

# Startnotitie herinrichting Brederoodseweg

## Inleiding

De gemeente wil de Brederoodseweg in Santpoort-Zuid opnieuw inrichten. De voorbereiding hiervan wordt gedaan in 2017, de uitvoering is gepland in 2018. Het ontwerp van de nieuwe inrichting zal in samenspraak met bewoners en betrokken organisaties worden uitgewerkt, alvorens het ontwerp de officiële inspraak ingaat. Deze startnotitie is daar de aanzet toe. Hierin worden de uitgangspunten voor het ontwerp besproken en wordt duidelijk gemaakt over welke onderwerpen een keuzemogelijkheid bestaat. Keuzes hierover zijn belangrijk om een ontwerp te kunnen maken dat zoveel mogelijk tegemoet komt aan wensen die leven bij aanwonenden en andere belanghebbenden.

## Achtergrond

De Brederoodseweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van Santpoort-Zuid met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De inrichting voldoet niet aan de richtlijnen voor een dergelijke weg. Zo zijn er geen fietspaden of fietsstroken. Ook heeft de weg een verharding met klinkers, wat niet gangbaar is op een 50 km/uur weg. Daardoor ervaren aanwonenden overlast van verkeersgeluid en trillingen. Vanwege de trillingsoverlast is voor vrachtverkeer een maximumsnelheid van 30 km/uur ingesteld.

De kastanjabomen op de Brederoodseweg hebben last van een bacterie die niet te bestrijden is. Daardoor zijn al diverse bomen gekapt. Verdere uitval van bomen door deze ziekte is onvoorspelbaar, maar zal zeker in de loop van de tijd gaan plaatsvinden.

## Uitgangspunten 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 een belangrijke functie. Uitgangspunt bij hoofd fietsroutes is de rijbaan te voorzien van fietsstroken in asfalt, zodat er een doorlopende en comfortabele fietsroute ontstaat langs de woonkernen van Bloemendaal en Santpoort-Zuid.

## Uitgangspunten groen

Het openbaar groen op de Brederoodseweg is onderdeel van de hoofdbomenstructuur. De paardenkastanjes die er staan vormen een belangrijk en karakteristiek laanbeeld. De 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. Bomen met een levensverwachting van tien jaar of minder worden in ieder geval met de herinrichting verwijderd. Het is ongewenst om deze bomen voor zo'n relatief korte periode te sparen en daarna weer te moeten investeren in het rooien van bomen en herstel van de straat.

### **Uitgangspunten 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. De weg moet al in de 13de eeuw hebben bestaan, al was het toen niet veel meer dan een zandweggetje. Bebouwing langs de weg ontstond in de eerste decennia van de vorige eeuw. Daarmee ontwikkelde het noordelijk deel van de weg, tot aan de Velserenderlaan, zich tot onderdeel van een karakteristieke villawijk langs de duinrand. De waarde van deze wijk is volgens de welstandsnota vooral gelegen in "het samenspel tussen de gedifferentieerde en rijk gedetailleerde bebouwing, openbare ruimte en het groen."

Het zuidelijk deel, van de Velserenderlaan tot aan de grens met Bloemendaal, heeft een smaller profiel en naast 2-kappers ook rijtjes van 4 woningen. Deels staan deze woningen aan hoefijzervormige plantsoentjes. Recent zijn aan de westzijde van de weg op dit gedeelte 3 vrijstaande villa's toegevoegd.

Als geheel heeft de weg veel allure, samen met de laanbeplanting van kastanjes. Er is sprake van een traditionele materialisering met gebakken klinkers in de rijbaan en basalttegels op de stoep. 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.

### **Keuzepunten**

De bovenstaande uitgangspunten leiden tot een aantal keuzes die in overleg met de aanwonenden en betrokken organisaties gemaakt kunnen worden.

#### Bomen

Ten aanzien van de bomen bestaan twee keuzemogelijkheden:

- de bomen met een korte levensverwachting rooien en die met een levensverwachting van meer dan 10 jaar laten staan
- alle bomen in de laan rooien en zo de mogelijkheid creëren een nieuwe laan op te bouwen.

Met de eerste optie kan het wegbeeld met de grote kastanjabomen deels blijven bestaan. Het biedt echter ook voordelen om helemaal opnieuw te beginnen. Hierdoor kan een optimale inrichting gemaakt worden, zowel wat betreft de laanbeplanting als de weginrichting. In het eerste geval is de maatvoering en inpassing van rijbaan, fietsstroken en parkeervakken afhankelijk van de positie van de bestaande bomen. In het tweede geval bestaat de mogelijkheid om de nieuwe bomen en de weg de meest gewenste indeling te geven.

#### Materiaal

Zoals hierboven aangegeven is het uitgangspunt de rijbaan te voorzien van fietsstroken in asfalt. Tegelijkertijd is het van belang dat het huidige beeld, passend bij een villawijk, in stand blijft. Dit kan door te kiezen voor een inrichting met gebakken klinkers in de rijloper tussen de fietsstroken in rood asfalt. Een voorbeeld hiervan is te zien op onderstaande foto (1).

Een andere mogelijkheid is ook de rijbaan te voorzien van asfalt, zodat de overlast van geluid en trillingen verminderd kan worden. Eventueel kan daarbij gekozen worden voor streetprint in rood asfalt op de rijbaan. Een voorbeeld van een dergelijke oplossing is weergegeven op onderstaande foto (2).



Foto 1



Foto 2

### Procedure en planning

De volgende stappen worden voorgesteld:

- Stap 1: bespreking startnotitie met klankbordgroep
- Stap 2: uitwerking van één of meer schetsontwerpen
- Stap 3: bespreking schetsontwerp(en) met klankbordgroep
- Stap 4: uitwerking in conceptontwerp
- Stap 5: bespreking conceptontwerp met klankbordgroep
- Stap 6: uitwerking in voorlopig ontwerp
- Stap 7: inspraak over voorlopig ontwerp
- Stap 8: opstellen inspraakrapportage en uitwerking definitief ontwerp
- Stap 9: besluit college van B&W over inspraakrapportage en definitief ontwerp
- Stap 10: voorbereiding uitvoeringsfase
- Stap 11: aanbesteding en uitvoering