

Veilig fietspad Arckelweg

Onderdeel:
Haalbaarheidsstudie

Opdrachtgever:
ABC Westland Beheer C.V.

Waalpartners bv

Adres [redacted] MP [redacted] Telefoon +31 174 62 77 91

E-mail info@waalpartners.nl BTW NL 00 63 15 562 B01

IBAN [redacted] BIC INGBNL2A K.v.K. Haaglanden 272 216 34

Colofon

Opdrachtgever | ABC Westland Beheer C.V.
[redacted] 2685 DB [redacted]

Contactpersoon | [redacted]

Projectnaam | Veilig fietspad Arckelweg
Projectnummer | 40606
Rapportnummer | Ra01PvdM40606
Datum | 23-04-2024
Wijzigingsnummer | 1.0

Auteur | [redacted]

Datum/paraaf | |

Vrijgegeven door | [redacted]

Datum/paraaf | |

Versie	Datum	Status	Opmerkingen
1.0	23-04-2014	Concept	Concept rapportage

Inhoudsopgave

1	Algemeen	1
1.1	Inleiding	1
1.2	Leeswijzer	1
2	Projectbeschrijving	2
2.1	Scope	2
2.2	Gewenste eindsituatie	2
3	Uitgangspunten	3
3.1	Algemeen	3
3.2	Kostenraming	3
4	Ontwerp fietspad	4
4.1	Bestaande situatie	4
4.1.1	Nieuwe situatie	4
4.1.2	Raakvlakken	5
4.1.3	Ruimtelijke consequenties	6
5	Vergunningen en onderzoeken	7
5.1	Vergunningenscan	7
5.2	Onderzoeken	7
6	Conclusie	10

Tekeningen

Tekening	Titel	Status	Wijz. nr.
W24-40606-SO-01A	Inrichtingsplan variant 1	Concept	1
W24-40606-SO-01B	Inrichtingsplan variant 1 met K&L	Concept	1
W14-40606-SO-01C	Inrichtingsplan variant 1 met bestemmingsplankaart	Concept	1
W24-40606-SO-02A	Inrichtingsplan variant 2	Concept	0
W24-40606-SO-02B	Inrichtingsplan variant 2 met K&L	Concept	0
W14-40606-SO-02C	Inrichtingsplan variant 2 met bestemmingsplankaart	Concept	0

1 Algemeen

1.1 Inleiding

Op verzoek van de gemeente Westland is aan ABC Westland Beheer C.V. gevraagd een haalbaarheidsstudie te doen voor het aanbrengen van een fiets en voetpad langs de Arckelweg. Door de verdere ontwikkeling van ABC Westland is er vanuit de gemeenteraad een motie gekomen om te onderzoeken naar een oplossing voor een verkeersveilig voet en fietspad langs de Arckelweg.

Door ABC Westland Beheer C.V. is aan Waalpartners gevraagd om een haalbaarheidsstudie uit te werken. Doel van de haalbaarheidsstudie is om te toetsen of het op te stellen schetsontwerp haalbaar is. Hierbij wordt o.a. gekeken naar de verschillende raakvlakken zoals kabels en leidingen, kadastrale grenzen, en het huidige bestemmingsplan.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving van het project gegeven waarna in hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het opstellen van de haalbaarheidsstudie. Vervolgens wordt er in hoofdstuk 4 ingegaan op de ontwerpkeuzes en de ruimtelijke consequenties. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de benodigde vergunning en conditionerende onderzoek. Tot slot worden in hoofdstuk 6 de aandachtspunten gegeven voor de verdere uitwerking van het project.

2 Projectbeschrijving

2.1 Scope

Het trajectdeel is gelegen langs de Arckelweg tussen de brug t.h.v. de Scouting Poeldijk en de parkeerplaats van de Sportvereniging Verburch. De Arckelweg is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, 50 km/u met aan weerszijde een in éénrichting bereden fietspad. Zie Afbeelding 1: "Scope".



Afbeelding 1: "Scope"

2.2 Gewenste eindsituatie

Verzocht is een schetsontwerp uit te werken met aan de oostzijde een fietspad van 3,50 meter breed en aan de westzijde een voetpad van 1,50 meter breed. Tussen de rijbaan en het voet en fietspad een geleiderail aanbrengen waardoor ook oversteken wordt tegengegaan.

3 Uitgangspunten

3.1 Algemeen

De volgende richtlijnen en normen zijn op dit werk van toepassing:

- Diverse CROW-richtlijnen, onder andere:
 - o ASVV 2021;
 - o Publicatie 328 Handboek wegontwerp 2013 Basiscriteria;
 - o Publicatie 329 Handboek wegontwerp 2013 Erftoegangswegen;
 - o Publicatie 330 Handboek wegontwerp 2013 Gebiedsontsluitingswegen;
 - o Publicatie 351; Ontwerpwijzer fietsverkeer.
- PvE van de gemeente Westland met kenmerk "Programma voor standaardinrichting openbare ruimte" d.d. januari 2015.

3.2 Kostenraming

Voor deze haalbaarheidsstudie is nog geen kostenraming opgesteld. Deze zal in een later stadium volgen.

4 Ontwerp fietspad

4.1 Bestaande situatie

Zoals eerder benoemd is de Arckelweg een gebiedsontsluitingsweg (GOW) type I, buiten de bebouwde kom, met een maximale snelheid van 50 km/u. Aan weerszijde een vrijliggend fietspad in éénrichting bereden. Het fietspad aan de oostzijde bestaat uit asfalt, deels rood en deels zwart. Het fietspad aan de westzijde bestaat deels uit fietscomfortplaten (easypath o.g.) en betontegels.

Langs de fietspaden liggen diverse percelen die ontsluiten op de Arckelweg. Tussen de Arckelweg 7 en Arckelweg 27 bestaat de berm uit een bomenrij dat aansluit op een waterpartij.

De rijbaan Arckelweg is verder voorzien van enkele bewegwijzering en is tevens verlicht. De lichtmasten staan in de berm naast het fietspad. Uit de KLIC-melding blijkt aanwezigheid van veel ondergrondse kabels en leidingen ter plaatste van berm en fietspad.

4.1.1 Nieuwe situatie

Aan weerszijde van de rijbaan zal de huidige opsluiting vervangen worden door een berm van 1,10 m breed voorzien van een houten geleiderail. Dit is conform de aanbevolen maatvoering uit de ASVV 2021. Tussen de rotonde ABC Westland en de brug is aan de oostzijde de berm al voorzien van deze constructie. Dit beeld zal worden doorgezet. Zie Afbeelding 2: "berm met barrier".



Afbeelding 2: "berm met barrier"

Het fietspad aan de oostzijde zal van 1,50/2,00 meter verbreed naar 3,50 meter. Ter plaatse van de waterpartij zal er een berm van 0,50 meter komen aansluitend met een talud van 1:3 naar de watergang. Daar waar geen watergang is zal het fietspad aansluiten op de bestaande percelen. Het fietspad wordt uitgevoerd in hoogwaardige betonplaten (easypath), in de kleur rood, zodat het fietscomfort gewaarborgd is en in verband met bestaande kabels en leidingen.

Het profiel aan de oostzijde, vanaf de rijbaan, zal bestaan uit een berm met houten geleiderail van 1,10 meter breed en een fietspad van 3,50 meter breed. Profiel verharding zal in totaal 4,60 meter breed worden.

Op tekening met kenmerk W24-40606-SO-01A "Inrichtingsplan variant 1" is het schetsontwerp weergegeven.

Het fietspad aan de westzijde zal worden omgebouwd naar een voetpad. Het huidige profiel van ongeveer 2,00/2,30 meter breed zal worden versmald naar 1,50 meter. Het voetpad zal bestaan uit betontegels om duidelijk onderscheid te houden tussen voet en fietspad.

Het profiel aan de westzijde, vanaf de rijbaan, zal bestaan uit een berm met houten geleiderail van 1,10 meter breed en een voetpad van 1,50 meter breed. Profiel verharding zal in totaal 2,60 meter breed worden.

Op tekening met kenmerk W24-40606-SO-02A "Inrichtingsplan variant 2" is het schetsontwerp weergegeven.

4.1.2 Raakvlakken

De aanpassingen aan het fietspad zorgen voor diverse raakvlakken.

Inritten:

De bestaande inritten aan de oostzijde zullen niet worden aangepast. Wel zal ter plaatse van de inritten door middel van blokmarkering het fietspad moeten worden aangegeven.

Variant 1: Te kappen bomen:

Indien het fietspad direct langs de rijbaan dient te blijven zullen er bomen gekapt moeten worden. Eventueel kan in een later stadium onderzocht worden of verplanten van de bomen naar een locatie elders haalbaar geacht wordt. In overleg met de groen beheerder van gemeente Westland kan worden bekeken of er in de nieuwe berm bomen kunnen worden aangebracht. Binnen de gemeente Westland is er een herplantplicht van toepassing. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de obstakel afstand en verkeersveiligheid. De bestaande bomen welke een (mogelijk) raakvlak geven met de toekomstige ligging van het fietspad zijn indicatief ingetekend o.b.v. een luchtfoto.

Variant 2: Behoud van bomen:

In de bestaande berm staan enkele bomen direct langs het bestaande fietspad en watergang. Door het fietspad, vanaf de rijbaan gezien, achter de bomen te plaatsen blijven de bomen behouden. Het huidige profiel kan dan vormgegeven worden als groenberm. Gevolg hiervan is wel dat er meer water gedempt zal worden. De bestaande bomen welke een (mogelijk) raakvlak geven met de toekomstige ligging van het fietspad zijn indicatief ingetekend o.b.v. een luchtfoto.

Water:

Langs de Arckelweg oppervlaktewater gedempt te worden. De watergang tussen de brug over het boezemwater en de weg "De Strijp" wordt echter al gedempt voor de uitbreiding van ABC Westland, waarbij er een nieuwe watergang ca. 20 meter oostelijker wordt gegraven.

Tussen de weg "De Strijp" en de manege dient ook oppervlaktewater gedempt te worden (uitgaande van een berm 1:3 zonder toepassing van een harde oeverconstructie). Door toepassing van een beschoeiing of damwand kan deze demping eventueel verder beperkt worden.

Ook geldt dat net ten noorden van de manege (aan de oostzijde van de Arckelweg) demping zal plaatsvinden binnen de bestemming water van bestemmingsplan Bedrijventerrein ABC De Strijp Poeldijk (ontwerp (2023-11-29)). Het is de vraag of het aanpassen van water naar berm mag binnen deze bestemming. Dit zal in een later stadium moeten worden uitgezocht.

Kruising Arckelweg – Strijp:

Op de tekening is het concept civieltechnisch DO van de kruising opgenomen. Dit ontwerp is nog niet aangepast op de herinrichting van de Arckelweg. Zo is in het ontwerp bijvoorbeeld nog rekening gehouden met een fietsoversteek richting de westzijde, waarbij het ontwerp ook een as-verspringing kent t.o.v. de huidige situatie. Indien de herinrichting van de Arckelweg doorgang vindt dient ook de kruising opnieuw uitgewerkt te worden.

4.1.3 Ruimtelijke consequenties

Consequenties kabels en leidingen:

Ter plaatse van het huidige fietspad aan weerszijde liggen kabels en leidingen van diverse nutsbedrijven. Afstemming met de betreffende netbeheerders is noodzakelijk door de verbreding en het toepassen van easypath platen. De easypath platen zijn bedoeld als uitneembare verharding t.b.v. storingen en onderhoud aan bestaande kabels en leidingen.

In dit stadium is nog géén overleg gehouden met de diverse netbeheerders. Dit dient op basis van het goedgekeurde schetsontwerp, waarbij eventuele knelpunten verder in beeld moeten worden gebracht.

De ligging van de kabels en leidingen is weergegeven op tekening met kenmerk W24-40606-SO-01B en 02B "Bestaande situatie incl. K&L".

Consequenties kadastrale grenzen:

Op basis van de kadastrale grenzen, zoals deze op het moment van het opstellen van het haalbaarheidsstudie bekend zijn, valt het ontwerpen binnen de bestaande kadastrale grenzen van de gemeente Westland en deels op percelen van particulieren. Er is nog geen onderzoek gedaan naar deze perceeleigenaren.

Bestaande eigendommen en kadastrale grenzen zijn weergegeven op tekening met kenmerk W24-40606-SO-01C en 02C "Bestemmingsplan".

Consequenties bestemmingsplan:

Op basis van het vigerende bestemmingsplan met kenmerk NL.IMRO.1783.abp00000013 is het schetsontwerp binnen de bestemming verkeer ontworpen en heeft het wel een deel raakvlak met bestemmingsplan wonen. Hierdoor dient het bestemmingsplan te worden aangepast. De aanpassing van de Arckelweg lijkt grotendeels te passen binnen het huidige bestemmingsplan "Glastuingebied Westland". Vanaf ongeveer ten zuiden van de toekomstige arbeidsmigrantenlocatie valt de herinrichting aan beide zijden en op verschillende plekken wel (net) buiten de bestemming verkeer. In een nader stadium dient worden onderzocht of extra onderzoek en/of maatregelen noodzakelijk zijn.

Het bestemmingsplan incl. schetsontwerp is weergegeven op tekening met kenmerk W24-40606-SO-01C en 02C "Bestemmingsplan".

5 Vergunningen en onderzoeken

In het kader van de haalbaarheidsstudie zijn de benodigde vergunningen en onderzoeken onderzocht. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de inventarisatie van de benodigde vergunningen, de doorlooptijden en betrokken bevoegde gezagen, alsmede de benodigde onderzoeken. Bij het opstellen van de vergunningenscan en benodigde onderzoeken is uitgegaan van de op dat moment beschikbare informatie. Eventuele wijzigingen in de scope van het werk kunnen ook invloed hebben op benodigde vergunningen en onderzoeken. Zaak is om bij bepaling van de aanvraag van de vergunningen en onderzoeken uit te gaan van het voorlopig/definitief ontwerp.

5.1 Vergunningenscan

Binnen de gemeentegrenzen van Westland vinden de volgende activiteiten plaats die mogelijk vergunningsplichtig zijn:

- Aan- en verleggen van fietspaden;
- Grondwerkzaamheden dieper dan 30 cm;
- Het veranderen van het bestratingsmateriaal;
- Het (mogelijk) kappen van bomen;
- Het planten van bomen;
- Het graven en dempen van oppervlaktewater.

In de onderstaande tabel zijn in het kort de belangrijkste vergunningen weergegeven. Per vergunning wordt aangegeven of ze voor dit project van belang zijn voor de werkzaamheden die verricht moeten worden.

Tabellen:

Vergunning/ voorschrift	Aanvraag noodzakelijk
Omgevingswet, Crisis- en herstelwet	Nee
Omgevingswet, Ontgrondingen	Nee
Bestemmingsplanprocedure	Ja
Omgevingswet, aanleg	Ja
Omgevingswet, kapvergunning	Ja
Omgevingswet, Lozingsvergunning	Nee
Omgevingswet, Grondwateronttrekking (vergunning)	Nee
Omgevingswet, Watervedvergunning	Ja
Vergunning en ontheffing bouwen of werken openbare weg (Provinciale weg)	Nee
Watertoets	Nader onderzoek
Lozen van bemalingswater op open water / maaiveld	Nee
Verzoek tot wijzigen peilbesluit	Nee
Vrijstelling Wet Natuurbescherming, indienen ontheffingsaanvraag.	Nader onderzoek
Reservering onderzoek t.a.v. vleermuizen i.h.k.v. de Wet Natuurbescherming	Nader onderzoek

Tabel 5-1 "Quick-scan vergunningen / voorschriften"

5.2 Onderzoeken

Bij het uitvoeren van het ontwerp wordt bestaande verharding verwijderd en verbreed. Daarnaast wordt nieuwe verharding en groen aangebracht. Door de aanleg/verbreding van de fietspaden moet de bestaande infrastructuur worden aangepast. Op basis van deze werkzaamheden dienen verschillende onderzoeken uitgevoerd te worden voor de aanvraag van diverse vergunningen, volgende fase en de verdere detaillering van het ontwerp.

De volgende onderzoeken dienen te worden uitgevoerd op basis van het schetsontwerp:

1. Grondmechanisch onderzoek;
2. Verhardings- en funderingsonderzoek;
3. Verkeerskundig onderzoek;
4. Bodemonderzoek;
5. Archeologisch onderzoek;
6. Akoestisch onderzoek;
7. Flora en fauna onderzoek;
8. Explosievenonderzoek.

Grondmechanisch onderzoek

Grondmechanisch onderzoek is nodig om aan te tonen dat de stabiliteit/zettingen van grondstructuren die belast worden, binnen bepaalde normen blijft. Met behulp van sonderingen en grondboringen wordt de bodemsamenstelling in kaart gebracht.

Aan de hand van het onderzoek wordt een geotechnisch rapport opgesteld, waarin het uitgevoerde onderzoek, de verkregen resultaten en de analyse van de lokale bodemopbouw worden beschreven. Tevens wordt de huidige drooglegging vastgesteld. Door middel van het vaststellen van maatgevende bodemprofielen, de toekomstige verkeersbelasting en de aan te brengen belastingen wordt de absolute zetting bepaald. Daarnaast kan, indien gewenst, worden nagegaan op welke wijze het zettingsproces kan worden versneld.

Verhardings- en funderingsonderzoek

De bestaande verhardingsconstructie dient te worden onderzocht om met een gerichte onderzoeksinspanning indicatief de hergebruikmogelijkheden vast te kunnen stellen van het asfalt en de onderliggende funderingslaag. Ten behoeve van het verhardings- en funderingsonderzoek wordt de bestaande opbouw van de verharding en de fundering middels diverse boringen vastgesteld.

Verkeerskundig onderzoek

Een verkeerskundig onderzoek draagt bij aan het beter duiden van het probleem en het vinden van geschikte maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit zal over het gehele traject uitgevoerd worden om de knelpunten in beeld te krijgen, waar vervolgens passende maatregelen kunnen worden ingepast in de verdere uitwerking van het project.

Bodemonderzoek

Het bodemonderzoek dient op plaatsen te worden uitgevoerd waar de bodem geroerd wordt. Conform de NEN-5740 richtlijnen, wordt een standaard verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Bij een verkennend bodemonderzoek worden de gebruiks(on)mogelijkheden onderzocht die de bodemkwaliteit biedt. Om de bodemkwaliteit van een bepaalde locatie vast te leggen en de kosten te beperken, worden over het algemeen een klein aantal grondboringen uitgevoerd en peilbuizen geplaatst.

Archeologisch onderzoek

Het inventariserend archeologische onderzoek zal, afhankelijk van de beschikbare informatie en de archeologische verwachting, bestaan uit het uitvoeren van een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend onderzoek. Op de locatie zullen diverse boringen worden gezet. Van deze boringen moeten een aantal worden gezet met een diepte van 2 meter en een aantal met een diepte van 4 meter. Alle bodemlagen zullen – met de hand of indien mogelijk door middel van zeven – worden doorzocht op archeologische vondsten.

Akoestisch onderzoek

De Wet geluidhinder schrijft voor dat akoestisch onderzoek vereist is om aan te tonen of voldaan worden aan de wettelijke milieueisen.

Doordat binnen de geluidzone van de te reconstrueren weg en nieuw aan te leggen wegvakken een aantal geluidsgevoelige bestemmingen gelegen zijn, dient akoestisch onderzoek uit te wijzen of sprake zal zijn van zogenaamde "reconstructiesituaties" of "nieuwe situaties" in de

zin van de Wet geluidhinder. Door middel van ruimtelijke berekeningsmodellen worden gedetailleerde geluidsberekeningen uitgevoerd voor diverse waarneemhoogtes. Daarbij wordt de geluidsbelasting van zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie in kaart gebracht.

Flora en fauna onderzoek

De Europese natuurwetgeving is in Nederland qua soortbescherming uitgewerkt in de Wet Natuurbescherming. De Wet Natuurbescherming waarborgt de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In de wet is bepaald dat beschermende dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en het niet toegestaan is om planten te plukken, uit te steken of te verzamelen. Voorts is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren.

Het ontwerp dient getoetst te worden aan de criteria die in de Wet Natuurbescherming staan genoemd. Door middel van een flora- en faunaonderzoek wordt het plangebied aan de hand van een systematische analyse in kaart gebracht. Daarbij wordt gekeken of de ontwikkeling niet ten koste gaat van de kostbare flora en fauna.

Explosievenonderzoek

Om gevaarlijke situatie te voorkomen is het op sommige locaties verstandig om een vooronderzoek te laten uitvoeren naar de aanwezigheid van niet geëxplodeerde explosieven. Het vooronderzoek bestaat uit het verzamelen en interpreteren van historische en hedendaags feitenmateriaal, waarbij een onderscheid tussen probleeminventarisatie en probleemanalyse wordt gemaakt. De probleeminventarisatie omvat het verzamelen en analyseren van (historisch) feitenmateriaal en het op basis hiervan vaststellen van de vermoedelijke aan-/afwezigheid van explosieven, inclusief de eventuele verschijningsvorm van de explosieven.

6 Conclusie

Op basis van de uitgevoerde haalbaarheidsstudie past het tracé, op een enkele plek na, binnen de huidige kadastrale grenzen en bestemmingsplan grenzen. Ter hoogte van Arckelweg nr. 12 zal een deel van het fietspad over dit perceel komen te liggen. Dit perceel heeft de bestemming wonen.

Door de ligging van bestaande kabels en leidingen dient er bij verdere uitwerking contact te worden opgenomen met de nutspartijen om inzichtelijk te maken wat de gevolgen zijn.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen