

Aan:	Gemeente Brielle
Onderwerp:	Mobiliteitstoets Bestemmingsplan Jan Matthijssenlaan
Datum:	23 december 2016
Referte:	Ing J.R. Albrechts

1. Inleiding

Aan de Jan Matthijssenlaan te Brielle is een voormalig schoolgebouw gelegen. Tot 2012 was dit gebouw in gebruik door het Maerlant College, middelbaar beroepsonderwijs. De gemeente Brielle is voornemens de bestemming van het schoolgebouw en het omliggende terrein in het bestemmingsplan te wijzigen. Door de voorgenomen wijziging wordt op het terrein woningbouw in plaats van de school mogelijk gemaakt. Woningen hebben een andere parkeerbehoefte en verkeersgeneratie dan de school. Voor de nieuwe functie geldt de voorwaarde dat de verkeersafwikkeling en parkeerbehoefte in en rondom het plangebied in de toekomst geborgd wordt. Aan Rho adviseurs is door de gemeente Brielle gevraagd de verkeerseffecten ten gevolgen van de planontwikkeling inzichtelijk te maken en te beoordelen.

In deze mobiliteitstoets is in paragraaf 2 een omschrijving van de ontsluitingsstructuur en bereikbaarheid van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en openbaarvervoer weergegeven. Paragraaf 3 laat de verkeersgeneratie van de nieuwe bestemming zien. De verkeersafwikkeling is in paragraaf 4 getoetst. In paragraaf 5 zijn ontsluitingsalternatieven onderzocht. Het aspect parkeren is in paragraaf 6 behandeld. De conclusie is opgenomen in paragraaf 7.

2. Ontsluitingsstructuur

Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

Het plangebied is gelegen aan de Jan Matthijssenlaan. De Jan Matthijssenlaan is gecategoriseerd en ingericht als erftoegangsweg 30 km/h binnen de bebouwde kom. Vanaf deze weg wordt het plangebied en de omliggende woningen ontsloten.

Ten zuiden wordt de woonbuurt via de Notaris L.P. van de Blinklaan, die in het verlengde ligt van de Jan Matthijssenlaan, met de gebiedsontsluitingsweg Johan H. Beenlaan ontsloten. De Jan Matthijssenlaan sluit in westelijke richting aan op de G.J. van den Boogerdweg. Een derde ontsluiting van de woonbuurt loopt via de Spuilaan. Deze weg is zeer smal, een beperkt deel van het verkeer zal via deze route de woonbuurt benaderen en verlaten. De G.J. van den Boogerdweg is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. Via deze weg is het centrum van Brielle en de provinciale weg N218 te bereiken. De N218 is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h. Ter hoogte van Brielle en het plangebied geldt op deze weg een maximumsnelheid van 50 km/h. De N218 leidt in westelijke richting, via de Rijksweg N15, naar de Maasvlakte en in oostelijke richting naar de Rijksweg N57. Via de N57 wordt in noordelijke richting aangesloten op de N15/A15 in de richting van het Botlekgebied. In zuidelijke richting leidt de N57 naar Goeree-Overflakkee en de Zeeuwse eilanden.

Ontsluiting fietsverkeer

Vanaf de Jan Matthijssenlaan loopt een fietsverbinding langs het Spui richting de N218. Ter hoogte van de rotonde is een fietsoversteek aanwezig. Via deze route is het centrum van Brielle vlot en veilig te bereiken. Parallel aan de N218 is in westelijke en oostelijke richting een fietsverbinding met het buitengebied aanwezig.

Ontsluiting openbaarvervoer

Op circa 300 meter loopafstand is een bushalte aanwezig. Vanaf deze halte rijden lijnbussen in regelmatige frequentie in de richting van omliggende kernen als Rockanje, Rozenburg en Hellevoetsluis, maar ook in de richting van Spijkenisse. In Spijkenisse wordt aangesloten op het metronetwerk van Rotterdam.

3. Verkeergeneratie

Uitgangspunten

De verkeersgeneratie is gebaseerd op de CROW-richtlijnen. Er is gebruik gemaakt van de meest actuele publicatie, CROW publicatie-317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2012. In deze publicatie wordt onderscheid gemaakt tussen minimale en maximale kencijfers en verschillende gebiedstype. Het plangebied is in restgebied bebouwde kom gelegen. Op basis van de stedelijkheidgraad van de gemeente Brielle (bron: CBS) is het plangebied gelegen in weinig stedelijk gebied. Het gemiddelde autobezit per inwoner in de gemeente Brielle is vrijwel gelijk aan het landelijke gemiddelde, daarom is het gemiddelde kencijfer toegepast. Als andere CROW publicaties in deze mobiliteitstoets ten grondslag liggen is dat in de tekst vermeld.

Referentiesituatie (2010)

De referentiesituatie gaat uit van de situatie waarin de school nog in gebruik was. Op het Maerlant College zaten circa 1.400 leerlingen. In de directe omgeving werd in deze situatie overlast ervaren door de hoge verkeersdruk. Tijdens de ochtendspits waren onvoldoende parkeerplaatsen op het terrein beschikbaar waardoor ook in de Jan Matthijssenlaan geparkeerd werd. Het wegprofiel van de Jan Matthijssenlaan is te smal om zowel verkeer in twee richtingen als langsparkeren te faciliteren. Dit leidde tot congestie in de straat.

De verkeersgeneratie van de school tijdens een weekdagetmaal bedraagt 228 motorvoertuigen (mvt), dit zijn alle voertuigbewegingen heen en weer bij elkaar opgeteld. Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling is een werkdagetmaal maatgevend. Voor het omrekenen van weekdag naar werkdag is een factor 1,4 gehanteerd (CROW publicatie-272) en komt daarmee op 320 mvt/werkdagetmaal. Kenmerkend voor de schoolfunctie is dat met name 's ochtends een overlap bestaat met de spitsperiode, circa 41% van de verkeersgeneratie op een werkdag vindt plaats tussen 8:00 uur en 9:00 uur (CROW publicatie-272). 's Avonds is er beduidend minder overlap met de spitsperiode (3% van de verkeersgeneratie op een werkdag vindt plaats tussen 17.00 uur en 18.00 uur).

Huidige situatie (2016)

Momenteel is het voormalige schoolgebouw in gebruik als woonruimtes voor een tiental bewoners. Het betreft alleen het oudste deel van het gebouw. De overige gebouwen zijn reeds gesloopt. In de huidige situatie wordt geen verhoogde verkeersdruk ervaren. Aangenomen wordt dat de verkeersgeneratie in de huidige situatie circa 10 mvt/werkdagetmaal bedraagt.

Toekomstige situatie (2026)

In het voormalige schoolgebouw worden maximaal 36 appartementen gerealiseerd. Naast het voormalig schoolgebouw is ruimte voor één vrijstaande woning. Op het terrein ernaast zijn 25 grondgebonden woningen geprojecteerd. Deze ontwikkeling genereert nieuw verkeer. Om een realistische verkeersgeneratie te prognosticeren is onderscheid gemaakt tussen 5 woontypen die in het plangebied beoogd zijn en aansluiten op de woontypen uit de CROW-richtlijnen:

- Appartement klein (< 80 m²)
- Appartement midden (80 m² – 120 m²)
- Appartement groot (> 120 m²)
- Hoekwoning
- Grondgebonden woning (vrijstaande woning)

Het aantal woningen en de vloeroppervlakte van woningen in het voormalige schoolgebouw zijn aangeleverd door VolkerWessels Vastgoed bv, op 14 april 2016. Op het terrein naast het schoolgebouw worden uitsluitend grondgebonden woningen mogelijk gemaakt. In tabel 1, tabel 2 en tabel 3 is de verkeersgeneratie voor respectievelijk het voormalig schoolgebouw, de grondgebonden woning direct naast het schoolgebouw en het naastliggend terrein weergegeven.

Tabel 1: Verkeersgeneratie woningen voormalig schoolgebouw.

Type woning	Aantal woningen	CROW kencijfer	Mvt/ weekdagetaal	Mvt/ werkdagetmaal*	Mvt/ spitsuur**
Appartement klein (< 80 m2)	6	5,6	33,6	37,3	3,6
Appartement midden (80 m2 – 120 m2)	24	6	144,0	159,8	14,4
Appartement groot (> 120 m2)	4	7,4	29,6	32,9	3,0
Hoekwoning	2	7,4	14,8	16,4	1,5
Totaal	36		222	247	23

* Omrekenfactor weekdagetaal naar werkdagetmaal is 1,11 (CROW publicatie-317)

** Omrekenfactor werkdagetmaal naar spitsuur is 0,09 (CROW publicatie-256)

Tabel 2: Verkeersgeneratie grondgebonden woning bij voormalig schoolgebouw.

Type woning	Aantal woningen	CROW kencijfer	Mvt/ weekdagetaal	Mvt/ werkdagetmaal*	Mvt/ spitsuur**
Grondgebonden woning	1	8,2	8,2	9,1	0,8
Totaal	1		9	10	1

* Omrekenfactor weekdagetaal naar werkdagetmaal is 1,11 (CROW publicatie-317)

** Omrekenfactor werkdagetmaal naar spitsuur is 0,09 (CROW publicatie-256)

Tabel 3: Verkeersgeneratie grondgebonden woningen.

Type woning	Aantal woningen	CROW kencijfer	Mvt/ weekdagetaal	Mvt/ werkdagetmaal*	Mvt/ spitsuur**
Grondgebonden woningen	25	8,2	205,0	227,6	20,5
Totaal	25		205	228	21

* Omrekenfactor weekdagetaal naar werkdagetmaal is 1,11 (CROW publicatie-317)

** Omrekenfactor werkdagetmaal naar spitsuur is 0,09 (CROW publicatie-256)

De totale verkeersgeneratie, na volledige ontwikkeling van het plangebied, bedraagt 485 mvt op een werkdagetmaal. Tijdens de maatgevende spitsperiode zijn dit circa 45 mvt. Tijdens de ochtendspits (tussen 8:00 uur en 9:00 uur) zijn dit met name vertrekkende voertuigbewegingen en visa versa in de avondspits (17.00 uur en 18.00 uur).

Verdeling wegnennetwerk

Het plangebied wordt op één locatie vanaf de Jan Matthijssenlaan ontsloten. Al het verkeer van en naar het plangebied gaat via deze aansluiting. De Jan Matthijssenlaan sluit door middel van een voorrangskruispunt aan op de G.J. van den Boogerdweg. Aangenomen wordt dat via dit kruispunt circa 75% van het door de planontwikkeling toegenomen verkeer richting de N218 en het centrum verplaatst. 15% zal naar verwachting richting het zuiden verplaatsen. In het onderstaande tabel is de verkeersgeneratie van het plangebied en verdeling over het netwerk per wegvak en per situatie weergegeven

Tabel 4: Verkeersgeneratie en verdeling per situatie.

	Referentiesituatie 2010		Huidige situatie 2016		Toekomstige situatie 2026	
	Etmaal	Ochtendspits uur	Etmaal	Ochtendspits uur	Etmaal	Ochtendspits uur
1. Ontsluitingsweg plangebied (100%)	320	132	10	2	485	44
2. Jan Matthijssenlaan west (90%)	288	120	9	2	437	39
3. Jan Matthijssenlaan oost (10%)	32	13	1	0	49	4
4. G.J. van den Boogerdweg noord (75%)	240	99	8	2	364	33
5. G.J. van den Boogerdweg zuid (15%)	48	20	2	0	73	7

In het onderstaande figuur is de verkeerstoename in de toekomstige situatie ten opzichte van de referentiesituatie weergegeven.

Figuur 1: Verkeerstoename toekomstige situatie ten opzichte van de referentiesituatie.



4. Verkeersafwikkeling

Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling is het verkeer voor de referentie, huidige en toekomstige situatie in beeld gebracht. Het verkeer ten gevolge van het plangebied is per situatie in paragraaf 3 inzichtelijk gemaakt. Voor het reguliere verkeersbeeld wordt gebruik gemaakt van verkeerstellingen op de Jan Matthijssenlaan, die in april 2016 zijn uitgevoerd door de gemeente, en het RVMK verkeersmodel 2010.

Verkeersafwikkeling Jan Mathijssenlaan

De verkeerstelling op de Jan Mathijssenlaan is door de gemeente Brielle in april 2016 uitgevoerd. Deze verkeerstelling bevat tevens het verkeer dat in de huidige situatie van en naar het plangebied gaat. Het regulier verkeer in de referentie (2010) en toekomstige situatie (2026) zijn bepaald op basis van een autonome verkeersgroei van 0,92% per jaar (RBOI, 'Grenzen aan de groei', 2009). In het onderstaande tabel is per situatie de verkeersintensiteit op de Jan Matthijssenlaan inclusief het verkeer ten gevolge van het plangebied weergegeven.

Tabel 4: Verkeersintensiteit per situatie.

	Referentiesituatie 2010		Huidige situatie 2016		Toekomstige situatie 2026	
	Etmaal	Ochtendspits uur	Etmaal	Ochtendspits uur	Etmaal	Ochtendspits uur
Jan Matthijssenlaan west (90%)	499	142	220*	24*	648	61
Jan Matthijssenlaan oost (10%)	231	35	200	22	248	26

*Op basis van verkeerstellingen april 2016

De Jan Matthijssenlaan is een in twee richtingen bereden erftoegangsweg waarbij langsparkeren is toegestaan. Tevens zijn fietsers op de rijbaan aanwezig. De maximaal wenselijke verkeersintensiteit op deze wegcategorie is 3.000 mvt/etmaal.

Ten opzichte van de huidige situatie zal ten gevolge van de woningbouwontwikkeling een forse verkeerstoename op de Jan Matthijssenlaan plaatsvinden, zowel in de spits- als etmaalperiode. Ten opzichte van de referentiesituatie is de verkeerstoename beperkt. Tijdens de ochtendspits is de verkeersdruk in de toekomstige situatie zelfs minder dan de helft van de verkeersdruk uit de referentiesituatie. In alle situaties is op etmaalniveau op de Jan Matthijssenlaan sprake van een forse restcapaciteit. Echter, in de referentiesituatie werd tijdens de ochtendspits wel een hoge verkeersdruk ervaren. Dit heeft ermee te maken dat de school tijdens de ochtendspits relatief veel verkeer aantrok, gecombineerd met stilstaande voertuigen voor het afzetten van scholieren.

In de toekomstige situatie passeren in het ochtendspitsuur op de Jan Matthijssenlaan west 61 voertuigen (doorsnede; beide richtingen samen.). Dit betekent dat circa één voertuig per minuut de Jan Matthijssenlaan passeert. Dit is ruim voldoende om de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de Jan Matthijssenlaan in de toekomst te borgen. De toekomstige verkeersintensiteit is vergelijkbaar met de verkeersintensiteit op een aantal buurtwegen in de wijk Nieuwland, zoals de weg Brielse Rak.

Op de Jan Matthijssenlaan is voldoende capaciteit beschikbaar om het verkeer ten gevolge van de planontwikkeling zowel tijdens het ochtendspitsuur als op etmaalniveau af te wikkelen.

Verkeersafwikkeling G.J. van den Boogerdweg

Uit het RVMK verkeersmodel blijkt op de G.J. van den Boogerdweg in 2010 een verkeerintensiteit van 6.680 mvt/etmaal. Op basis van een autonome groei van het verkeer van 0,92% per jaar (RBOI (2009), 'Grenzen aan de groei'), bedraagt dit aantal 7.730 mvt/etmaal in 2026. Inclusief de ontwikkeling geldt dan een verkeersintensiteit van 8.094 mvt/etmaal op een werkdag. Een gebiedsontsluitingsweg, zoals de G.J. van den Boogerdweg, heeft een wegcapaciteit hoger dan 15.000 mvt/etmaal. De G.J. van den Boogerdweg heeft ruim voldoende capaciteit om het verkeer op etmaalniveau te verwerken.

Verkeersafwikkeling kruispunt G.J. van den Boogerdweg - Jan Mathijssenlaan

Het kruispunt G.J. van den Boogerdweg - Jan Mathijssenlaan is als voorrangskruispunt vormgegeven. Door de lage intensiteit – capaciteit verhouding op beide wegen, kan aangenomen dat de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau tevens geborgd is.

5. Ontsluitingsalternatieven

Ondanks dat er geen verkeersafwikkelingsknelpunten ten gevolge van de planontwikkeling te verwachten zijn, is wel sprake van een forse verkeerstoename op de Jan Matthijssenlaan. Om die reden zijn twee varianten voor een noordelijke ontsluiting van plangebied, in plaats van een ontsluiting vanaf de Jan Matthijssenlaan, onderzocht. Beide varianten zijn indicatief in onderstaand figuur weergegeven.

Figuur 2: Ontsluitingsalternatieven



Variant 1: Directe ontsluiting vanaf de N218.

De noordelijke ontsluiting kruist ten noorden van het plangebied het fietspad langs de Simon Jan Molsingel en sluit door middel van een nieuw (voorrangs)kruispunt direct aan op de provinciale weg N218.

Een directe aansluiting op de N218 is op deze locatie niet mogelijk vanwege de beperkte afstand tot aan de rotonde en de ligging van het busstation. De N218 heeft een doorgaand karakter, waardoor de eigenaar (provincie Zuid-Holland) zeer terughoudend is voor het toestaan van een nieuwe aansluiting. Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland aangegeven dat vanuit verkeersveiligheidsoogpunt een voorrangskruispunt op deze locatie onbespreekbaar is. Deze alternatieve ontsluiting wordt als niet haalbaar beoordeeld.

Variant 2: Indirecte ontsluiting vanaf de N218, via bestaande rotonde.

De noordelijke ontsluiting sluit ten noorden van het plangebied aan op het fietspad langs de Simon Jan Molsingel. Het fietspad wordt verlegd om plaats te maken voor een erftoegangsweg tussen het plangebied en de rotonde. De inpassing van deze ontsluiting is echter ruimtelijk zeer complex. Om het wegprofiel van een erftoegangsweg te realiseren zal een groot deel van de groenstrook en bomen gesaneerd moeten worden (figuur 3). De huidige aansluiting op de rotonde bij het restaurant Lotus zal dan komen te vervallen, ter plaatse kunnen parkeerplaatsen gecompenseerd worden (figuur 4). Met een nieuwe aansluiting zou dan zowel de woningbouw aan de Jan Matthijssenlaan als Restaurant Lotus ontsloten worden op de rotonde (zie bijgaande verkeers technisch ontwerp). De provincie Zuid-Holland is eigenaar van de rotonde en heeft het ontwerp verkeerskundig beoordeeld. Hierbij is geconcludeerd dat vanuit verkeersveiligheidsoogpunt van de fietser op de N218 niet ingestemd kan worden met de realisatie van deze ontsluiting. Door de ruime draaicirkel van een vrachtwagen is het voor vrachtverkeer alleen mogelijk de woonwijk en het restaurant vanuit oostelijke richting in één keer te bereiken (zie bijgaande rijspoorsimulatie). Deze alternatieve ontsluiting wordt als niet haalbaar beoordeeld.

Figuur 3: Fietspad Simon Jan Molsingel



Figuur 4: Uitrit en parkeerterrein restaurant Lotus



Naast dat de inpasbaarheid van beide varianten niet haalbaar blijkt, is een aansluiting aan de noordzijde tevens vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst. De woonbuurt die in het plangebied gerealiseerd wordt sluit aan op de structuur van de zuidelijk gelegen woonwijk. Het plangebied maakt onderdeel uit van deze woonwijk. Aan de noord en westzijde wordt deze woonwijk afgebakend door de waterwegen Tramvast en Spui. Door het plangebied uitsluitend via de noordzijde te ontsluiten ontstaat een losstaand eiland binnen de woonwijk, dat onwenselijk is.

Vanuit wegontwerp, verkeersveiligheid en stedenbouwkundig oogpunt is een alternatieve ontsluiting aan de noordzijde van het plangebied niet haalbaar.

6. Parkeren

Door de realisatie van woningen ontstaat parkeerbehoefte in het gebied waarvoor parkeergelegenheid beschikbaar moet zijn. De gemeente Brielle heeft aangegeven dat de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen binnen het plangebied opgelost moet worden. Om het aantal parkeerplaatsen te bepalen wordt aangesloten bij de CROW publicatie-317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2012. Hierbij worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd als bij de verkeersgeneratie zoals beschreven in paragraaf 3.

In tabel 5 is de parkeerbehoefte van de woningen in het voormalige schoolgebouw weergegeven.

Tabel 5: Parkeerbehoefte woningen voormalig schoolgebouw.

Type woning	Aantal woningen	Subgroep	CROW kencijfer	Parkeer-behoefte
Appartement klein (< 80 m ²)	6	bewoners	1,3	7,8
		bezoekers	0,3	1,8
Appartement midden (80 m ² – 120 m ²)	24	bewoners	1,6	38,4
		bezoekers	0,3	7,2
Appartement groot (> 120 m ²)	4	bewoners	1,8	7,2
		bezoekers	0,3	1,2
Hoekwoning	2	bewoners	1,7	3,4
		bezoekers	0,3	0,6
Totaal	36			68

Uit bovenstaand tabel blijkt dat de totale parkeerbehoefte van de woningen in het voormalige schoolgebouw 68 parkeerplaatsen bedraagt. Het grootste deel van deze parkeerplaatsen worden binnen het plangebied op het centrale parkeerterrein voorzien. Tevens is parkeergelegenheid beschikbaar langs de wegen binnen het plangebied. In het plangebied is voldoende ruimte beschikbaar gesteld om in de parkeerbehoefte van 68 parkeerplaatsen te voorzien.

Naast het voormalige schoolgebouw is ruimte voor één vrijstaande grondgebonden woning. De parkeerbehoefte van deze woning is in onderstaand tabel opgenomen. Op het perceel van de woning zijn 2 parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien. Het beperkt aandeel bezoekersparkeren kan opgevangen worden op het openbare parkeerterrein in het plangebied.

Tabel 6: Parkeerbehoefte grondgebonden woning bij voormalig schoolgebouw.

Type woning	Aantal woningen	Subgroep	CROW kencijfer	Parkeer-behoefte
Grondgebonden woning	1	bewoners	2	2
		bezoekers	0,3	0,3
Totaal	1			3

In onderstaand tabel is de parkeerbehoefte van de grondgebonden woningen weergegeven.

Tabel 6: Parkeerbehoefte grondgebonden woningen.

Type woning	Aantal woningen	Subgroep	CROW kencijfer	Parkeer-behoefte
Grondgebonden woningen	25	bewoners	2	50
		bezoekers	0,3	7,5
Totaal	25			58

De totale parkeerbehoefte van de 25 grondgebonden woningen bedraagt 58 parkeerplaatsen. In het plangebied is voorzien dat 2 parkeerplaatsen per woning op eigen kavel gerealiseerd worden. Langs de weg, die de kavels van de grondgebonden woningen ontsluit, is voldoende ruimte aanwezig voor 8 parkeerplaatsen ten behoeve van de bewoners. De totale parkeerbehoefte van 58 parkeerplaatsen wordt is in het plangebied voorzien.

7. Conclusie

Het plangebied is voor gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en openbaarvervoer goed ontsloten en bereikbaar.

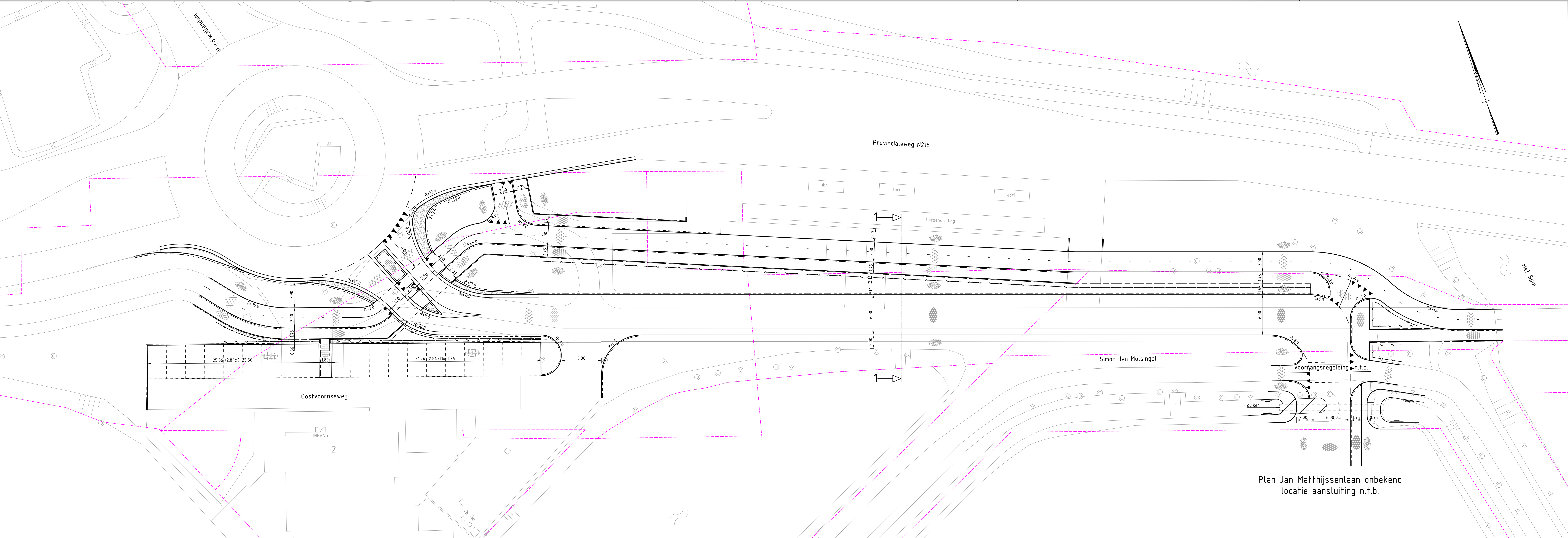
Door de woningenbouwontwikkeling is ten opzichte van de huidige situatie sprake van een forse verkeerstoename op de Jan Matthijssenlaan, zowel in de spits- als etmaalperiode. Ten opzichte van andere vergelijkbare buurtverzamelwegen in Brielle is de toekomstige verkeersintensiteit normaal. Ten opzichte van de referentiesituatie is de verkeerstoename beperkt. Tijdens de ochtendspits is de verkeersdruk in de toekomstige situatie zelfs minder dan de helft van de verkeersdruk uit de referentiesituatie.

Op de belangrijkste ontsluitingswegen is voldoende restcapaciteit beschikbaar om het verkeer ten gevolge van de woningbouwontwikkeling te kunnen afwikkelen.

Een alternatieve ontsluiting van het plangebied aan de noordzijde, om de verkeerstoename op de Jan Matthijssenlaan te voorkomen, is niet haalbaar vanuit wegontwerp, verkeersveiligheid en stedenbouwkundig oogpunt.

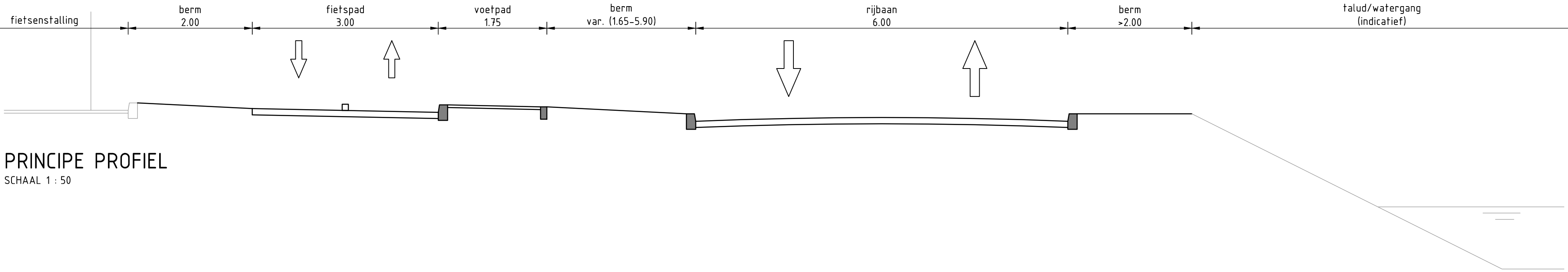
Door de woningbouwontwikkeling ontstaat een parkeerbehoefte van totaal 129 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn binnen het plangebied voorzien.

Bijlagen



SITUATIE

SCHAAL 1 : 200



PRINCIPE PROFIEL

SCHAAL 1 : 50

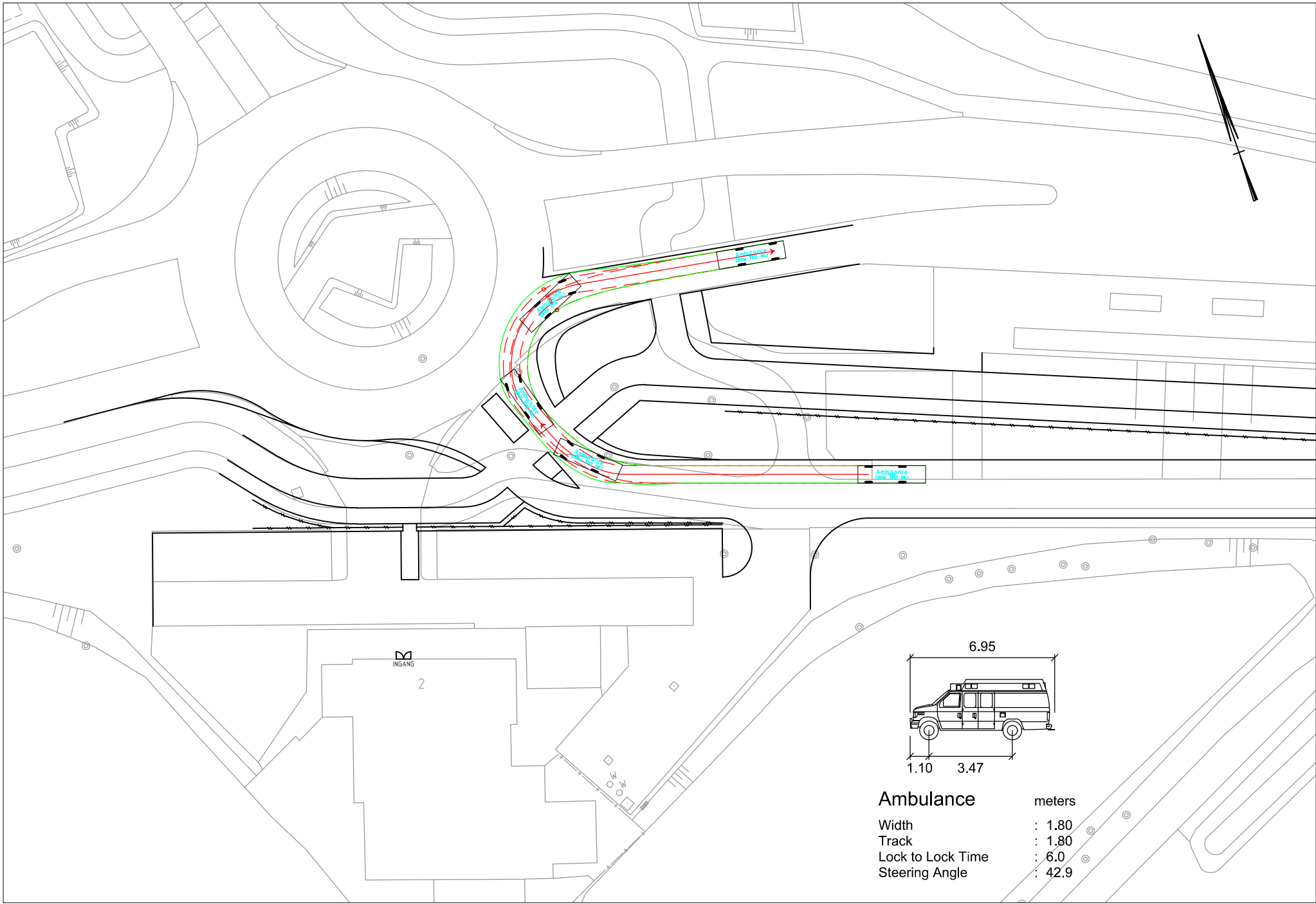
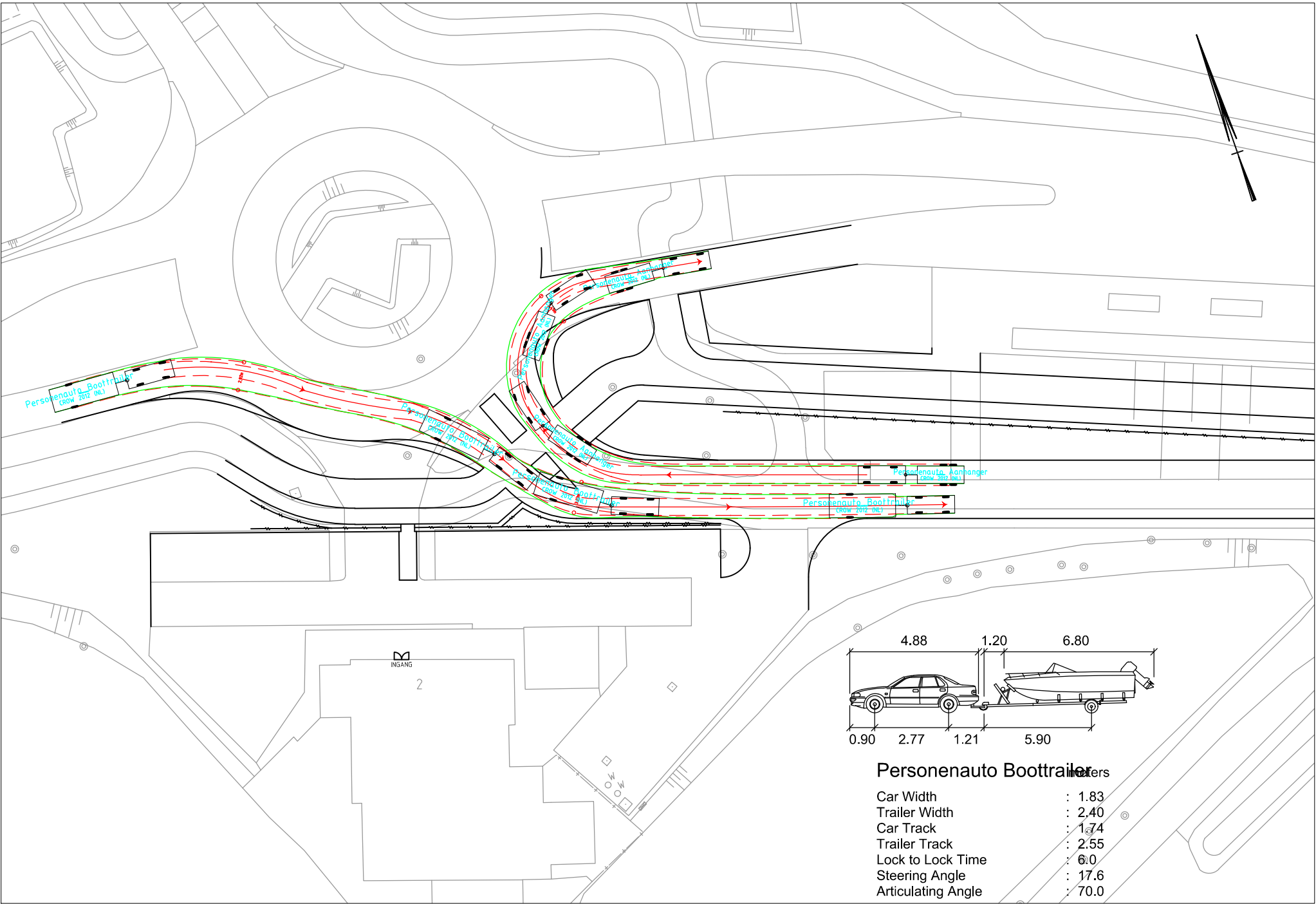
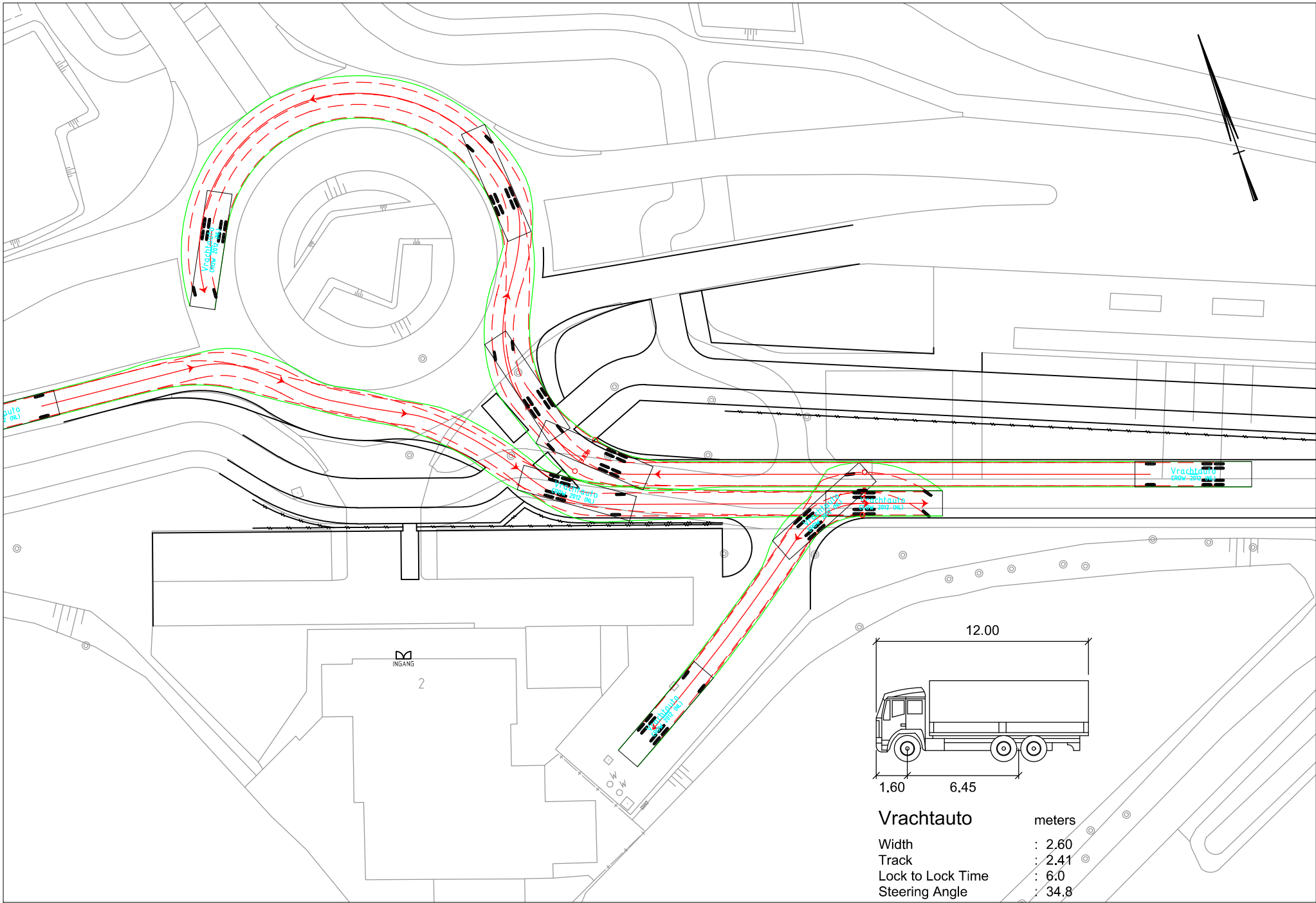
verklaring

- bestaande situatie
- - - - - bestaande kadastrale grenzen
- nieuwe situatie
- opsluitband 10x20
- trottoirband 13/15x25
- RWS-band 11/22
- geleideband 7/20
- haag/boschage/groen aanplant

- asfaltverharding
- betonstraatstenen, kf, elleboog/keper
- tegelsverharding
- berm (gras)
- dempen watergang
- te kappen boom (n.t.b.)

opmerkingen:
- hoogtegegevens en waterpeilen zijn onbekend
- watercompensatie n.t.b.
- bomencompensatieplan n.t.b. (bestaande bomen gbk niet actueel)

1	Eerste uitgave	JPA	EVL	EVL	25-11-2010
0	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
Gemeente Brielle					
project					
Ontsluiting plan Jan Matthijssenlaan					
omschrijving					
Nieuwe situatie					
documentstatus					
CONCEPT					
documentversie					
0					
projectnummer / tekeningnummer					
BE9137-101-VO-201					
formaat					
A1x40					
schaal					
1:200 / 1:50					
fase					
VO					
bladnr.					
1					
van					
1					



1					
0	Eerste uitgave	JPA	EVL	EVL	25-11-2016
revisie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
opdrachtgever					
Gemeente Brielle					
project					
Ontsluiting plan Jan Matthijssenlaan					
omschrijving					
Rijspoorsimulaties					
formaat					
A2	schaal	1:500	fase	VO	bladnr. van 1 1
documentstatus					
CONCEPT					
documentversie					
0					
projectnummer / tekeningnummer					
BE9137-101-VO-901					