

Verkeersmaatregelen Onderdendamsterweg

Uitwerking verkeersmaatregelen Onderdendamsterweg – Winsum



in opdracht van:



gemeente
Het Hogeland

Verkeersmaatregelen Onderdendamsterweg

Uitwerking verkeersmaatregelen Onderdendamsterweg – Winsum

in opdracht van:



gemeente
Het Hogeland

uitgevoerd door:



**Ruimte
voor iedereen**
Bureau voor verkeer en openbare ruimte

in samenwerking met:



BUREAU SCHMIDT
PROJECTMANAGEMENT | INFRA-ADVIES | ENGINEERING

- mei 2020 -

COLOFON

Uitgevoerd door

Ruimte voor iedereen | bureau voor verkeer & openbare ruimte
www.ruimtevooriedereen.nl
info@ruimtevooriedereen.nl
06 | 48 33 43 60

in samenwerking met Bureau Schmidt | adviesbureau op het gebied van infrastructuur

Opdrachtgever

gemeente Het Hogeland
contactpersoon: mevrouw Anita Hazenberg-Folkersma

Leeuwarden, mei 2020

INHOUD

INLEIDING	5
Ter inleiding	5
Leeswijzer	5
UITGANGSPUNTEN	6
Algemeen	6
Inventarisatie knelpunten, wensen & ideeën	7
UITWERKING VERKEERSMAATREGELEN	8
Algemeen	8
Verkeersmaatregel: stil asfalt op de Onderdendamsterweg	8
Verkeersmaatregel: reconstructie kruising Takkebosserweg	8
Verkeersmaatregel: fietssuggestiestroken	9
Verkeersmaatregel: uitbreiding 30km-zone op zuidelijke deel Onderdendamsterweg	10
Verkeersmaatregel: wijzigen bebouwde komgrens	11
AANBEVELING SNELHEIDSREGIME	14
de Kortsluiting	14
De Onderdendamsterweg	14
Eenduidigheid & begrijpelijkheid	15
BIJLAGEN: Schetsontwerpen & kostenramingen	13

INLEIDING

Ter inleiding

De gemeente Het Hogeland is voornemens om een kortsluiting te realiseren voor gemotoriseerd verkeer tussen de Onderdendamsterweg (N996) en de N361 in Winsum. Tijdens het planvormingsproces hebben bewoners van de wijk De Brake 2 aangegeven zich zorgen te maken over de verkeerseffecten van de realisatie van deze kortsluiting (nader aan te duiden als de Kortsluiting) op de Onderdendamsterweg. Bewoners geven aan zich met name zorgen te maken over de verkeersaantrekkende werking van de realisatie van de Kortsluiting op het noordelijke deel van de Onderdendamsterweg en de verkeershinder en verkeersonveiligheid die daarmee volgens hun gepaard gaat.

Hoewel er op basis van vooronderzoeken is gebleken dat er geen wettelijke verplichting bestaat om aanvullende verkeersmaatregelen te treffen op de Onderdendamsterweg, wil de gemeente Het Hogeland in samenhang met de realisatie van de Kortsluiting in beeld brengen welke verkeersmaatregelen wenselijk zijn om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en rondom de Onderdendamsterweg te waarborgen. De gemeente Het Hogeland heeft daarom in 2019 *Ruimte voor iedereen – bureau voor verkeer en openbare ruimte* verzocht om een aantal verkeersmaatregelen in beeld te brengen om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid rondom de Onderdendamsterweg te waarborgen. Mede op basis van de uitkomsten van dit onderzoek en de bestuurlijke behandeling daarvan in de gemeenteraad in december 2019 heeft de gemeente verzocht om de verkeersmaatregelen in overleg met belanghebbenden verder uit te werken. Hiertoe heeft op 25 februari 2020 een overleg plaatsgevonden met een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van belangengroep De Brake, klankbordgroep Kortsluiting en van opleidingscentrum Terra (gevestigd aan de Onderdendamsterweg).

Aanvullend heeft de gemeente Het Hogeland verzocht om een advies uit te brengen over het te hanteren snelheidsregime op de Kortsluiting. In de voorliggende notitie worden de uitgewerkte verkeersmaatregelen voor de Onderdendamsterweg en de aanvullende verkeerskundige aanbevelingen beschreven en toegelicht.

Leeswijzer

In het eerste hoofdstuk van deze notitie worden de uitgangspunten voor de verkeersmaatregelen voor de Onderdendamsterweg beschreven. Vervolgens worden in het volgende hoofdstuk *Uitwerking verkeersmaatregelen* de aanbevolen verkeersmaatregelen voor de Onderdendamsterweg beschreven en toegelicht. Ten slotte worden in het hoofdstuk *Aanbevelingen Snelheidsregimes* aanbevelingen geformuleerd voor de te hanteren snelheidsregimes op de Kortsluiting en het Noordelijke deel van de Onderdendamsterweg.

UITGANGSPUNTEN

Algemeen

De gemeente Het Hogeland is voornemens om een kortsluiting te realiseren voor gemotoriseerd verkeer tussen de Onderdendamsterweg (N996) en de N361 in Winsum. De nieuw te realiseren Kortsluiting wordt een wegverbinding in beheer en eigendom van de gemeente Het Hogeland. Ook de Onderdendamsterweg (N996) ten westen en ten noorden van de woonwijk De Brake II is in beheer en onderhoud van de gemeente Het Hogeland. Ten oosten van de rotonde ter hoogte van de aansluiting met de Geert Teislaan is de Onderdendamsterweg in het beheer en onderhoud van de provincie Groningen.

Tegenover een verbetering van de verkeersleefbaarheid op en rond het zuidelijke deel van de Onderdendamsterweg ten gevolge van de realisatie van de Kortsluiting staat dat voor bewoners van de noordelijke dorpsrand van Winsum sprake kan zijn van een toename van verkeershinder en een afname van het woongenot. De Kortsluiting resulteert naar verwachting in een toename van verkeer op de Onderdendamsterweg ter hoogte van De Brake 2 van circa 600 ritten per werkdag. Dit is een toename van circa 25% ten opzichte van de huidige intensiteiten. Naar verwachting kan met het treffen van maatregelen een goed woon- en leefklimaat worden geborgd (bron: Quickscan Kortsluiting, Sweco, december 2017).



Huidige inrichting Onderdendamsterweg met onverplicht fietspad, wegversmalling, kantmarkering en grasbetontegels

Op basis van de behandeling van het dossier de Kortsluiting in de gemeenteraad in december 2019 en het overleg op 25 februari 2020 met een vertegenwoordiging van belangengroep De Brake, klankbordgroep Kortsluitingen en van opleidingscentrum Terra (gevestigd aan de Onderdendamsterweg) is een aantal uitgangspunten voor de uitwerking van verkeersmaatregelen besproken. Dit zijn de volgende uitgangspunten:

- ✓ Uitbreiding van het plangebied met het zuidelijke deel van de Onderdendamsterweg tot de Braaksterlaan. Deze keuze is gemaakt omdat keuzes voor maatregelen op het noordelijke deel van de Onderdendamsterweg ook gevolgen kunnen hebben voor de Kortsluiting en het zuidelijke deel van de Onderdendamsterweg;

- ✓ Het te hanteren snelheidsregime voor de Kortsluiting dient nog definitief te worden bepaald. Hierover wordt een advies uitgebracht in samenhang met de te treffen verkeersmaatregelen voor de Onderdendamsterweg.

Inventarisatie knelpunten, wensen & ideeën

Tijdens het overleg op 25 februari 2020 met diverse bewonersvertegenwoordigers zijn wensen en knelpunten nader geïnventariseerd. De Belangengroep De Brake heeft op basis van de verkeerskundige quickscan Onderdendamsterweg de voorkeur aangegeven voor de volgende verkeersmaatregelen op de Onderdendamsterweg:

- ✓ Instellen van de bebouwde komgrens vanaf de rotonde ter hoogte van de Geert Teislaan;
- ✓ Het toepassen van stil asfalt op de Onderdendamsterweg;
- ✓ Het aanpassen van de kruising met de Takkebosserweg.

Overige aandachtspunten die genoemd zijn tijdens dit overleg, zijn:

- ✓ Bij opleidingscentrum Terra aan de Onderdendamsterweg is sprake van veel verkeersbewegingen van fietsers en voetgangers. Mogelijk komt op deze locatie in de toekomst nieuwbouw, wat zal leiden tot een stijging van het aantal leerlingen;
- ✓ De huidige situatie met het onverplicht fietspad/voetpad langs de Onderdendamsterweg wordt als erg onduidelijk ervaren;
- ✓ Bewoners van de Brake hebben aangegeven de voorkeur te geven aan een eenduidig snelheidsregime op de Kortsluiting en de Onderdendamsterweg van 50km per uur. Tevens pleiten zij voor een integrale en gelijktijdige aanpak van de verkeersmaatregelen op de Onderdendamsterweg en de realisatie van de Kortsluiting.

UITWERKING VERKEERSMAATREGELEN

Op basis van de eerder uitgevoerde verkeerskundige quickscan Onderdendamsterweg (2019) en de standpunten van de verschillende betrokken is een samenhangend maatregelenpakket opgesteld om de bestaande en mogelijk toekomstige verkeershinder, -overlast en -onveiligheid ten gevolge van de realisatie van de Kortsluiting te beperken. Dit maatregelenpakket bestaat uit de volgende verkeersmaatregelen:

- ✓ stil asfalt op de Onderdendamsterweg;
- ✓ reconstructie kruising Takkebosserweg;
- ✓ realisatie fietssuggestiestroken op het noordelijke deel Onderdendamsterweg;
- ✓ uitbreiding 30km-zone op zuidelijke deel Onderdendamsterweg.

Voor het wijzigen van het snelheidsregime en het wijzigen van de voorrangssituatie is een verkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders noodzakelijk. Hiervoor dient (nog wel) het wettelijke verplichte overleg met de politie te worden gevoerd.

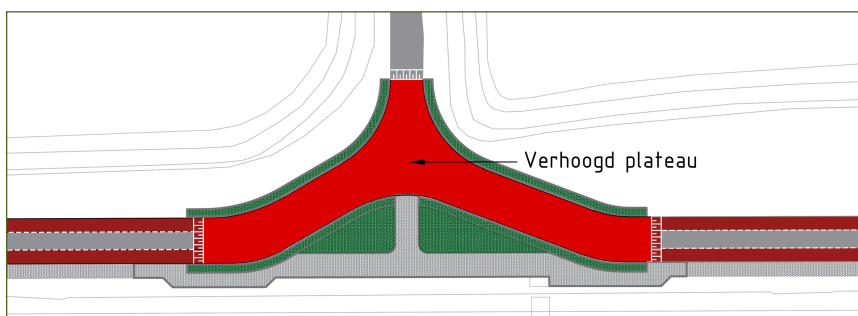
De aanbevolen verkeersmaatregelen worden hieronder nader toegelicht. De totale kosten van de hieronder beschreven maatregelen worden op basis van de StandaardSystematiek voor Kostenramingen (SSK) geraamd op circa € 300.000. In de bijlagen bij deze notitie zijn de verkeerskundige schetsontwerpen en de bijbehorende kostenraming opgenomen.

Verkeersmaatregel: stil asfalt op de Onderdendamsterweg

Hoewel er op basis van de wet geluidshinder geen wettelijke verplichting is om maatregelen te treffen kan worden overwogen om de leefbaarheid van omwonenden van de Onderdendamsterweg te verbeteren door de Onderdendamsterweg te voorzien van stil asfalt. Een stiller wegdek in de vorm van een dunne deklaag Type A geeft een theoretische geluidsreductie van 2,5 dB. Bij het toepassen van stil asfalt in combinatie met fietssuggestiestroken, doet de hierbij veelal gehanteerde wegmarkering in de vorm van thermoplast overigens enigszins afbreuk aan de werking van stil asfalt. Het toepassen van wegverf voor de markering van de fietssuggestiestroken kan dit voorkomen, maar wegverf slijt wel aanzienlijk sneller en vraagt dus om frequenter onderhoud. Tevens bestaat de kans dat door het terugdringen van contactgeluid tussen autobanden en de rijbaan ten gevolge van de toepassing van stil asfalt, rijsnelheden van gemotoriseerd verkeer toe zullen nemen. Eventueel kan worden overwogen om de bestaande schuine geleideband te vervangen door een rechte band zodat het oprijden van het voetpad door autoverkeer voorkomen wordt. Dit draagt tevens bij aan het verlagen van de rijsnelheid op de Onderdendamsterweg.

Verkeersmaatregel: reconstructie kruising Takkebosserweg

Om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op de Onderdendamsterweg te beperken, wordt geadviseerd om in samenhang met het wijzigen van de bebouwde kom (zie hierboven) de relatief lange rechtstand te onderbreken door een uitbuiging ter hoogte van de kruising met de Takkebosserweg. Door deze kruising vorm te geven als volwaardige driesprong met drie gelijke aansluitingen wordt deze kruising beter zichtbaar.

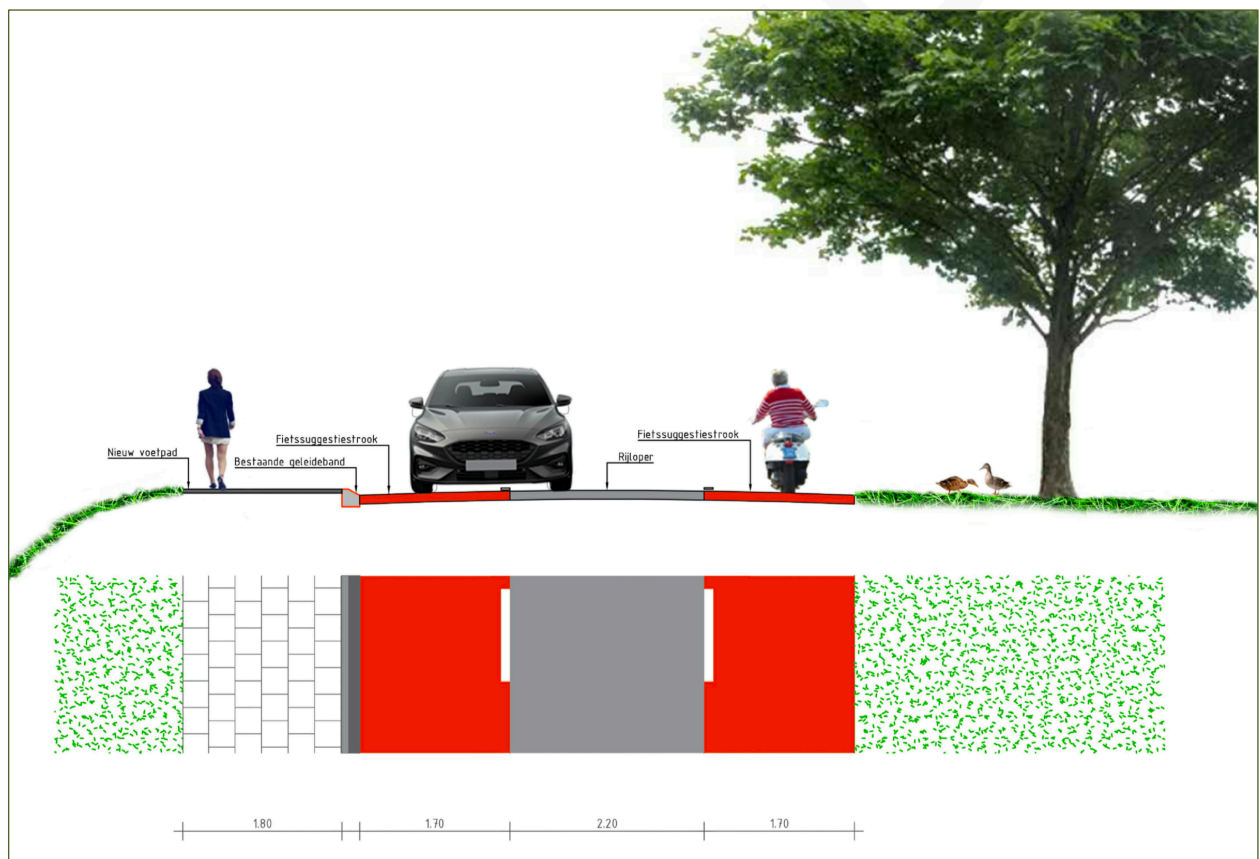


Schetsontwerp reconstructie kruising Takkebosserweg

Met deze vormgeving van de Takkebosserweg wordt de rechtstand van de Onderdendamsterweg onderbroken, wat naar verwachting tot lagere rijsnelheden zal leiden. Ten slotte ontstaat met deze oplossing ruimte voor een ruimere en daarmee veiligere en comfortabelere aanlanding van het bestaande bruggetje voor langzaam verkeer vanuit de woonwijk De Brake II. Een verminderde oriëntatie voor het doorgaande autoverkeer op de N996 door deze oplossing kan worden voorkomen met bewegwijzering.

Verkeersmaatregel: fietssuggestiestroken

Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren en de snelheid van het verkeer op de Onderdendamsterweg verder te beperken wordt aanbevolen om in samenhang met het wijzigen van de bebouwde kom (zie hierboven) het noordelijke deel van de Onderdendamsterweg te voorzien van fietssuggestiestroken. Met deze oplossing wordt voor fietsers een volwaardige en relatief veilige fietsvoorziening geboden, temeer aangezien de huidige situatie met het onverplicht fietspad/voetpad langs de Onderdendamsterweg als erg onduidelijk en onveilig wordt ervaren. Tevens wordt door de toepassing van de fietssuggestiestroken de rijloper voor het autoverkeer visueel versmald, waardoor de rijsnelheden kunnen worden beperkt. Aanbevolen wordt om fietssuggestiestroken uit te voeren in rood asfalt, te voorzien van 1-1 markering en te streven naar een breedte van 1,70 meter. De rijloper wordt bij deze breedte circa 2,2 meter.



Schetsontwerp wegprofiel met fietssuggestiestroken Onderdendamsterweg

Verkeersmaatregel: uitbreiding 30km-zone op zuidelijke deel Onderdendamsterweg

Het doel van de realisatie van de Kortsluiting is om het centrumgebied van Winsum te ontlasten van doorgaand gemotoriseerd verkeer. De verkeersaantrekkende werking van de relatief verkeersveilige Kortsluiting kan worden versterkt door het huidige bestaande doorgaande tracé verkeerskundig af te waarderen. Het huidige zuidelijke deel van de Onderdendamsterweg binnen de kom is in de huidige situatie aangewezen als 50km-weg. Met het in de toekomst vervallen van de huidige functie voor doorgaande regionale gemotoriseerd verkeer, ontstaat de mogelijkheid om dit wegvak af te waarderen naar een 30km-zone. Zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid rondom de weg zijn hierbij gebaat.

Aanbevolen wordt om deze snelheidsbeperking samen te laten gaan met een aantal fysieke verkeersmaatregelen:

- ✓ huidige voorrangskruisingen Driek van Wissenhof en A.S de Blécourtlaan vormgeven als gelijkwaardige kruisingen met verhoogd plateau
- ✓ visueel versmallen van de bestaande rijbaan door het aanbrengen van een molgoot van circa 50 cm breedte;
- ✓ aanbrengen 30km/poort ter hoogte van de huidige komgrens;
- ✓ realisatie van een duidelijk aangegeven schoolzone ter hoogte aansluiting opleidingscentrum Terra.
- ✓ opheffen huidige status van vrijwillig fietspad, waarbij de huidige rode tegels bij voorkeur worden vervangen door grijze voetpadtegels fietsers fietsen in een 30km-zone op de rijbaan.



Schetsontwerp verkeersmaatregelen zuidelijk deel Onderdendamsterweg

Vanwege het sterk particuliere karakter van de entree van opleidingscentrum Terra wordt aanbevolen deze aansluiting als inrit in stand te houden, maar met de aanduiding van een schoolzone en de realisatie van een plateau wel de snelheid te beperken het attentieniveau van verkeersdeelnemers te vergroten.

Verkeersmaatregel: wijzigen bebouwde komgrens

Om de snelheid van het verkeer op de Onderdendamsterweg verder te beperken kan ten slotte worden overwogen om de Onderdendamsterweg op te nemen binnen de bebouwde kom. In het volgende hoofdstuk *Aanbeveling snelheidsregimes* wordt nader ingegaan op deze afweging.

AANBEVELING SNELHEIDSREGIME

In samenhang met de te treffen verkeersmaatregelen voor de Onderdendamsterweg heeft de gemeente Het Hogeland verzocht om aansluitend een advies uit te brengen over het te hanteren snelheidsregime op de Kortsluiting en de Onderdendamsterweg. Hieronder wordt dit vraagstuk voor beide wegen in onderlinge samenhang beschouwd.

De Kortsluiting

Tot op heden is er in de planvorming voor de Kortsluiting uitgegaan van een snelheidsregime van 60 km per uur. Het is van belang dat de Kortsluiting een aantrekkende werking heeft voor het doorgaande verkeer, om op deze wijze Winsum te ontlasten van doorgaand autoverkeer. Deze snelheid sluit aan op de ruimtelijke context van de Kortsluiting (de ligging in het relatief groen en open landschap op enige afstand van de noordelijke bebouwingsgrens van Winsum). Tevens sluit een maximaal toegestane snelheid van 60 km per uur aan op het huidige snelheidsregime van de huidige Onderdendamsterweg voor zover gelegen buiten de bebouwde kom. De aansluiting van de Kortsluiting op de provinciale weg (N361) valt in de toekomst binnen de bebouwde kom van Winsum, omdat de bestaande komgrens van Winsum op de N361 naar het noorden verschoven zal worden.



Ontwerp de Kortsluiting - 14 mei 2019

Een voordeel van het instellen van een snelheidsregime van 50 km per uur op de Kortsluiting is dat daarmee een (theoretische) reductie van het wegverkeerslawaai voor omwonenden ontstaat. Tevens is de verkeersveiligheid in z'n algemeenheid gebaat bij lagere snelheden. Echter, door het ontbreken van bebouwing langs de Kortsluiting, wordt niet voldaan aan het afstandscriterium dat in het algemeen wordt gehanteerd bij het vaststellen van de bebouwde kom. Hiermee is een dergelijk snelheidsregime minder geloofwaardig voor weggebruikers, bestaat een grote kans op structurele snelheidsovertredingen en is draagvlak voor verkeershandhaving door de politie naar alle waarschijnlijkheid afwezig. Overigens vraagt een aanpassing van het snelheidsregime tevens tot een aanpassing van de weginrichting. In het geval van de Kortsluiting betekent dit het aanpassen van de wegmarkering.

In Nederland worden door overheden de richtlijnen Duurzaam Veilig gehanteerd. Deze richtlijnen gaan uit van een aantal basisprincipes bij de inrichting van het wegennet. Eén van deze principes is de herkenbaarheid van weginfrastructuur. Hierbij wordt uitgegaan van een beperkt aantal herkenbare wegtypes. Binnen de bebouwde wordt daarbij onderscheid gemaakt naar erftoegangswegen (30 km/uur), gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) en stroomwegen (70 km/uur). Buiten de kom wordt onderscheid gemaakt naar erftoegangswegen (60 km/uur) en gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur) en stroomwegen (100 of 130 km/uur). Afhankelijk van de situatie (verkeersintensiteiten, samenstelling verkeer, etc.) worden per wegtype nadere voorzieningen getroffen voor bijvoorbeeld fietsers of landbouwverkeer.

De Onderdendamsterweg

Om de snelheid van het verkeer op het noordelijke deel van de Onderdendamsterweg te beperken, zoals nadrukkelijk gewenst door omwonenden, kan worden overwogen om - naast de hiervoor beschreven verkeersmaatregelen - de Onderdendamsterweg tussen de Geert Teislaan en de huidige komgrens ter hoogte van opleidingscentrum Terra op te nemen binnen de bebouwde kom. In dit geval wordt de maximaal toegestane snelheid op dit deel van de Onderdendamsterweg teruggebracht van 60 km per uur naar 50 km per uur. Een snelheidsvermindering van 60 km per uur naar 50 km per uur op de Onderdendamsterweg geeft een (theoretische) geluidsreductie van 1,3 dB.

Bij het aanwijzen van de bebouwde kom op het noordelijke deel van de Onderdendamsterweg vormt de rotonde ter hoogte van de aansluiting met de Geert Teislaan een logisch ruimtelijk element die de begrenzing van de bebouwde kom ondersteunt. Tevens zal een komgrens moeten worden aangebracht op de Takkebosserweg nabij de kruising met de Onderdendamsterweg. Om de bebouwde kom verder te benadrukken wordt aanbevolen om de inrichting van de Onderdendamsterweg aan te laten sluiten bij dit gewijzigde snelheidsregime door een gehele opsluiting van de rijbaan met (overrijdbare) banden. In de huidige situatie is dit nu slechts aan de zuidzijde het geval. Tevens dragen de eerder in deze notitie voorgestelde verkeersmaatregelen voor de Onderdendamsterweg, waaronder het toepassen van fietssuggestiestroken en de aanpassing van de kruising met de Takkebosserweg, bij aan het karakter van een bebouwde kom. De meerkosten om de Onderdendamsterweg tussen de Geert Teislaan en de huidige komgrens ter hoogte van opleidingscentrum Terra op te nemen binnen de bebouwde kom, worden geraamd op circa €25.000. Dit betreffen kosten voor de realisatie van de komgrenzen op de Takkebosserweg en op de Onderdendamsterweg ten oosten van de rotonde Geert Teislaan en de realisatie van een kantopsluiting aan de noordzijde van de Onderdendamsterweg. Het ontwerp van de variant met een snelheidsregime van 50km per uur op het noordelijke deel van de Onderdendamsterweg is opgenomen in de bijlagen.

Uit eerdere onderzoeken is echter gebleken, dat ook de Onderdendamsterweg niet voldoet aan een belangrijke voorwaarde, die in het algemeen wordt gehanteerd bij het aanwijzen van de bebouwde kom. In het geval van de Onderdendamsterweg is namelijk sprake van bebouwing (woningen van woonwijk de Brake II) die relatief ver van de weg is gesitueerd. Tevens heeft de bebouwing geen relatie met de Onderdendamsterweg door het ontbreken van erfaansluitingen en het water wat tussen de Onderdendamsterweg en de woonwijk de Brake II is gesitueerd. Hierdoor wordt niet voldaan aan het afstandscriterium dat in het algemeen wordt gehanteerd bij het vaststellen van de bebouwde kom. Dit afstandscriterium is een algemeen gehanteerde richtlijn voor het toekennen van de status van bebouwde kom. Hier kan – mits onderbouwd – van af worden afgeweken. Indien de wegomgeving niet voldoet aan het afstandscriterium is deze verkeersmaatregel minder geloofwaardig voor weggebruikers en is draagvlak voor verkeershandhaving door de politie naar alle waarschijnlijkheid afwezig.

Eenduidigheid & begrijpelijkheid

Voor het wijzigen van de begrenzing van de bebouwde kom is een raadsbesluit nodig. Bij een eventuele keuze van de raad tot het wijzigen van de begrenzing van de bebouwde kom op het noordelijke deel van Onderdendamsterweg ontstaat de situatie dat er voor verkeer komende vanaf de provinciale weg N361 sprake is van een wisseling van snelheidsregimes; 50 km per uur op de provinciale weg N361, 60 km per uur op de Kortsluiting en vervolgens weer 50 km per uur op de Onderdendamsterweg. Deze wisselingen van snelheidsregimes zijn voor de weggebruiker weinig eenduidig en begrijpelijk. Ook zijn er op basis van de ruimtelijke context van de beide weggedelen (beide in een open landschap met relatief weinig bebouwing) en het ontbreken van herkenbare ruimtelijke overgangen tussen de snelheidsregimes, geen logische aanleidingen om verschillende snelheidsregimes te hanteren.

Bovenstaande in overweging genomen wordt derhalve aanbevolen om eenduidigheid en begrijpelijkheid voor de weggebruiker als uitgangspunt te hanteren. Mede gezien het feit dat de daadwerkelijke snelheidsreductie naar verwachting beperkt zal zijn en draagvlak voor verkeershandhaving door de politie naar verwachting ontbreekt omdat voor zowel de Kortsluiting, als het noordelijke deel van de Onderdendamsterweg niet wordt voldaan aan het afstandscriterium, wordt aanbevolen om in beginsel te kiezen voor de uitvoering van de in deze notitie geschetste verkeersmaatregelen op de Onderdendamsterweg, en op de Kortsluiting een snelheidsregime van 60km per uur te handhaven. Deze aanbeveling kijkt af van het standpunt van bewoners van De Brake (zie ook hoofdstuk uitgangspunten).

Mocht na evaluatie blijken dat de getroffen verkeersmaatregelen op de Onderdendamsterweg nog onvoldoende effect hebben gehad op de rijsnelheden en de daarmee gepaard gaande verkeershinder voor omwonenden, dan kan alsnog worden overwogen tot het wijzigen van de grens van de bebouwde kom op het noordelijke deel van de Onderdendamsterweg en de Kortsluiting, waarbij de weginrichting in overeenstemming dient te worden gebracht met het te hanteren snelheidsregime. In het geval van de Kortsluiting betekent dit het aanpassen van de wegmarking.

BIJLAGEN: schetsontwerpen & kostenramingen

CONCEPT