

---

# Verkenning keermogelijkheid Horstweg, Hoevelaken

---

**BESTEMD VOOR:** : Planbetrokkenen  
**DATUM** : 9 oktober 2012

## Inleiding

De locatie 'Koninginneweg-Horstweg' wordt herontwikkeld tot woningbouwlocatie. Het geplande woningbouwprogramma voorziet in het realiseren van 37 woningen. Het merendeel van de woningen wordt via de Koninginneweg ontsloten. De vijf woningen in het westen van het plangebied worden ontsloten via de Horstweg, die uitkomt op de Oosterdorpsstraat.

Met de realisatie van de woningen aan de Horstweg komt de aanwezige keermogelijkheid voor auto- en vrachtverkeer aan het einde van de Horstweg te vervallen. Deze bestaande keermogelijkheid is altijd gesitueerd geweest op particulier eigendom, kent een informeel karakter en is altijd gedoogd door de eigenaar. Met het voornemen een bouwplan te realiseren op de locatie Koninginneweg-Horstweg ontstaat de noodzaak om nu voor de gehele Horstweg en omgeving een blijvende publieke keermogelijkheid te realiseren.

In de raadsvergadering van 26 januari 2012 is door de raad aangegeven dat omwonenden zouden moeten worden betrokken bij onder andere de uitwerking van de geleiding van het verkeer. Dit memo richt zich op zowel het proces van de zoektocht naar het geleiden van het verkeer op de Horstweg, alsmede op het resultaat van deze zoektocht.

## Overleg met bewoners

In het voorjaar en de zomer van 2012 heeft een aantal formele en informele overleggen plaatsgevonden tussen omwonenden van de Horstweg en de Willem-Alexanderdreef, de initiatiefnemer van de herontwikkeling en de gemeente Nijkerk. Tevens is een gezamenlijk locatiebezoek gebracht. Tijdens de overlegmomenten is onder andere de situatie langs de Horstweg bekeken en is een aantal opties voor een keervoorziening aan de Horstweg besproken.

Grootste knelpunt qua ruimtebeslag op/nabij de Horstweg bleek het keren van de vuilnisauto. Hoewel deze situatie zich normaliter slechts één keer per week voordoet, heeft dit wel de meeste impact op de openbare ruimte. Daarnaast wordt de Horstweg ook een aantal keer per week aangedaan door onder andere postbezorgers en pakketdiensten. Deze dienstverleners rijden over het algemeen met bestelbusjes en niet met groot materieel, waardoor de impact op de ruimte minder groot is. Wel is de frequentie van deze bewegingen hoger.

## Randvoorwaarden voor een oplossing

Gezocht is naar een passende oplossing voor de verkeersafwikkeling nu de bestaande (informele en op particulier eigendom gesitueerde) keermogelijkheid komt te vervallen. Niets doen is geen optie. Niets doen zal leiden tot keerbewegingen op opritten van bestaande en nieuwe woningen aan de Horstweg, met alle schade (verzakkingen/kapotte bestrating) van dien, of tot een grote afstand achteruit rijden op de Horstweg wat verkeersonveilig is.

Bij het uitwerken van een realistische variant is vanuit de gemeente een drietal randvoorwaarden bij het zoeken naar een oplossing in ogenschouw genomen:

1. Impact in de openbare (groene) ruimte en de omgeving moet beperkt zijn
2. De variant moet verkeersveilig zijn
3. De kosten (financiële uitvoerbaarheid) moet in verhouding staan tot de opgave

Voor het faciliteren van een keermogelijkheid voor de vuilophaaldienst en de post- en pakketsservices, alsmede voor overig autoverkeer dat van de Horstweg gebruik zal maken is een aantal varianten in beeld gebracht. Aan al deze varianten kleef een aantal voor- en nadelen. Hieronder worden allereerst de verschillende varianten weergegeven. Vervolgens wordt kort ingegaan op de voor- en nadelen per variant. Tot slot wordt de variant die de gemeentelijke voorkeur heeft nader beschouwd.

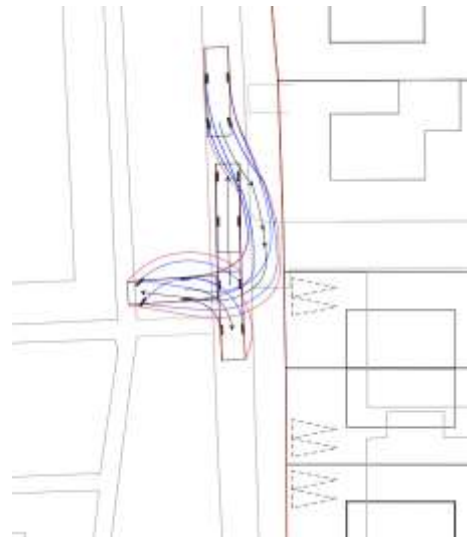
Varianten:

1. Keermogelijkheid ter hoogte van bestaande uitrit Willem-Alexanderdreef 9
2. Keermogelijkheid tussen Prinsenhof 1 en Willem-Alexanderdreef 10
3. Keermogelijkheid in plangebied ten zuiden van het bestaande perceel Horstweg 11
4. Keermogelijkheid in het zuiden van het plangebied
5. Keerlus aan het einde van de Horstweg
6. Keerlus aan het einde van de Horstweg in het plangebied
7. Keerlus aan ten zuiden van de Horstweg tegenover de Willem-Alexanderdreef 10-17
8. Realiseren ondergrondse vuilcontainers

#### *1. Keermogelijkheid ter hoogte van bestaande uitrit Willem-Alexanderdreef 9*

Een eerste mogelijkheid is het realiseren van een keermogelijkheid ter hoogte van de bestaande uitrit nabij de Willem-Alexanderdreef 9 (zie afbeelding).

Dit vergt een aanpassing van de bestaande oprit op gemeentelijk terrein, maar lijkt wel goed te kunnen functioneren. Aandachtspunt is wel het steken van een voertuig in verband met de verkeersveiligheid en het aanbieden van het huisvuil van de meest zuidelijke nieuwe woningen. Qua ruimtebeslag past dit niet binnen het bestaande profiel (verharding) van de Horstweg. De weg moet (ter plaatse) verbreed worden.

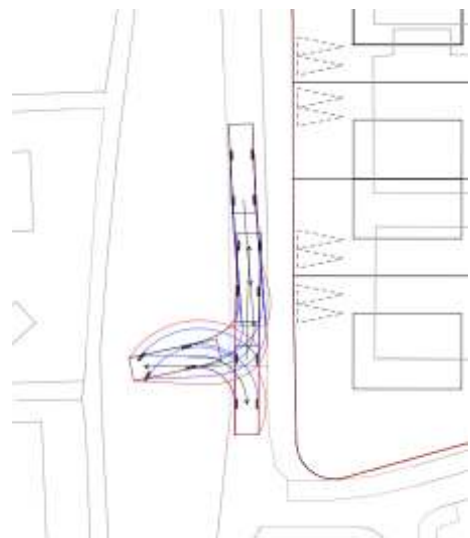


De ingreep in het landschap is relatief beperkt. Er hoeven geen noemenswaardige bomen te worden gekapt.

#### *2. Keermogelijkheid tussen Prinsenhof 1 en Willem-Alexanderdreef 10*

De tweede mogelijkheid is het realiseren van een keermogelijkheid in de bestaande groenstrook naast het trottoir tussen de Prinsenhof 1 en de Willem-Alexanderdreef 10. Deze locatie bevindt zich nabij het zuiden van het plangebied. (zie afbeelding).

Deze optie lijkt goed te kunnen functioneren, hoewel ook hier een voertuig achteruit moet steken om te kunnen keren. Qua ruimtebeslag past deze variant binnen het bestaande profiel (verharding) van de Horstweg.

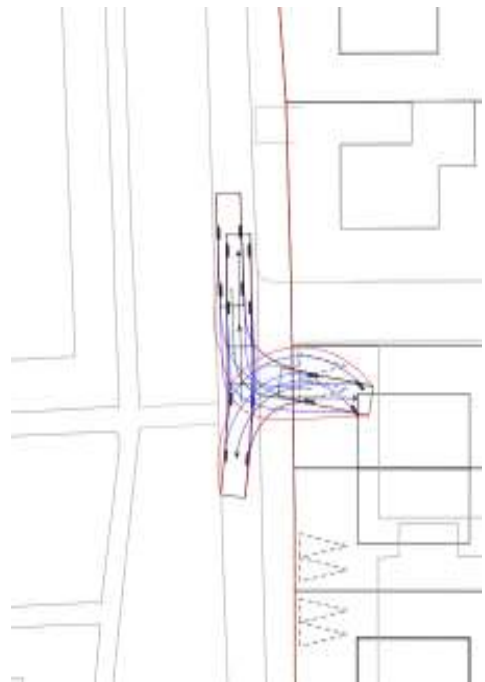


De ingreep in het landschap is iets groter dan in de vorige variant, omdat er aantal bomen, overigens geen beschermde bomen, moet worden gekapt.

### 3. *Keermogelijkheid in het plangebied ten zuiden van het bestaande perceel Horstweg 11*

Op verzoek van de omwonenden aan de zijde van de Willem-Alexandredreef is tevens gekeken naar keermogelijkheden binnen het plangebied.

De eerste optie aan deze zijde betreft een keermogelijkheid ten zuiden van het bestaande perceel Horstweg 11. De aanwezige bomenrij ten westen van de Horstweg hoeft bij deze variant niet onderbroken hoeft te worden. Ook hier zal echter achteruit moeten worden gestoken door een voertuig. Daarnaast wordt het lint van vrijstaande woningen aan de Horstweg onderbroken door een keermogelijkheid, wat stedenbouwkundig gezien ongewenst is.



Deze variant zal de ruimte voor woningen in het plangebied beperken (een bouwkvavel zal komen te vervallen, wat de haalbaarheid van het plan sterk onder druk zet) en gebleken is ook dat de bewoners van Horstweg 11 zich niet in deze variant kunnen vinden in verband met mogelijke overlast. Ook in deze variant is het aspect verkeersveiligheid niet optimaal en dus een aandachtspunt.

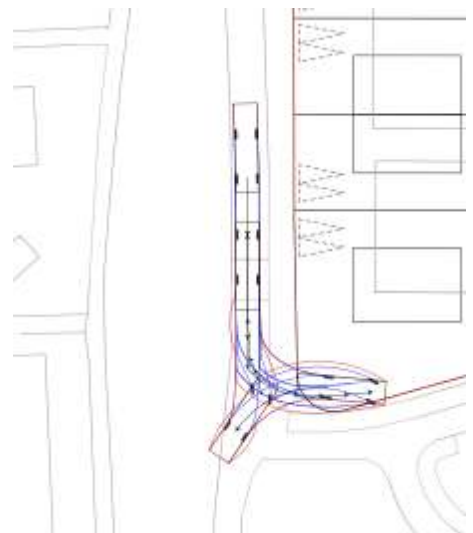
### 3a. *Keermogelijkheid in het plangebied tussen twee nieuw te realiseren woningen*

Door omwonenden is, aanvullend op variant 3, nog een alternatief aangedragen. Dit alternatief houdt in dat de keermogelijkheid niet ten zuiden van de reeds bestaande woning Horstweg 11 wordt gerealiseerd, maar tussen de nog te realiseren woningen in het plangebied. Voordeel is dat dan niet de bestaande bewoners van Horstweg 11 worden geconfronteerd met bijvoorbeeld het gepiep van de achteruit rijdende vrachtwagens, maar de toekomstige bewoners van de nieuw te realiseren woningen. Deze nieuwe bewoners kunnen dan dit aspect meenemen in hun afweging bij het kopen van de woning. De overige voor- en nadelen (financiële haalbaarheid, verkeersveiligheid, stedenbouwkundig) van de variant 3a zijn echter hetzelfde als die van variant 3.

### 4. *Keermogelijkheid in het zuiden van het plangebied*

Een volgende keermogelijkheid binnen het plangebied ligt in het uiterste zuiden van het gebied (zie afbeelding). Deze variant gaat ten koste van een (in ieder geval een groot deel van een) bouwkvavel, waardoor deze variant de financiële haalbaarheid van het plan sterk onder druk zet. Bij deze variant hoeft de aanwezige bomenrij ten westen van de weg niet onderbroken hoeft te worden.

Groot nadeel van deze variant is echter de verkeersveiligheid. De vuilnisauto moet vooruit de keermogelijkheid benaderen, om vervolgens achteruit op/nabij een kruispunt van fietspaden te manoeuvreren. Deze manoeuvre heeft tot consequentie dat er geen of in ieder geval weinig zicht is op het naderende fietsverkeer.

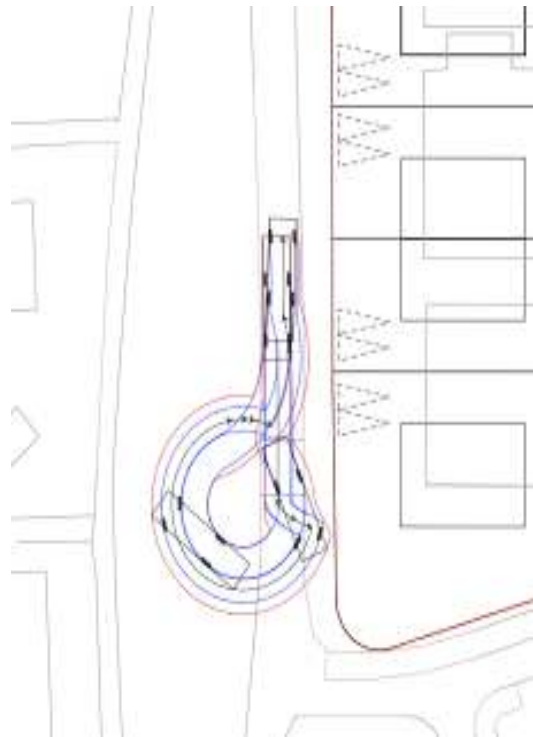


### 5. *Keerlus aan het einde van de Horstweg*

Een volgende infrastructurele optie is het realiseren van een keerlus in de groenstrook tussen de Prinsenhof 1 en de Willem-Alexanderdreef 10.

Voordeel van deze variant is dat een voertuig niet achteruit hoeft te steken. Dit heeft enerzijds tot voordeel dat de verkeersveiligheid beter geborgd kan worden. Anderzijds zal de omgeving geen hinder ondervinden van het gepiep van de achteruit rijdende vrachtauto.

Grootste nadeel van deze variant is het ruimtebeslag. Het aanleggen van een keerlus is immers behoorlijk ruimtevreterend. Deze variant gaat ten koste van de aanwezige bomenrij naast de Horstweg. Tevens is het realiseren van een keerlus, ten opzichte van een keermogelijkheid in de vorm van een 'insteekhaven' duurder, omdat meer verharding moet worden gerealiseerd. Daarnaast functioneert een dergelijke keerlus alleen als er geen verdere obstakels zijn. In de praktijk wil de keerlus ook nog wel eens gebruikt worden door automobilisten die hun auto parkeren.

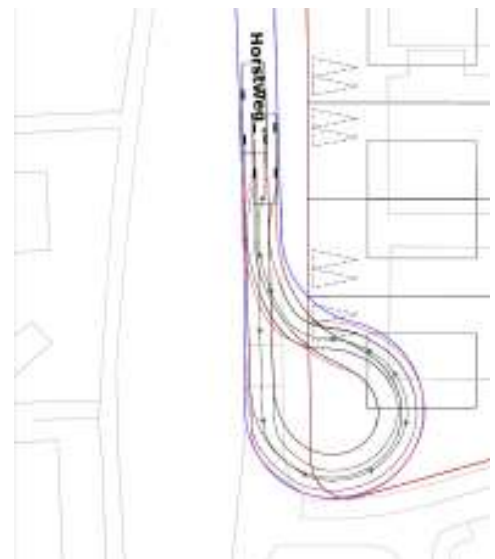


### 6. *Keerlus aan het einde van de Horstweg in het plangebied*

Op verzoek van een aantal bewoners rondom het plangebied is tevens gekeken naar de mogelijkheid van het realiseren van een keerlus binnen het plangebied.

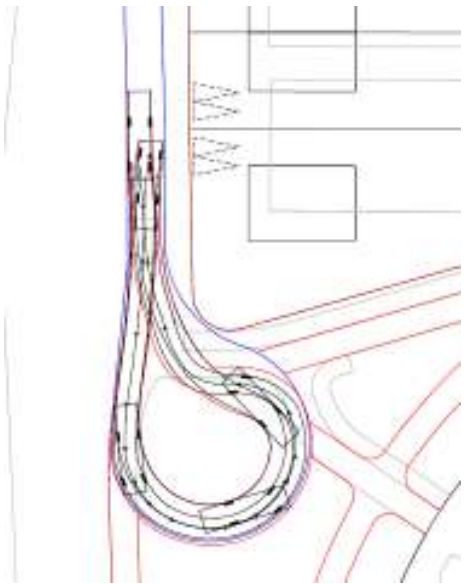
Net als bij variant 5 is het voordeel van deze variant dat een vrachtauto niet achteruit hoeft te steken. Doordat de keerlus grotendeels buiten de reguliere weg ligt heeft dit nauwelijks (negatieve) invloed op de verkeersveiligheid op de Horstweg. Daarbij ondervindt de omgeving geen hinder van het gepiep van de achteruit rijdende vrachtauto.

Grootste nadeel van deze variant is dat deze ten koste gaat van minstens één bouwkaavel, wat de financiële haalbaarheid van het plan sterk onder druk zet. Tevens zet deze variant de stedenbouwkundige opzet van het plan, dat voorziet in vrijstaande woningen langs de Horstweg, onder druk.



#### 7. *Keerlus ten zuiden van de Horstweg tegenover de Willem-Alexanderdreef 10-17*

De voor- en nadelen van de variant met een keerlus ten zuiden van de bestaande Horstweg zijn vergelijkbaar met de voor- en nadelen van variant 5. De variant scoort relatief goed op verkeersveiligheid, hoewel er op de keerlus dubbelgebruik is van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Er is beperkt overlast voor de omgeving van het gepiep van de achteruit rijdende vrachtauto. Nadelen zijn het grote ruimtebeslag en de kosten van de aanleg van de keervoorziening.



Bijkomend aandachtspunt is de impact van de voorziening voor de omgeving. In eerdere varianten bleven de belanghebbenden globaal gezien beperkt tot de bewoners van de Horstweg en de Willem-Alexanderdreef 1 t/m 9. Met het verleggen van de keerlus buiten het oorspronkelijke zoekgebied van de Horstweg worden de bewoners van de Willem-Alexanderdreef 10 t/m 17 belanghebbend. Zij hebben al aangegeven niet akkoord te gaan met deze variant.

#### 8. *Realiseren ondergrondse vuilcontainers*

Tot slot kan de oplossing ook in het realiseren van ondergrondse vuilcontainers gezocht worden. Indien er op strategische locaties, zijnde niet aan het einde van de Horstweg, ondergrondse vuilcontainers worden gerealiseerd hoeft de vuilophaaldienst niet meer met een vrachtauto de gehele Horstweg in te rijden. In dat geval komen alleen nog de bestelauto's, bestemmingsverkeer en mogelijk automobilisten die verkeerd gereden zijn aan het einde van de Horstweg. Indien dit verkeer wil keren moeten ze echter gebruik maken van een van de opritte van bestaande en nieuwe woningen. De noodzaak voor een keervoorziening is dan niet meer nadrukkelijk aanwezig, al moet worden gerealiseerd dat er nog altijd veel keerbewegingen zullen gaan plaatsvinden op particulier terrein.

Ondergrondse containers plaatsen bij laagbouw is echter geen beleid van de gemeente. Daarvoor zijn de volgende redenen;

- hoge investeringskosten;
- GFT scheiding niet mogelijk (GFT en restafval gaat samen in de ondergrondse container);
  - Hierbij wordt opgemerkt dat indien in de toekomst toch weer zou worden gekozen voor scheiding, bewoners wél weer een groencontainer krijgen, waarmee de noodzaak voor een keervoorziening mogelijk toch weer actueel zou worden.
- hogere administratieve last als gevolg van de invoering van pasjes;
- meer zwerfval als gevolg van extra afvalinzamelpunten;
- kosten zijn hoger tov het inzamelen met minicontainers bij laagbouw.

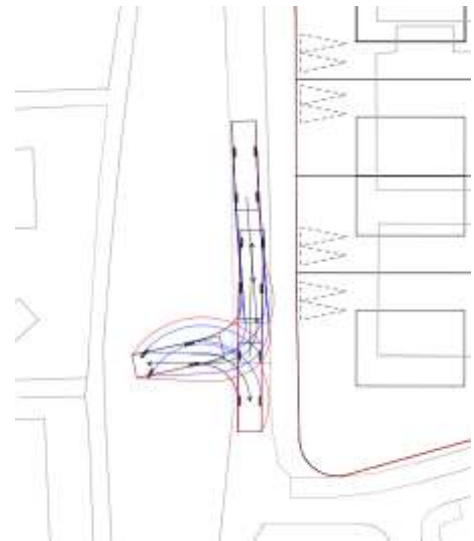
### **Conclusie**

Uit de gehouden overleggen met diverse betrokken buurtbewoners en de afvaardiging van omwonenden is gebleken dat er binnen de buurt geen breed (unaniem) draagvlak is voor een van bovengenoemde varianten. Dit leidt tot het voorstel dat de gemeente een positie voor een keermogelijkheid zal bepalen.

## Voorstel

Gelet op bovengenoemde conclusie, het onderscheidend vermogen van de verschillende uitgewerkte varianten, de voor- en nadelen per variant en de geformuleerde randvoorwaarden gaat de voorkeur uit naar een keervoorziening aan de westzijde van de Horstweg, conform het principe van de varianten 1 en 2. Variant 2 heeft dan de voorkeur, aangezien in dat geval de nieuwe woningen hun vuilniscontainer voor de deur kunnen aanbieden en deze keermogelijkheid past in het profiel van de Horstweg.

De exacte locatie zou desgewenst nog iets kunnen wijzigen. In overleg met de specialisten op het gebied van groen, water en verkeer zou kunnen worden bekeken of een locatie net ten noorden van de hiernaast afgebeelde variant 2 leidt tot een beter inpassing. Hierbij wordt bekeken of de overlast voor omwonenden tot een minimum kan worden beperkt en de noodzakelijke kap van een deel van de aanwezige laanbeplanting zoveel als mogelijk kan worden voorkomen.



## Gemaakte afweging per variant

Hieronder wordt nader ingegaan op de gemaakte afweging per variant:

- Variant 8 voorziet in het plaatsen van ondergrondse vuilcontainers bij laagbouw. Dit wijkt af van het gemeentelijk beleid op dit punt. Het probleem van de kerende vuilnisauto is echter wel verholpen. Het overig verkeer zal alsnog moeten keren op particulier eigendom en daarmee wordt een deel van het vraagstuk niet opgelost.
- Variant 7 scoort goed op verkeersveiligheid en kan in algemene zin de goedkeuring wegdragen van de bewoners van de Horstweg en de Willem-Alexanderdreef 1 t/m 9. Nadelen van deze variant zijn dat de bewoners van de Willem-Alexanderdreef 10 t/m 17 hier niet mee kunnen instemmen, de relatief hoge realisatiekosten die met deze variant gemoeid zijn en de impact op de groenstrook tussen de Koninginneweg en de Willem-Alexanderdreef. Ook variant 5 scoort relatief goed op het aspect verkeersveiligheid, maar heeft tot gevolg dat een groot deel van de aanwezige laanbeplanting langs de Horstweg komt te vervallen. Een aantal bewoners heeft in het verleden aangegeven dat deze laanbeplanting juist kenmerkend is voor de Horstweg en wil dit behouden.
- Van de onderzochte varianten heeft het realiseren van een voorziening binnen het plangebied het grootste draagvlak bij de omwonenden. Er is echter geen unaniem draagvlak bij alle omwonenden. De financiële consequenties voor een van deze varianten is afhankelijk van de gekozen variant (3, 3a, 4 of 6). In alle gevallen leidt dit tot het verloren gaan van minstens een bouwkvavel en zet het de haalbaarheid van het plan onder druk, los van de aanlegkosten. Ook zet een keermogelijkheid aan deze zijde van de Horstweg de stedenbouwkundige opzet van vrijstaande woningen langs de Horstweg onder druk.
- Blijven over de varianten 1 en 2. Dergelijke insteekvarianten hebben ruimtelijk gezien de minste impact. Daarbij gaan deze varianten niet ten koste van uitgeefbaar terrein in het plangebied. Wanneer een voertuig achteruit insteekt en vooruit weggrijdt is de consequentie op de verkeers(on)veiligheid relatief beperkt. Financieel gezien zijn deze varianten veel beter te verantwoorden dan een keermogelijkheid in het plangebied of het aanleggen van een forse keerlus.