

Nieuw Ontwerp voor de Alkmaarseweg

In deze informatiebrief wordt beschreven hoe het Voorlopig Ontwerp er uit komt te zien. Het Voorlopig Ontwerp zijn wij nu aan het uitwerken. Dit ontwerp moet nog op details uitgewerkt worden en besproken met belanghebbenden. De Alkmaarseweg vanaf de Schans tot aan de Kaapstraat is een erg lange en oude straat. Er zijn veel plekken waar maatwerk nodig is en waar wij niet met standaard oplossingen uit komen. Dit vergt helaas veel tijd.

Wel willen wij u met deze toelichting vooruitlopend informeren hoe het Voorlopig Ontwerp er uit komt te zien.

En er wordt uitgelegd wat er met de riolering gaat gebeuren.

Hoe gaat de Alkmaarseweg eruit zien?

De Alkmaarseweg blijft een 50-km weg. Met parkeerstroken direct naast de weg. Het fietspad komt in het nieuwe ontwerp achter de parkeervakken. Dit is dus anders dan in de huidige situatie, waar een fietsstrook direct naast de rijbaan ligt en auto's via de fietsstrook moeten inparkeren. Waar mogelijk plaatsen we bomen. Deze komen tussen de parkeervakken.



Impressie Alkmaarseweg in zuidelijke richting, ter hoogte van huisnummer 84



Impressie Alkmaarseweg in noordelijke richting, ter hoogte van huisnummer 196

Deze impressies zijn indicatief. Deze zijn bedoeld om het principe en de verdeling van rijweg, parkeervak, fietspad en trottoir weer te geven. Het uiteindelijke Voorlopig Ontwerp kan afwijken als gevolg van noodzakelijke aanpassingen.

Kruispunten Alkmaarseweg met Hilbersplein en Büllerlaan, Burgemeester Scholtenstraat en Heemskerkerweg

Deze kruispunten gaan we aanpassen. Dit worden voorrangspoleinen. De verkeerslichten halen we weg. Een voorrangspolein is anders dan een rotonde. We kiezen voor een voorrangspolein omdat er voor een rotonde niet voldoende ruimte is bij de Burgemeester Scholtenstraat en bij de Heemskerkerweg. Voor de eenduidigheid wordt daarom ook op het kruispunt met Hilbersplein en Büllerlaan een voorrangspolein aangelegd.

In onderstaande afbeelding is dit voorrangspolein op het kruispunt Hilbersplein-Büllerlaan ingeschetst.

Voor de andere twee kruispunten wordt dit principe ook toegepast.



Voorbeeld voorrangspolein op kruispunt Alkmaarseweg met Hilbersplein en Büllerlaan

Op het kruispunt met Schans, Breestraat en Hendrik Mandeweg is niet voldoende ruimte voor een voorrangspolein. Daar kunnen we voor fietsers en voetgangers geen goede, veilige oversteekvoorziening maken zonder verkeerslichten. Hier worden daarom (nieuwe) verkeerslichten geplaatst.

Het nieuwe ontwerp uitgelegd

De belangrijkste reden dat we een nieuw ontwerp maken is dat het asfalt, de openbare verlichting én de verkeerslichten nodig aan vervanging toe zijn.

Ook mag de Alkmaarseweg wel wat groener worden. Op de Alkmaarseweg zijn tussen de Schans en het Hilbersplein / Büllerlaan nauwelijks bomen aanwezig.

Asfalt

De asfaltconstructie is onderzocht en het einde van de levensduur van het asfalt is bereikt. Niet op alle plekken is het even slecht, maar op ongeveer de helft van de Alkmaarseweg moet het asfalt geheel vervangen worden (tot en met de fundering). De andere helft heeft minimaal een vervanging van de deklaag (de bovenste 3 cm) van het asfalt nodig.

Rijweg

Voor de Alkmaarseweg is besloten dat dit een 50 km-weg blijft. Dit kan ook niet anders. Door de hoeveelheid verkeer, het openbaar vervoer én de ontsluitende functie van de weg.

Dit betekent dat de rijweg (het deel waar de auto's rijden) geasfalteerd wordt en dat auto- en fietsverkeer gescheiden wordt.

Groen en/of parkeren

De Alkmaarseweg is erg versteend. Er staan nauwelijks bomen. De gehele breedte tussen de gevels is verhard als rijweg, fietsstrook, trottoir en parkeerplaats. In het nieuwe plan willen we de Alkmaarseweg vergroenen. Bomen zorgen voor schaduw en verkoeling. Met de klimaatverandering en de warmere zomers, dragen bomen op die manier bij aan de leefbaarheid. Het aantal bomen dat we kunnen planten is beperkt. We moeten rijweg, fietspaden en trottoirs aanbrengen. De ruimte die dan overblijft is niet genoeg om voldoende parkeerplaatsen én een doorgaande boomstructuur aan te brengen.

Het college heeft besloten om de hoeveelheid parkeerplaatsen zo veel mogelijk te handhaven. Het aantal bomen dat tussen de parkeerplaatsen aangeplant kan worden is daardoor beperkt.

Trottoirs en fietspad

Tussen de parkeerplaatsen en de woning (of tuin) komen fietspad en trottoir. Ook wordt er een uitstapstrook gemaakt tussen parkeervak en fietspad. Een openslaande deur steekt dan niet uit over het fietspad. Voor de fietser is dit veiliger maar geeft ook een beetje ruimte aan de passagier die in- of uitstapt.

Het fietspad wordt breder dan de huidige fietsstrook.

Het trottoir wordt op veel plaatsen daardoor smaller dan in de huidige situatie.

Kruispunten en verkeerslichten

Op de Alkmaarseweg staan op vier kruispunten verkeerslichten. Op de kruisingen met: Schans-Breestraat, Burgemeester Scholtenstraat, Heemskerkerweg en Hilbersplein-Büllerlaan. Deze verkeersregelininstallaties (VRI's) zijn erg oud. Niet alleen de masten en lampen zijn oud, maar ook de software, de regelkasten en de bedrading zijn oud.

In het nieuwe ontwerp komen alleen op het kruispunt Schans-Breestraat verkeerslichten terug. Hier is geen ruimte om een voorrangspolein aan te leggen, zoals we op de andere kruispunten maken (zie pagina 2). Voor de doorstroming van het verkeer is het niet nodig om dit met verkeerslichten te regelen.

Veiligheid en snelheid

Voor fietsers en voetgangers is het mogelijk om veilig over te steken. We brengen middeneilanden aan. De oversteek voor fietsers en voetgangers wordt in tweeën gedeeld. De oversteek is daardoor per keer korter.

Door de breedte van de rijweg, de plaats van de parkeerplaatsen naast de rijweg en de vorm van de voorrangspunten wordt de snelheid op de Alkmaarseweg geremd. De automobilist heeft een smallere rijbaan en geen lange rechte weg voor zich. Qua beeld én doorstroming ontstaat een rustiger weg. Voor de doorstroming en de veiligheid heeft dit een positief effect.

Openbare Verlichting

De lantaarnpalen en de lampen zijn aan vervanging toe. In heel Beverwijk worden de lampen zo veel mogelijk vervangen door LED-lampen. Deze zijn energiezuiniger en gaan langer mee. Ook zijn deze beter te richten zodat ze een betere lichtspreiding geven.

Het ontwerp werken we nog verder uit. Daarna kunt u uw reactie hierop geven.

Er zijn hier en daar nog knelpunten waar we een oplossing voor moeten vinden.

Dit ontwerp met een 50 km-weg en vrijliggende fietspaden is wel de basis van het Voorlopig Ontwerp waarmee wij binnenkort bij u terugkomen.

Zijn er andere varianten mogelijk?

Er zijn varianten met een 30 km-inrichting onderzocht. Ook is een variant met fietsstroken én een variant met doorgaande bomenstructuur onderzocht.

Elke variant heeft zijn voordelen, maar ook zijn nadelen en beperkingen.

We hebben gekeken of we van de Alkmaarseweg een 30-km-gebied kunnen maken

Bij een inrichting als 30-km-gebied kan er meer nadruk op leefbaarheid gelegd worden. Zo kunnen er meer bomen geplant worden én kan er meer groen aangebracht worden. In dat geval ligt de nadruk op verblijven in de straat.

De verkeersfunctie (doorgaand verkeer) is dan ondergeschikt. Dit is een zéér ingrijpende wijziging voor alle omliggende wijken én vereist een andere mentaliteit van de weggebruiker. Autoverkeer uit de wijken moet een andere route nemen. Die route is nu niet aanwezig. Daardoor wordt het in achterliggende straten drukker en wordt de doorstroming op de Alkmaarseweg minder (met de huidige hoeveelheid verkeer ontstaan er dan snel opstoppingen).

Openbaar vervoer kan mogelijk ook niet meer door de Alkmaarseweg. Ook hiervoor is nu geen goede alternatieve route.

Ook is overwogen om een doorgaande bomenlaan aan te brengen op de Alkmaarseweg.

Volgens het Groenstructuurplan is de Alkmaarseweg onderdeel van de hoofdbomenstructuur. Daarbij hoort een doorgaande bomenstructuur met elke 6 meter een boom. Dit geeft een mooie laanstructuur en benadrukt de historische entree naar Beverwijk. De bomen geven veel schaduw. Dit is goed om met warmere zomers meer verkoeling te bieden.

Om deze bomenstructuur te maken moet er ruimte gezocht worden náást de rijweg én naast de trottoirs. Het maken van een doorgaande bomenrij gaat dan koste van parkeerplaatsen. De parkeerdruk op de Alkmaarseweg is nu al hoog. In het ontwerp willen wij zo veel als mogelijk proberen de zelfde hoeveelheid parkeerplaatsen te houden.

Ook is de doorgaande bomenstructuur niet overal mogelijk. Door kabels en leidingen kunnen we niet overal bomen planten.

Tenslotte is een variant onderzocht met fietsstroken naast de rijweg.

Dit lijkt erg op de bestaande situatie. In deze variant worden de fietsstroken dan verhoogd aangebracht. De rijweg oogt daardoor smaller en fietsers krijgen een duidelijker en gedeeltelijk afgeschermd plek. Tussen de parkeervakken en de rijweg.

De rijweg, fietsstrook en parkeerplaatsen liggen dan nagenoeg op dezelfde plek als nu.

Als we dan ook nog bomen willen toevoegen, komen die tussen de parkeervakken. Op het kabel- en leidingtracé. Het planten van bomen is dan niet goed mogelijk. De kabel- en leidingbeheerders willen niet dat bomen direct op de kabels en leidingen geplaatst worden. De wortels van bomen kunnen schade veroorzaken én bij werkzaamheden kunnen zij niet bij de kabels en leidingen komen.

Uit te werken variant

De variant die wij nu uitwerken is in een impressie weergegeven op de eerste pagina's van dit document. De rijweg blijft ca. 6 meter breed. Daarnaast komen de parkeervakken. Inparkerende auto's hoeven niet over de fietsstrook te rijden. De weg lijkt door de naastgelegen parkeervakken smaller. Samen met de voorrangspoleinen verwachten wij dat de gemiddelde snelheid hierdoor afneemt.

Doordat de parkeerstrook meer naar de weg verschuift komen die verder van de gevels van woningen te liggen. De bomen die in deze strook aangeplant worden staan dan niet op het kabel- en leidingtracé.

Tussen de parkeervakken en het fietspad maken we een uitstapstrook. Het portier van de auto steekt daardoor niet uit over het fietspad. De fietser en de uitstappende passagier zitten elkaar daardoor niet in de weg.

Het fietspad en het trottoir liggen dan naast elkaar, tussen parkeerplaatsen en de woningen.

Wat gaat er met de riolering gebeuren?

‘ 30-35 jaar geleden werd al verteld dat het riool van de Alkmaarseweg vervangen moet worden!’. Een quote die we veel horen.

Maar het riool hoeft niet vervangen te worden. Het riool is goed! Wij beseffen ons dat dit raar klinkt. Dit heeft vooral te maken met de technische mogelijkheden om het riool te kunnen inspecteren. 35-40 jaar geleden werden betonnen rioleringen (zoals die in de Alkmaarseweg ligt) vervangen als deze 50 jaar oud waren. Toen al merkten aannemers en gemeenten dat betonnen riolen die opgegraven werden nog heel goed waren. Prima rioolbuizen werden opgegraven en vervangen. Vanaf die tijd is de techniek om met camera's van binnenuit het riool te controleren steeds beter geworden. Ook het riool in de Alkmaarseweg is op die manier geïnspecteerd. Uit die inspecties is gebleken dat er geen noodzaak is om het riool te vervangen.

We gaan wel met het riool aan de slag

Delen van het riool vervangen we wel, omdat die van kunststof zijn. Zo worden de huisaansluitingen vervangen. Maar ook “kleinere” nevenriolen.

Vorig jaar zijn op delen van de Alkmaarseweg al wel huisaansluitingen vervangen. Deze waren inderdaad slecht en zorgden voor inspoeling van zand in het riool. Waardoor er letterlijk gaten in het asfalt vielen.

Het betonriool is nog goed, maar is tenslotte toch bijna 90 jaar oud. We gaan het riool heel goed schoonmaken en hem voorzien van een nieuwe kunststof binnenkant. Dit noemen we “re-linen”. De betonnen buizen worden van binnenuit beschermd en kunnen weer zeker 30 tot 40 jaar mee.

Een aantal riolen in de Alkmaarseweg (ter hoogte van de huisnummers 121 t/m 241) zijn wel slecht en liggen deels in de voortuinen van de bewoners. Indien het mogelijk is gaan we deze riolen vervangen, waarbij we de oude riolen verwijderen. Indien dit niet mogelijk is zullen we de oude riolen vullen met schuimbeton. In dat geval hoeven de tuinen niet opgebroken te worden.

Er wordt ook een regenwaterriool aangelegd

Er ligt nu een gemengd rioolstelsel in de Alkmaarseweg. In dit riool wordt het vuilwater (toilet, douche, keuken/gootsteen) afgevoerd. Ook wordt het regenwater via hetzelfde riool afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

Bij de herinrichting maken we een gescheiden rioolstelsel. Naast het huidige riool wordt nog een extra riool aangelegd om het regenwater af te voeren.

De afvoer van vuilwater blijft via het huidige riool afgevoerd worden. Daarvoor is dit riool groot genoeg.

De wateroverlast van begin augustus

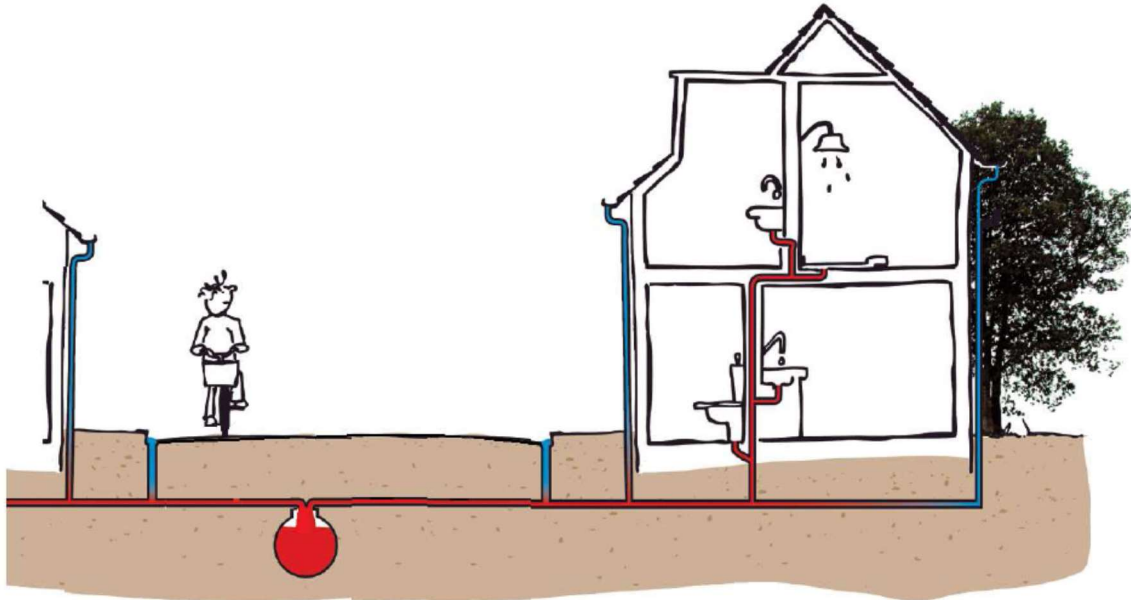
Op 16 en 17 augustus is er in héél korte tijd héél veel regen gevallen. Het bestaande riool is simpelweg niet groot genoeg om deze gigantische hoeveelheid water af te voeren. U kunt dit vergelijken met het in één keer leeggooien van een grote teil water in uw gootsteen. Dit loopt ook niet gelijk weg door het afvoerputje. De afvoerbuïs kan minder water afvoeren dan er in de gootsteen staat. Als die hoeveelheid groter is dan wat de afvoer aan kan overstroomt de gootsteen.

Dit effect trad ook op, op 16 en 17 augustus. Er viel zo veel regen dat het riool dit niet kon afvoeren. De druk in de afvoer werd zo groot dat het via de vuilwateraansluitingen werd weggedrukt. Ook het water dat via de regenpijpen zou moeten wegstromen kon niet weg. Het water in de verschillende leidingen gaat één niveau zoeken. En is op die manier via onder andere de toiletputten omhoog gestuwd.

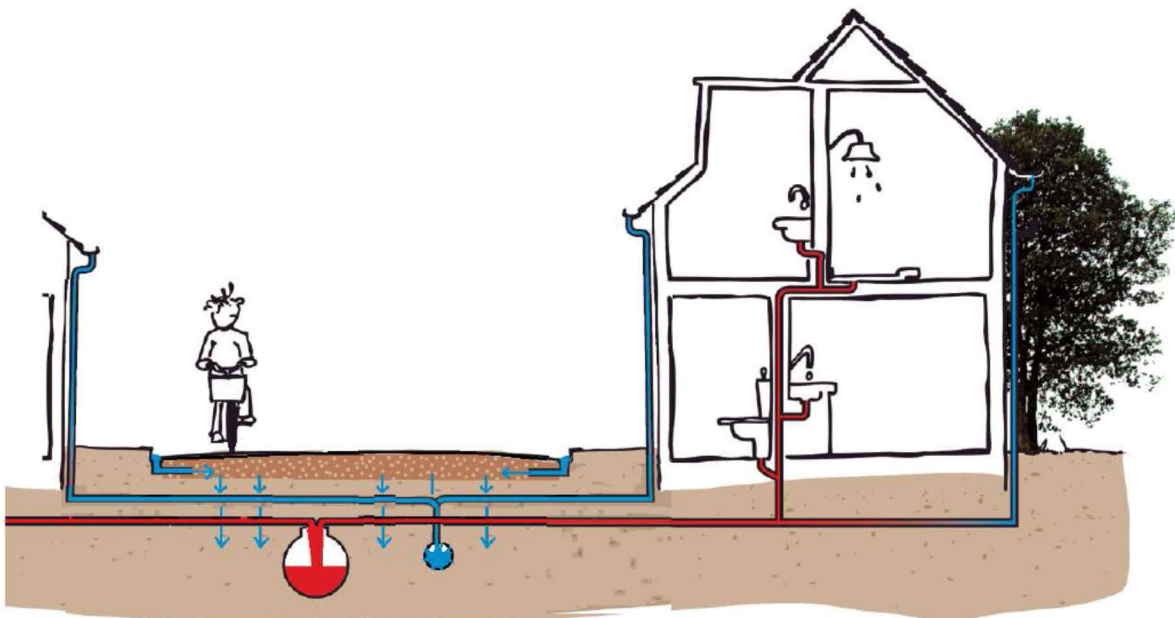
Dit regenwater willen wij op een andere wijze afvoeren. Dit kan door een apart regenwaterriool aan te leggen. Ook kan er onder de rijweg een fundering gemaakt worden waarin dit regenwater opgevangen wordt. Dit regenwater infiltreert dan weer vanuit die berging terug naar de bodem.

Het opvangen van regenwater en weer terug laten stromen in de bodem doen wij al op verschillende plekken in de gemeente. Dit noemen wij Afkoppelen.

In onderstaande afbeeldingen is dit principe weergegeven.



Huidige situatie, gemengd riool



Toekomstige situatie, regenwater afgekoppeld

Zoals u in de voorgaande afbeelding kunt zien, koppelen wij de regenpijp aan de achterzijde niet af. Bij hevige regen moet deze regenpijp nog steeds veel afvoeren. Omdat het vuilwaterriool straks niet meer wordt gevuld met water uit de kolken op straat én de regenpijp aan de voorzijde, vult dit riool minder snel.

Wilt u er zeker van zijn dat het water in de regenpijp niet via toilet gaat overstorten kunt u dit voorkomen door zelf uw regenwater uit de dakgoot via bijvoorbeeld een regenton op te vangen. Of u kunt onderin de regenpijp, met bijvoorbeeld een bladvanger, een overstort maken. Dit is als het ware een gat in de regenpijp, onderin, waardoor het water niet in de regenpijp blijft, maar er aan de onderkant uit kan lopen.

Planning

De komende maanden zijn wij erg druk met het uitwerken van het Voorlopig Ontwerp. Zoals eerder gezegd is dit veel werk. Helaas worden wij ook door corona beperkt in de manier van werken waardoor dit meer tijd vergt. Daarnaast moeten wij op veel plekken uitzoeken wat wel of niet mogelijk is. De Alkmaarseweg is een zeer oude weg met op veel plaatsen afwijkende situaties.

Op enkele plekken moeten wij mogelijk zelfs met particuliere grondeigenaren in gesprek.

Begin 2021 (februari / maart) komen wij met een ontwerp bij u terug.

Dan wordt het ontwerp gepubliceerd en kunnen bewoners en belanghebbenden hierop inspreken. De voorbereiding en aanbesteding van de werkzaamheden nemen daarna nog ca. en half jaar in beslag. Eind 2021 hopen wij dan met de werkzaamheden te kunnen starten.