



Aan:  
Commissie Wijk, Verkeer en beheer  
Afschrift aan  
College van Burgemeester en Wethouders

## Nota

Datum:  
21-05-2007  
Oms kenmerk  
20282282  
Opsteller:  
Vincent Harte  
Bijlage  
1

Onderwerp  
Evaluatie wegontwerp Ruys de Beerenbrouckstraat

### 1. Inleiding

Kortgeleden is het eerste deel van het project Ruys de Beerenbrouck afgerond. Dit project behelsde enerzijds de vervanging van het verouderde, gemengde rioleringssysteem door een gescheiden riolering voor schoon- en vuilwater, anderzijds de herinrichting van de Ruys de Beerenbrouckstraat tot een zogenaamde wijkontsluitingsweg.

De oplevering van het project heeft om diverse redenen op een later moment plaatsgehad, dan gepland. Dit had in de eerste plaats te maken met het gegeven dat er ruim 6 weken later (eind maart 2006) met het project is gestart: op verzoek van omwonenden, die grondverzakkingen vreesden bij het vervangen van de riolering, is op het laatste moment een monitoringssysteem opgezet door GeoDelft. Nadat de werkzaamheden van start waren gegaan duurden deze 10 weken langer dan gepland. Belangrijkste reden hiervoor was dat de bestaande gegevens over persleidingen in het gebied onjuist bleken. Om deze reden moesten aanpassingen gemaakt worden van het ontwerp. Begin 2007 kon, na omzetten van het eenrichtingsverkeer, begonnen worden met het afmaken van de herinrichting van de Ruys de Beerenbrouckstraat. In maart 2007 zijn de werkzaamheden afgerond.

Het huidige ontwerp van de Ruys de Beerenbrouckstraat, tussen spoorviaduct en Westplantsoen, is momenteel onderwerp van evaluatie.

### 2. Voorgeschiedenis Ruys de Beerenbrouck

Op 30 juni 2005 heeft de gemeenteraad van de gemeente Delft het Lokaal Verkeer en Vervoerplan (LVVP) vastgesteld. Een onderdeel van het LVVP is de categorisering van het wegennet van Delft in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Bij de categorisering is gekozen voor een ontsluitingsstructuur, waarbij het verkeer zoveel mogelijk wordt geconcentreerd op een beperkt aantal hoofdwegen. Hierdoor worden tegelijkertijd zo groot mogelijke verblijfsgebieden gecreëerd.

In het LVVP is behalve de drie reeds algemeen toegepaste wegcategorieën gekozen voor een extra wegcategorie: de wijkontsluitingsweg. Dit zijn wegen met een gecombineerde verkeer- en verblijfsfunctie waarop verkeer

van en naar (woon)gebieden wordt gebundeld. Voor deze categorie is gekozen omdat bepaalde wegen met een sterke verblijfsfunctie tegelijkertijd ook van groot belang zijn voor de bereikbaarheid van de stad. Deze wegen verwerken te veel verkeer om ze in te kunnen richten als verblijfsgebied, maar door oversteekbewegingen van het langzame verkeer is de verblijfsfunctie zodanig sterk dat een inrichting als gebiedsontsluitingsweg ook niet toegepast kan worden. Door introductie van de wijkontsluitingsweg wordt aan dit type weg een geschikte vorm gegeven.

De wijkontsluitingsweg krijgt in Delft de volgende kenmerken:

- Maximum snelheid van 50 km/h;
- Aangepast wegontwerp dat is gericht op het bereiken van een maximum snelheid van 40km/h en het tegengaan van uitschieters boven de 50km/h. Dat wordt bereikt door een combinatie van maatregelen zoals smallere rijbaan, toepassen van een middenberm en het creëren van attentiepunten;
- Verkeersregelininstallaties worden zoveel mogelijk voorkomen. In plaats daarvan worden waar mogelijk rotondes toegepast;
- Het wegontwerp is erop gericht om onnodig optrekken en afremmen te voorkomen.

Er is gekozen om voorlopig alleen de Ruys de Beerenbrouckstraat bij wijze van (zorgvuldig voorbereid) experiment aan te leggen als wijkontsluitingsweg. Andere straten worden pas ingericht als wijkontsluitingsweg, nadat het ontwerp van de Ruys de Beerenbrouckstraat is geëvalueerd. Bevindingen uit de evaluatie kunnen dan worden meegenomen bij het ontwerp van nieuwe wijkontsluitingswegen.

Aangezien de eerste fase van de Ruys de Beerenbrouckstraat inmiddels is afgerond, is het moment om dit deel te evalueren aangebroken. Het doel van de evaluatie is om vast te stellen of de vormgeving van de straat geschikt is voor wijkontsluitingswegen met een ontwerpsnelheid van 40km/h. Uit de evaluatie komt naar voren of er nog wijzigingen in het wegontwerp moeten worden aangebracht voordat meer wegen op deze wijze kunnen worden ingericht als een wijkontsluitingsweg met een ontwerpsnelheid van 40km/h.

### **3. Wijze van evalueren**

De evaluatie van de Ruys de Beerenbrouckstraat (eerste fase) bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Snelheidsmetingen
2. Werkbezoek van de commissie Wijk, Verkeer en Beheer op 16 mei 2007
3. Bewonersenquête

Ad 1)

Automobilisten moeten in de nieuwe situatie zodanig worden beïnvloed door het wegontwerp dat er met een lagere snelheid wordt gereden. Om dat effect te kunnen meten is in juli 2005 een meting uitgevoerd waarbij zowel

de intensiteit als de snelheid van het verkeer is gemeten. Na gereedkomen van de eerste fase wordt dezelfde meting nogmaals uitgevoerd. Op dit moment zijn de metingen van de nasituatie nog niet beschikbaar.

Ad 2)

Op 16 mei heeft de commissie Wijk, Verkeer en Beheer de gelegenheid gekregen om middels een werkbezoek aan de Ruys de Beerenbrouckstraat kennis te nemen van de inrichting van de Ruys de Beerenbrouckstraat.

Tijdens het bezoek is er een toelichting gegeven op bepaalde inrichtingselementen. Bij de volgende elementen is langer stil gestaan:

- De Ruys de Beerenbrouckstraat is weliswaar in asfalt aangebracht, maar op de kruispunten is streetprint aangebracht. Het lijkt nu alsof op de kruispunten klinkers liggen, maar in werkelijkheid is het asfalt waarin een klinkerpatroon is geperst. Mede door de afwijkende kleur wordt het kruispunt op deze wijze extra geaccentueerd, waardoor de automobilist weet dat hij zijn rijgedrag moet aanpassen. Met betrekking tot onderhoud en geluid heeft de verharding de gunstige eigenschappen van asfalt.
- Bij de aansluitingen van de zijstraten op de Ruys de Beerenbrouckstraat is het fietspad uitgebogen. Daarvoor is gekozen omdat er dan een auto kan opstellen tussen de weg en het fietspad, waardoor de doorstroming verbetert.
- De snelheidsmeter geeft nu een smiley als een auto tussen 40 en 50km/h rijdt. Omdat de weg is ontworpen op een snelheid van 40km/h komt dat vreemd over. Het vakteam Mobiliteit gaat onderzoeken of het mogelijk en wenselijk is om een ander gezichtje te laten zien op het beeldscherm.
- De bewoners geven overigens ook aan dat er op onderdelen verbeteringen mogelijk zijn, zoals bijvoorbeeld de inrichting van kruispunten, zoals bij het Westplantsoen, kan nader bezien worden - met name waar het gaat om de oversteekpunten voor fietsers.
- In het ontwerp is aandacht besteed voor extra ruimte voor de voetganger. Deze ruimte wordt op een aantal plekken beperkt door overhangende bomen of (te) brede hagen. Er wordt bezien op welke wijze deze overlast in de toekomst kan worden beperkt.

Het werkbezoek is door de deelnemers als positief ervaren.

Ad 3)

Om de bewoners en gebruikers van de Ruys de Beerenbrouckstraat te betrekken bij de evaluatie van het ontwerp is met een bewonersbrief een enquête verspreid. De enquête is op 12 mei 2007 aan ongeveer 1400 huishoudens gestuurd. De enquête is als bijlage aan deze nota gevoegd.

Tot en met maandag 21 mei zijn er 289 ingevulde enquêtes geretourneerd. 73% van de respondenten is van mening dat er nu door automobilisten minder snel over de Ruys de Beerenbrouckstraat wordt gereden dan voor de reconstructie. Een aandeel van 15% van de respondenten ziet geen verschil.

## **4. Overige reacties**

Voor de brandweer is het van belang dat de bereikbaarheid te allen tijde gegarandeerd is. Alhoewel de Ruys de Beerenbrouckstraat uit twee aparte rijbanen bestaat die zijn gescheiden door een strookje kasseien, kunnen brandweerwagens dit strookje passeren en indien noodzakelijk via de andere weghelft de weg vervolgen. De brandweer heeft daarom aangegeven positief te zijn over de vormgeving van de Ruys de Beerenbrouckstraat.

De boogstraat in de rechtsaf beweging is te krap uitgevoerd. Deze straat was in het ontwerp ook ruimer opgenomen, maar is door de aannemer niet correct uitgevoerd. Met de uitvoering van fase II wordt dit hersteld.

In de enquête hebben respondenten meerdere keren aangegeven dat de overlast door uitvoering van de werkzaamheden veel te lang heeft geduurd.

## **5. Voorstel**

1. Instemmen met bijgaande evaluatie
2. Volgende ontsluitingswegen uitvoeren volgens de ontwerputgangspunten zoals toegepast in de Ruys de Beerenbrouckstraat
3. Evaluatie doorsturen ter kennisname aan de raad

## Bijlage Enquêteformulier Ruys de Beerenbrouckstraat (Tussen Kampveldweg en het Westplantsoen)

- 1) Bent u van mening dat het nieuwe wegontwerp van de Ruys de Beerenbrouckstraat een lagere snelheid van het verkeer afdwingt?
  - ☐ Ja, zeker wel → GAAT U DOOR MET VRAAG 3
  - ☐ Ja, een beetje → GAAT U DOOR MET VRAAG 3
  - ☐ Nee, niet echt
  - ☐ Nee, helemaal niet
  - ☐ Weet niet/geen mening → GAAT U DOOR MET VRAAG 3
- 2) U heeft aangegeven dat u van mening bent dat het nieuwe wegontwerp géén lagere snelheid van het verkeer afdwingt. Kunt u uw antwoord toelichten?
  - ☐ Nee
  - ☐ Ja, namelijk:  
.....  
.....  
.....  
.....
- 3) We willen graag weten of dit wegontwerp van de straat geschikt is om ook bij andere wegen met hetzelfde karakter toe te passen. Heeft u voor ons suggesties voor het wegontwerp voordat we deze gaan toepassen in de andere straten?
  - ☐ Nee, dit is een goed wegontwerp
  - ☐ Nee, ik zou het niet weten
  - ☐ Ja, namelijk:  
.....  
.....  
.....  
.....
- 4) Hebt u nog andere opmerkingen over het proces van de herinrichting van de Ruys de Beerenbrouckstraat? (zoals bijv wijze van informatie geven over de herinrichting door nieuwsbrieven, etc)
  - ☐ Nee
  - ☐ Ja, namelijk:  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Postcode:.....

**HARTELIJK BEDANKT VOOR UW MEDEWERKING**