

# **PLANTOELICHTING NIEUWE HAVENWEG, GEDEELTE TUSSEN VERLENGDE ZUIDERLOSWAL EN BOCHT VOOR KININELAANTJE, LANGS DE GOOISE VAART.**

## **INLEIDING**

In december 2009 is het Masterplan Havenkwartier vastgesteld. Doel van het Masterplan is een herstructurering van het bedrijventerrein, waardoor het beter gaat functioneren en een betere uitstraling krijgt. Dit is vertaald in een aantal projecten, waaronder : herinrichting van de openbare ruimte van de Nieuwe Havenweg. Het betreft het gedeelte langs de Gooise Vaart

## **HUIDIGE SITUATIE**

De Nieuwe Havenweg bestaat uit een geasfalteerde rijbaan met:

- Aan de bedrijvenszijde een trottoir en of parkeer/laad-en loszone
- Aan de overzijde een groenstrook met recreatief fietspad langs de Gooise Vaart.
- Een asfalt rijbaan van 8 meter breed. Ter plaatse van de dwarswegen is de weg versmald naar 7 meter. Op de 8 meter brede weggedeelten is aan de noordzijde vrachtwagenparkeren toegestaan

## **Kwaliteiten**

De Nieuwe Havenweg is één van de hoofdontsluitingen van het bedrijventerrein. Het gedeelte langs de Gooise Vaart beschikt over een aantal belangrijke kwaliteiten:

- De ligging aan de Gooise Vaart met groenstrook en bomen. Deze behoren tot de hoofdgroenstructuur van Hilversum. Ze vormen samen met het stadspark de Oude Haven één van de groene vingers tussen stad en buitengebied.
- De nieuwe (vernieuwde) bedrijven aan de Nieuwe Havenweg met een meer representatief uiterlijk hebben positieve weerslag op de kwaliteit van het beeld van de Nieuwe Havenweg.

## **Knelpunten**

- Onduidelijkheid over waar geparkeerd mag worden aan de noordzijde van de weg. Er is geen onderscheid in verhardingsmateriaal en de parkeerhavens zijn erg ondiep. Ook is het verschil in wegbreedte tussen de plekken waar wel en niet geparkeerd mag worden gering, wat veel onduidelijkheid met zich mee brengt.
- Profiel te smal voor vrachtwagenparkeren aan de noordzijde. Daardoor wordt de rijbaan deels geblokkeerd door parkerende vrachtwagens en de doorstroming beperkt.
- Hoge parkeerdruk voor normaal verkeer op de weggedeelten tussen de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Loswal en tegenover de kop van de Derde Havenarm.
- Onveilige fietssituatie, m.n. 's avonds. Vanwege sociale onveiligheid ( fietsen tussen geparkeerde vrachtwagens en het water), wordt het recreatieve fietspad 's avonds weinig gebruikt en fietsen de mensen op de Nieuwe Havenweg. Ook overdag wordt door een deel van de mensen gefiets op de rijbaan. Een ander deel fietst over het schelpenpaadje in de groenstrook.
- Slechte zichthoeken vanuit de dwarswegen (bv door de lunchwagen op de hoek van eerste dwarsweg van de lus Nieuwe havenweg.
- Rommelige inrichting van het trottoir aan zuidzijde, grote diversiteit aan materialen en verschijningsvorm

- Rommelige inrichting erfgrenzen bedrijven en direct aangrenzende privéverharding op percelen. Samenhang in materialen en meubilair ontbreekt.

## **OPGAVE**

Uitgangspunt voor de herinrichting van de openbare ruimte zijn de randvoorwaarden uit het masterplan Nieuwe Havenweg: Daarbij wordt ingezet op een verbetering van het functioneren van de openbare ruimte en het verbeteren van de uitstraling.

Voor de nieuwe Havenweg betekent dat concreet:

Beter functioneren:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid door een helderder inrichting
- Duidelijker maken waar wel en waar niet geparkeerd mag worden
- Veilige en duidelijke fiets/bromfietsverbinding van en naar de sportvelden
- Behoud van ruimte voor vrachtwagens hier en elders op het bedrijventerrein

Betere uitstraling:

- Eenduidiger beeld voetpaden aan de bedrijvenszijde door eenduidiger en nieuw verhardingsmateriaal van de trottoirs en parkeerstroken waardoor een netter beeld met een betere uitstraling ontstaat

Daarnaast zouden de bedrijven zich sterk kunnen maken voor een verbetering van de kwaliteit en uitstraling van de *private* ruimte

## **Beschikbaar bedrag**

Voor het verbeteren van de verkeerssituatie (duidelijker/veiliger) en verhogen van de uitstraling van het bedrijventerrein is een bedrag van € 344.000,00 ( incl. VAT) beschikbaar, waarvan 25% ( € 86.000,00) door de provincie wordt gesubsidieerd.

## **ONTWERP OPENBARE RUIMTE**

### **Nieuwe wegindeling**

Voor de Nieuwe Havenweg wordt een nieuwe wegindeling voorgesteld. Deze bestaat uit:

- een rijbaan van 6 meter breedte, inclusief
- 2 fiets-suggestiestroken van 1 meter breed op de rijbaan
- een vrachtwagenparkeerzone van 3 meter breed aan de noordzijde van de weg. Ter plaatse wordt de groenstrook met 1 meter versmald.
- De parkeer- en laad en losplaatsen aan de zuidzijde van de weg worden in de huidige vorm behouden.

Tegenover de dwarswegen worden geen vrachtwagenparkeerplaatsen aangebracht, om onveilige situaties te voorkomen.(afslaand verkeer versus inparkerende of uitparkerende vrachtwagens) en de splitsingen overzichtelijk te houden. Ter plaatse wordt de rijbaanbreedte teruggebracht van 7 meter naar 6 meter.

In de groenstrook wordt het schelpenpadje versmald tot ca. 1 meter breedte. Deze blijft als recreatief pad toegankelijk.

### **Verkeersveiligheid fietser**

Vanuit gewenste sociale veiligheid en verkeersveiligheid krijgt de fietser een duidelijke eigen plek op de weg, waar het andere verkeer achter moet blijven. Het straatbeeld wordt overzichtelijker en de fietsers hebben geen hinder van geparkeerde vrachtauto's, omdat deze een eigen plek naast de rijbaan krijgen. Daarbij is meegenomen dat de fietsers vooral op de Nieuwe Havenweg zijn op momenten dat er minder autoverkeersbewegingen zijn. Fietsers gebruiken de Nieuwe Havenweg vooral om van en naar de sportvelden te gaan. De piek van het gebruik van fietsers ligt rond het einde van de middag en het begin van de avond (en in het weekend tussen 10.00 en 14:00 uur). Het autoverkeer is in de ochtend het drukst. De fietsers die dat willen, kunnen gebruik blijven maken van het recreatieve schelpenpad.

### **Vrachtwagenparkeren**

Vrachtwagenparkeerplaatsen zijn door ander materiaal dan de rijbaan duidelijk herkenbaar. Ook is door de extra diepte van de parkeerhavens (3 meter) duidelijker waar wel en waar niet geparkeerd mag worden. Door middel van bebording zal het vrachtwagen parkeren zoveel mogelijk gestimuleerd worden op het meest westelijke deel van de nieuwe parkeerstroken van de Nieuwe Havenweg. De parkeerstroken tegenover de woningen aan de Beresteijnsevaart worden daarmee minder belast door vrachtwagens. De parkeerstroken worden daar wel met een breedte van 3 meter aangelegd, om in de toekomst flexibel te kunnen zijn bij een grotere vraag naar parkeerplaatsen voor vrachtwagens.

### **Landschappelijke inpassing en beplanting**

De groenstrook wordt 1 meter smaller door verbreding van de parkeerplaatsen. Om het groene karakter te behouden wordt het recreatieve pad met ca 1 meter versmald ten gunste van groen. Daardoor ligt tussen het pad en de parkeerstrook altijd een groenstrook..

Om licht van verkeer uit de dwarswegen op woningen aan de overkant te beperken, wordt op een aantal plaatsen de dichte onderbeplanting van struiken uitgebreid. Op andere plaatsen blijft het zicht op het water behouden, omdat dat een belangrijke landschappelijke kwaliteit is.

Voor het verbreden van de parkeerhavens voor vrachtwagens moeten vijf bomen worden gekapt. Het betreft 1 els en 4 populieren. Een van de populieren beschikt over een matige vitaliteit. Drie populieren beschikken over een behoorlijke omvang en hebben een stamdiameter van tussen de 80 en 90 centimeter. De te kappen bomen zullen gecompenseerd worden door de aanplant van ca. 10 nieuwe bomen. Voor de heesters en de bomen wordt gekozen voor inheemse soorten die passen bij de ligging aan het water. Voor heesters valt te denken aan liguster, hazelaar, meidoorn, sleedoorn, kornoelje en gelderse roos en voor de bomen aan els, es, wilg, populier, berk of eik.

### **Materialisatie verharding**

De rijbaan van asfalt blijft behouden. Ter plaatse van de fiets suggestiestroken wordt een bovenlaag van het asfalt vervangen door rood asfalt met een onderbroken (1-1 -markering) er langs. De parkeerstroken voor vrachtverkeer worden uitgevoerd in betonstraatstenen grijs. Als opsluitband wordt een betonband 18/20 voorgesteld.

### **Raming:**

De volgende maatregelen passen binnen het beschikbare budget van € 344.000,--

- Aanleg fiets-suggestiestroken,
- Verbreden parkeerstrook voor vrachtwagens en voorzien van eigen herkenbaar verhardingsmateriaal
- Versmallen schelpenpad en herstel groenstrook langs vaart
- Aanbrengen extra heesters in groenstrook tegenover dwarswegen bedrijventerrein.

De vervanging van het trottoir en de parkeerstrook aan de zuidzijde door nieuwe eenduidige bestrating is op dit moment financieel nog niet haalbaar.

### **ONTWERPGUGGESTIES PRIVATE RUIMTE**

Ook kunnen de bedrijven zich sterk maken voor een verbetering van de kwaliteit en uitstraling van het bedrijventerrein door een herinrichting van individuele percelen. Van belang daarbij is dat er afspraken worden gemaakt over toe te passen materialen tussen bedrijven en gemeente en tussen de bedrijven onderling. Door samenhang in inrichting en een goede materiaalkeuze ontstaat een kwalitatief hoogwaardiger beeld en kan het geheel meer worden dan de som der delen. Enkele suggesties van ons daarvoor zijn:

- de toepassing van meer groen en minder versnipperd groen op en langs privé-terreinen
- samenhang in verhardingkeuze op prive en openbaar terrein, waardoor een netter beeld en een gevoel van ruimte ontstaat.
- Samenhang in terreinafscheidingen in type (hekwerken, hagen) vormgeving (hoogte, spijlen, raster oid) en kleur
- Samenhang in meubilair, zoals bewegwijzering, vlaggenmasten en verlichting.

### **BELANGRIJKSTE VRAGEN VAN BEDRIJVEN EN BEWONERS OP DE INFORMATIEAVOND VAN 21 APRIL EN 8 NOVEMBER**

#### **1. Kan het vrachtwagenparkeren niet opgeheven worden en elders in het havengebied of in Hilversum worden gesitueerd?.**

Het havengebied is aangewezen als een van de weinige gebieden in Hilversum waar vrachtwagenparkeren is toegestaan. Dat geldt niet alleen voor vrachtwagens van het bedrijventerrein zelf, maar ook om vrachtwagens die in Hilversum verkeerd parkeren, door te kunnen verwijzen.

De gemeente Hilversum heeft geen andere openbare gebieden voor vrachtwagenparkeren beschikbaar. Verschuiven van het vrachtwagenparkeren naar het zuidelijke deel van de Nieuwe Havenweg (langs het Hilversums kanaal) is geen optie. Dat zou verlies in capaciteit betekenen want ook die zone is al aangewezen voor vrachtwagenparkeren en in gebruik voor vrachtwagenparkeren. Verbreden van die strook om het parkeren daar duidelijker vorm te geven, levert geen capaciteitswinst op. Bovendien is het niet mogelijk zonder de groene zone aan die zijde ernstig aan te tasten. De beplanting staat daar op een talud en is extra gevoelig voor graafwerkzaamheden.

Wel kan de gemeente het vrachtwagenparkeren aan de zijde van de Gooische Vaart iets sturen door gedeelten van de vrachtwagenparkeerhavens, expliciet voor vrachtwagens aan te wijzen. Op het overige deel van de parkeerhavens mogen zowel personenauto's als vrachtwagens parkeren. Afhankelijk van de benodigde capaciteit kan de gemeente die expliciete gedeelten uitbreiden.

Hiermee is tevens het voorstel van de ondernemers van 28 oktober 2011 niet haalbaar. Zij stellen voor aan de noordzijde van de Nieuwe Havenweg alleen parkeren voor personen-auto's toe te staan. Het schelpenpad kan dan behouden blijven richting sportvelden, omdat er geen probleem is met de sociale veiligheid. Aan de zuidzijde kan dan een fietsstrook richting centrum worden aangelegd. Vanuit de omgeving gezien is dit een mooi idee. Het gaat echter voorbij aan het feit dat de parkeerstrook op dit moment in gebruik is als vrachtwagenparkeerstrook en dat de gemeente het Havenkwartier heeft aangewezen als gebied waar vrachtwagens uit heel Hilversum dienen te parkeren.

**2. Kan er éénrichtingverkeer worden ingesteld op het laatste deel van de Nieuwe Havenweg om zo meer ruimte te creëren voor parkeren van vrachtwagens en behoud van het recreatieve fietspad?**

Dit is onwenselijk. Het geeft voor bezoekers van de sportvelden een te grote omrijdbeweging. Gevolg zal zijn dat het eenrichtingverkeer veelvuldig zal worden genegeerd, met alle veiligheidsrisico's die daar het gevolg van zijn. Eenrichtingsverkeer leidt bovendien vaak tot verhoging van de rijnsnelheid. Bovendien levert het instellen van éénrichtingverkeer geen ruimtewinst op. Naast een minimale rijbaanbreedte van 3 meter is aan weerszijden een 1,5 meter brede fiets-suggetiestrook vereist. De totale rijbaanbreedte wordt dan, net als in het voorstel voor tweerichtingenverkeer, 6 meter.

**3. Kan er extra beplanting worden aangebracht tussen het vrachtwagenparkeren en het water?**

Dat kan. Tegenover de dwarswegen kunnen we de dichte onderbeplanting wat uitbreiden. Dit versterkt de werking van de elzenschermen die ca 10 jaar geleden aan de overzijde van de vaart zijn aangeplant en beperkt inschijnend licht in de woningen aan de overzijde.

Op de tussenliggende delen van de groenstrook kiezen we daar niet voor. De zone is al erg smal en het zicht op het water is een kwaliteit voor de belevingswaarde vanaf het bedrijventerrein en vanaf de recreatieve route.

**4. Kan het recreatieve pad, dat in het schetsontwerp was verdwenen, toch behouden blijven?**

In het voorlopig ontwerp is het recreatieve pad, in versmalde vorm, behouden, om toch een mogelijkheid te bieden aan recreatief gebruik van de groenzone (wandelen, pauze, hond uitlaten en incidenteel fietsen). Door het pad iets te versmallen blijft het groene karakter van de groenstrook behouden ondanks een verbreding van de parkeerplaatsen.

**5. Worden er verkeersremmende maatregelen aangebracht, zoals bijvoorbeeld drempels.**

Er worden geen verkeersremmende maatregelen aangebracht. Dat past bij het beleid van de gemeente Hilversum voor 50 km wegen. Bovendien is het onwenselijk voor het vrachtverkeer. We verwachten dat door de nieuwe wegingdeling het wegprofiel als smaller ervaren zal worden, waardoor de verkeerssnelheid afneemt.

Onderzocht is of opheffen van de voorrangssituatie op de Nieuwe Havenweg bij kan dragen aan een veiliger situatie. Dat lijkt zo maar is niet zo. Mogelijk leidt opheffen van de voorrang tot langzamer rijden op de Nieuwe Havenweg omdat er voorrang moet worden verleend aan verkeer van rechts. Daar staat tegenover dat de aansluitingen van de wegen van rechts onoverzichtelijk zijn door de scherpe hoek die de zijwegen maken met de Nieuwe Havenweg. De kans is groot dat een auto uit de dwarsweg bij het oprijden van de Nieuwe Havenweg een fietser over het hoofd ziet of dat verkeer op de Nieuwe Havenweg verkeer uit de dwarsstraten te laat opmerkt.

**6. Kan de bocht bij de aansluiting van de Verlengde Zuider Loswal verbreed worden. Bij gladheid loopt het hier vast.**

De bocht kan iets verbreed worden, ten koste van 7,5 meter (1 parkeerplaats) aan parkeerruimte. Dit is op het Definitief Ontwerp verwerkt.

**7. Kunnen er - overeenkomstig het bestemmingsplan - verstevigde opstelplaatsen voor de brandweer worden aangebracht, voor het geval dat er calamiteiten zijn.**

Tegenover de dwarswegen is er in de groenstrook voldoende ruimte aanwezig om bij calamiteiten een brandweerwagen te plaatsen. In het bestek zal een versteviging van de ondergrond worden meegenomen, als dat nodig mocht zijn.