

Toelichting op het ontwerp  
**“Herinrichting  
Brederoodseweg”**



# Toelichting op het ontwerp “Herinrichting Brederoodseweg”

## Inleiding

De gemeente wil de Brederoodseweg in Santpoort-Zuid graag opnieuw inrichten. Omdat er verschillende mogelijkheden zijn voor een nieuwe wegingdeling is er gekozen om meerdere varianten uit te werken. Hiermee willen wij graag de verschillende voor- en nadelen ophalen om zo een goede keus te maken voor het definitieve ontwerp. In het voortraject is met een kleine klankbordgroep vanuit de Brederoodseweg overleg geweest over de mogelijkheden. Er zijn in totaal vier varianten uitgewerkt die allen een andere indeling hebben. Alle varianten zijn tevens 3 dimensionaal (3D) ontworpen zodat het voor bewoners en belanghebbende nog duidelijker wordt hoe de verschillende varianten er in de realiteit uit komen te zien.

Hieronder volgt een toelichting op het nieuwe ontwerp.

## Ontwerputgangspunten

### Verkeer

De Brederoodseweg is onderdeel van het hoofdwegennet, als schakel tussen de Brederodelaan en de Santpoortse Dreef. Deze schakel heeft een functie voor doorgaand verkeer van en naar Bloemendaal en de sport- en recreatiebestemmingen aan de rand van Bloemendaal. De huidige wegcategorie van gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) is het meest passend voor deze functie. Daar staat tegenover dat de weg onvoldoende breedte heeft om een 50 km/uur inrichting te realiseren die voldoet aan de richtlijnen voor dit type wegen. Mede om die reden is in 2005 een principebesluit genomen om de Brederoodseweg op termijn in te richten als 30 km/uur weg. Met de komende herinrichting wil de gemeente hier uitvoering aangeven. Daarbij is het van belang dat gekozen wordt voor een inrichting die recht doet aan de aanwezigheid van doorgaand auto- en fietsverkeer. Ook moet de route goed berijdbaar blijven voor hulpdiensten en de buurtbus.

De gemeente Velsen hecht veel waarde aan aantrekkelijke en comfortabele fietsroutes. Over het algemeen worden 30 km/uur wegen niet ingericht met fietsstroken of fietspaden. De Brederoodseweg is echter onderdeel van de hoofd fietsroutes in Velsen. Zowel voor het dagelijks fietsgebruik als voor recreatief fietsverkeer heeft de Brederoodseweg dus een belangrijke functie. Uitgangspunt bij hoofd fietsroutes is de rijbaan te voorzien van fietsstroken of -paden in asfalt. Door de Brederoodseweg van fietsstroken te voorzien, wordt een bijdrage geleverd aan een comfortabele fietsroute langs de woonkernen van Bloemendaal en Santpoort-Zuid.

### Stedenbouw

De Brederoodseweg is een oude weg die vermoedelijk in verband staat met de bouw van het kasteel Brederode. Het is één van de twee heerwegen langs de Molenduinen richting Bloemendaal. In de eerste decennia van de vorige eeuw ontwikkelde het noordelijk deel van de weg zich tot onderdeel van een karakteristieke villawijk langs de duinrand. De Brederoodseweg kan ingedeeld worden in een zuidelijk en een noordelijk deel. Het zuidelijk deel is qua wegprofiel smaller dan het noordelijk deel.

Als geheel heeft de weg veel allure, samen met de laanbeplanting van kastanjes. Uitgangspunt vanuit stedenbouw is behoud van het karakteristieke beeld van de villawijk met een fraaie bomenlaan en traditionele, duurzame materialisering. Daarnaast is een zo veel mogelijk samenhangend beeld gewenst over de gehele lengte van de weg.

## Groenindeling

Het openbaar groen op de Brederoodseweg is onderdeel van de hoofdbomenstructuur. De paardenkastanjes die er staan vormen een belangrijk en karakteristiek laanbeeld. Een bacteriële infectie zorgt echter voor uitval van veel van deze kastanjes in de eens doorlopende laan.

Ter voorbereiding op de herinrichting van de Brederoodseweg is door een extern bedrijf onderzoek gedaan naar de vitaliteit, gezondheid en toekomstverwachting van de bomen op de Brederoodseweg. Bij 30 van de 53 paardenkastanjes wordt een levensverwachting geschat van meer dan 10 jaar. Het is ongewenst om bomen met een levensverwachting van minder dan 10 jaar bij grote reconstructies te behouden daarom worden deze bomen tijdens de werkzaamheden gekapt. Voor de nieuw te planten bomen heeft de gemeente drie opties. Bij complete vervanging van alle laanbomen is onze keuze de *Tilia tomentosa* Szeleste (Linde) of de *Qstrya carpinifolia* (Hopbeuk). Bij slechts een deel van de vervanging van bomen is de keus van de gemeente de *Aesculus 'Indica'* (Indische kastanje). Verdere informatie over de bomen vindt u op de verschillende bomenposters.

## Herinrichting

De gemeente heeft samen met een klankbordgroep voor gekozen om op basis van bovenstaande uitgangspunten de bewoners en belanghebbenden 4 varianten voor te leggen. Deze varianten zijn ook allemaal in een 3D ontwerp uitgewerkt, zo hebben bewoners en belanghebbenden een beter beeld over de herinrichting.

De 4 varianten hebben allen de volgende uitgangspunten: fietsstroken in asfalt en bomen met een levensverwachting korter dan 10 jaar worden uit voorzorg gekapt. Uiteraard worden in elke variant nieuwe bomen aangeplant.

Voor het noordelijk deel is er door de aanwezige breedte voor gekozen om bij elke variant de rijbaan 6 meter breed te maken. Deze 6 meter worden als volgt onder verdeeld: een rijweg van 2,50m met aan weerszijden een fietsstrook van 1,75m breed.

Omdat het zuidelijk deel een smaller profiel heeft blijft bij een ontwerp met het laten staan van de bomen met een levensverwachting langer dan 10 jaar een totale ontwerpbreedte van 5,20m over.

Bij varianten 1A en 1B is er voor gekozen de bomen met een langere levensverwachting van 10 jaar te laten staan. Uiteraard worden er in het nieuwe ontwerp enkele bomen bijgeplant zodat het bomenritme in de straat weer optimaal is. Bij variant 1A is er op het zuidelijk deel (waar de breedte minder is dan het noordelijk deel) er voor gekozen om de fietspaden door te laten lopen. Dit houdt in dat de fietspaden op het zuidelijk deel ook 1,75m zijn en dat er een rijweg overblijft van 1,70m. Deze variant is ingegeven door het comfort van de fietser; bij deze breedte van de fietsstroken is het mogelijk om naast elkaar over het asfalt te fietsen.

Bij variant 1B is er voor gekozen om de fietsstroken op het zuidelijk deel te versmallen naar 1,50m. Hierdoor zal er 2,20m overblijven voor de rijweg. Deze variant is ingestoken vanuit de beeldkwaliteit van de statige laan en de verhouding tussen de verschillende verhardingsstroken. In deze variant blijft de verhouding tussen de breedtes van de verschillende verhardingen gelijk met die in het noordelijk deel. Daarbij blijft het grootste gedeelte van de rijbaan in klinkers, wat beter aansluit bij het historische karakter van de laan.

Zowel variant 1A als 1B zijn vanuit het oogpunt van verkeerveiligheid niet optimaal vanwege de wegversmalling op het zuidelijk deel. Deze varianten zijn toch uitgewerkt omdat het behoud van bomen met voldoende levensverwachting ook een meerwaarde heeft. Daarnaast heeft de klankbordgroep verzocht om uitwerking van een dergelijke variant. De 3D ontwerpen laten goed zien wat de consequenties zijn als hier toch voor wordt gekozen.

Bij variant 2 is er voor gekozen alle bomen in de straat te kappen en met een totaal nieuw bomenplan te beginnen. Hierdoor zal de gehele straat een rijbaanbreedte hebben van 6m. De gehele straat zal fietsstroken van 1,75m krijgen en een rijweg van 2,50m.

Variante 3 is een tussenvariant. Om de wegbreedte in de gehele straat hetzelfde te houden is hier gekozen om de bomen met een levensverwachting van 10 jaar of langer in het noordelijk deel te laten staan. De bomen op het zuidelijk deel worden gekapt, dit om hier ook de breedte van 6m te realiseren. De gehele straat zal dan wederom fietsstroken van 1,75m krijgen en een rijweg van 2,50m.

### **Openbare verlichting**

De huidige openbare verlichting is met lage masten en rondstralende armaturen. Deze verlichting is vooral geschikt voor gebieden waar voetgangers en fietsers de belangrijkste gebruikers zijn. De armaturen geven te veel verblinding voor sneller verkeer. In het nieuwe ontwerp zullen hogere masten (6 meter) met LED armaturen worden toegepast. Het licht wordt gericht op de weg, waardoor vanuit de woningen veel minder licht zal worden waargenomen. De masten zullen voornamelijk aan de kant met oneven huisnummers worden geplaatst.

### **3D ontwerp**

Alle 4 de varianten zijn in 3D ontworpen. Dit geeft een goed beeld van de nieuwe inrichtingen en verschil in varianten. De 3D ontwerpen zijn te vinden via de officiële inspraakpagina van de Brederoodseweg.

Tijdens de inloopavond die wordt georganiseerd zal de gemeente zorgen dat de varianten in 3D zichtbaar zijn.

### **Procedure**

Wij horen graag van u welke voor- en nadelen u per variant verwacht zodat wij een goede keuze maken voor het definitief ontwerp.

De herinrichtingsplannen worden ter inzage gelegd in het gemeentehuis en zijn te vinden op de website van de gemeente Velsen. De inspraakperiode duurt van 14 mei 2018 tot en met 2 juli 2018. In week 24 of 25 zal een inloopbijeenkomst worden georganiseerd. Hier zal op een later tijdstip over gecommuniceerd worden.

Tijdens de inspraakperiode en de inloopbijeenkomst kunnen betrokkenen reageren op de voorgenomen plannen. Vervolgens worden de inspraakreacties verwerkt in een inspraakrapportage, waarna het college van burgemeester en wethouders een besluit zal nemen over het definitieve herinrichtingsontwerp. Als deze procedure met goed gevolg is doorlopen, zullen de werkzaamheden in het vierde kwartaal van 2018 van start gaan.