

Rapport

Projectnummer: 359551

Referentienummer: SWNL0225511

Datum: 18-02-2019

Appartementencomplex Prins Bernhardlaan

Verkeerskundig onderzoek naar ontsluiting

Definitief (versie 2)

Opdrachtgever:
Gemeente De Ronde Venen
Postbus 250
3640 AG MIJDRECHT

Verantwoording

Titel	Appartementencomplex Prins Bernhardlaan
Subtitel	Verkeerskundig onderzoek naar ontsluiting
Projectnummer	359551
Referentienummer	SWNL0225511
Revisie	Definitief (versie 2)
Datum	18-02-2019
Auteur(s)	René Snijders
E-mailadres	rene.snijders@sweco.nl
Gecontroleerd door	Martin de Haan
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Paul Hengeveld
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Vraagstelling	4
2	Basisinformatie	4
3	Uitgangspunten	5
4	Onderbouwing schetsontwerp varianten	7
4.1	Algemeen	7
4.2	Variant 1: Ontsluiting via Stadhouderslaan	7
4.3	Variant 2: Ontsluiting via Prins Bernhardlaan	9
5	Toetsing varianten	11
5.1	Verkeersintensiteiten	11
5.2	Verkeersveiligheid	13
5.3	Logica / directheid / vindbaarheid	14
5.4	Verkeersafwikkeling	14
5.5	Hoofdfietsroute Prins Bernhardlaan	15
5.6	Bereikbaarheid appartementencomplex voetgangers en fietsers	15
5.7	Bereikbaarheid hulpdiensten	15
5.8	Stedenbouwkundige / landschappelijke inpassing Prins Bernhardlaan	16
6	Afweging en aandachtspunten	16
7	Consultatie omgeving	17
8	Ingediende zienswijze ontsluiting	19
Bijlage 1: variant 1 Ontsluiting via Stadhouderslaan		22
Bijlage 2: variant 2 Ontsluiting via Pr. Bernhardlaan		23
Bijlage 3: variant 2 Ontsluiting via Pr. Bernhardlaan (aangepast)		24

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Woningbouwcorporatie Groenwest wil op twee locaties in Mijdrecht een appartementencomplex ontwikkelen, namelijk aan de Prins Bernhardlaan en aan de Gosewijn van Aemstelstraat. Hiervoor zullen enkele bestaande dijkvilla's worden geamoveerd om plaats te maken voor deze nieuwbouw. De gemeente voert thans voor deze beide ontwikkelingen een bestemmingsplanprocedure. Door de omgeving zijn echter zorgen geuit over deze plannen.

Bij het plan aan de Prins Bernhardlaan betreft het ondermeer de zorg voor de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid bij de beoogde ontsluiting via de Stadhouderslaan. Men vraagt zich af of het niet beter is het complex te ontsluiten via de Prins Bernhardlaan. In het bestemmingsplan is deze afweging nog niet voldoende onderbouwd.

1.2 Vraagstelling

Alvorens het plan in de gemeenteraad te behandelen wil de gemeente een aanvullend onderzoek over de beste wijze van ontsluiten van het appartementencomplex aan de Prins Bernhardlaan, waarbij de voor- en nadelen van de beide opties (Prins Bernhardlaan en Stadhouderslaan) op evenwichtige wijze in beeld worden gebracht.

2 Basisinformatie

Voor deze studie is gebruik gemaakt van onderstaande aangeleverde informatie:

- Documenten ontwerpbestemmingsplannen Prins Bernhardlaan.
- Digitale ondergrond aangevuld met kadastrale grenzen en bomen.
- Notitie "Verkeersafwikkeling nieuwbouw Stadhouderslaan in Mijdrecht" (Tauf, d.d. 12 februari 2007), inclusief bijbehorend ontwerp ontsluiting via Stadhouderslaan (Tauf, d.d. 7 februari 2007).
- Update notitie "Verkeersafwikkeling nieuwbouw Stadhouderslaan in Mijdrecht" (Tauf, d.d. 20 juni 2012), inclusief bijbehorend ontwerp ontsluiting via Stadhouderslaan (Tauf, d.d. 19 juni 2012).
- Tekening bouwhoogte en ontsluiting 8 oktober 2015 (RHDHV).
- Memo technische en verkeerskundige haalbaarheid ontsluiting toekomstig appartementengebouw Prins Bernhardlaan Mijdrecht (RHDHV, d.d. 25 januari 2016).
- Besprekingsverslag gemeente d.d. 8 november 2017 Ontsluitingszijde project Prins Bernhardlaan.
- (Ontwerp-)plankaart van het bestemmingsplan / bouwblok en stedenbouwkundige schets per mail d.d.13 maart 2018 van RHDHV.
- Tekeningen met inmetingen van de locatie Prins Bernhardlaan per mail d.d. 19 maart 2018 afkomstig van Groenwest.
- Samenvatting verkeersgerelateerde onderdelen van de zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan Prins Bernhardlaan en een aanvullende reactie omwonende per mail d.d. 4 april 2018 afkomstig van gemeente De Ronde Venen.
- Aandachtspunten voor uitwerking verkeersonderzoek door Groenwest en gemeente De Ronde Venen per mail d.d. 9 april 2018.

Voor het ontwerp en de beoordeling is gebruik gemaakt van de volgende richtlijnen:

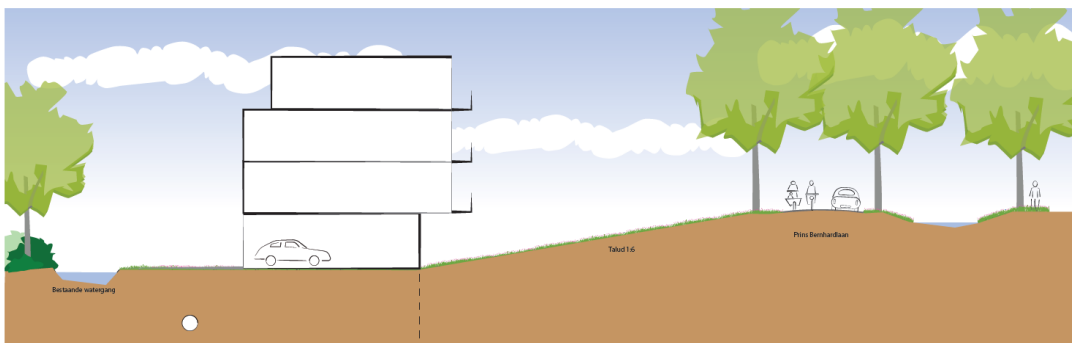
- CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

- NEN 2443 “Parkeren en stallen van personenauto’s op terreinen en in garages”.
- ASVV 2012.

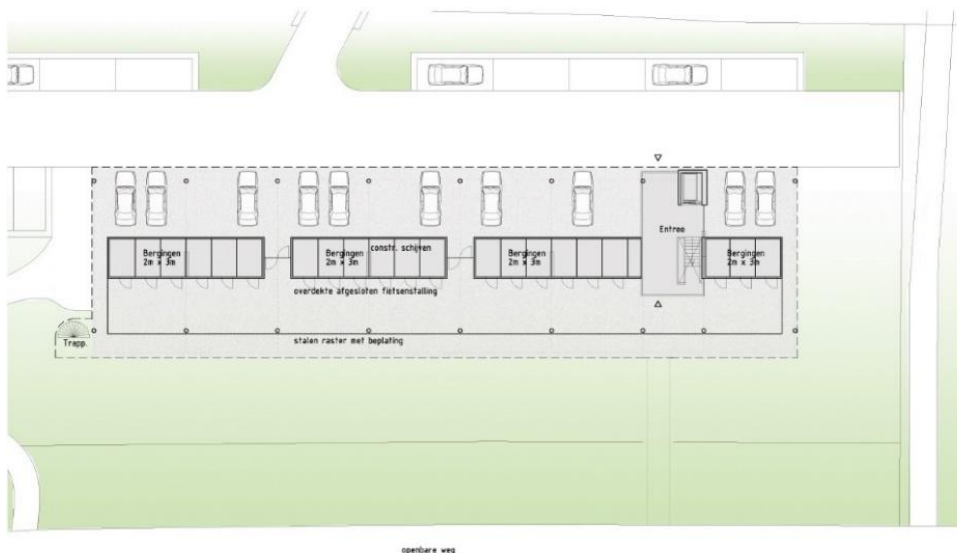
3 Uitgangspunten

Voor het onderzoek naar de ontsluiting van het appartementencomplex zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het complex krijgt vier bouwlagen: op de begane grond parkeren (zowel naast als onder het gebouw) en bergingen. Vanaf het niveau van de dijk drie woonlagen.
- Entree vanaf parkeerterrein op de benedenverdieping. Vanaf de eerste verdieping een entree voor voetgangers via een loopbrug naar de Prins Bernhardlaan. Voor de hoogte van een verdiepingsvloer wordt 3,00 m gehanteerd (zie figuur 1 en 2).



Figuur 1: principeddoorsnede appartementencomplex



Figuur 2: verbeelding parkeren begane grond appartementencomplex

- Positie van bouwblok zoals aangeleverd per mail d.d.13 maart 2018 door RHDHV.
- Het complex met 21 levensloopbestendige appartementen dient te voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte. Uitgaande van een parkeernorm van 1,2 betekent dit realisatie van

minimaal 26 parkeerplaatsen op eigen terrein. Hiervan kunnen 14 parkeerplaatsen (grotendeels) onder het gebouw, de overige kunnen in parkeerkoffers naast het gebouw of tegenover het gebouw.

- De huidige parkeercapaciteit van de Stadhouderslaan moet gelijk blijven. Indien het nodig is parkeerplaatsen op te heffen moeten in de directe omgeving nieuwe parkeerplaatsen terugkomen.
- In afwijking van hetgeen vermeld in het bestemmingsplan is met de gemeente afgesteld dat het parkeerterrein van het appartementencomplex niet toegankelijk hoeft te zijn voor vuilnis- en verhuishagens. Verhuizers kunnen in beide varianten het complex via de Prins Bernhardlaan bereiken en hier de goederen in- en uitladen en via de loopbrug het appartementencomplex bereiken. Bij de verdere uitwerking in afstemming met de afvaldiensten bezien of en zo ja waar er een nieuw inzamelpunt voor afval komt, of dat gebruik blijft worden gemaakt van de huidige inzamelpunten.
- Beide ontsluitingsvarianten zullen moeten voldoen aan de eisen die hulpdiensten stellen aan bereikbaarheid.
- Voor de inpassing van een goede ontsluiting en daarbij horende maatregelen louter gebruik maken van gemeentelijke gronden.
- De dijkverzwaring heeft geen gevolgen voor het peil op de kruin van de dijk van de Prins Bernhardlaan en het eventueel te kappen groen op het dijklichaam.
- Inpassing van groen rond de parkeerplaatsen. In ieder geval hagen rond parkeerkoffers in de dijk en bij parkeerplaatsen langs de sloot Stadhouderslaan.
- Maximale hellingspercentages:
 - Voetgangers / rolstoelers:
 - maximaal 4% bij hoogteverschillen van 0 - 1,50 m in lengterichting van de straat of het trottoir;
 - maximaal 2% in dwarsrichting van de straat of het trottoir.
 - Personenauto's:
 - maximaal 14% bij een openbaar parkeerterrein. Bij hellingspercentages <14% hoeven geen overgangshellingen te worden toegepast.

4 Onderbouwing schetsontwerp varianten

Voor een evenwichtige vergelijking worden de benodigde maatregelen voor de beide varianten op een gelijkwaardige wijze uitgewerkt, rekening houdend met de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

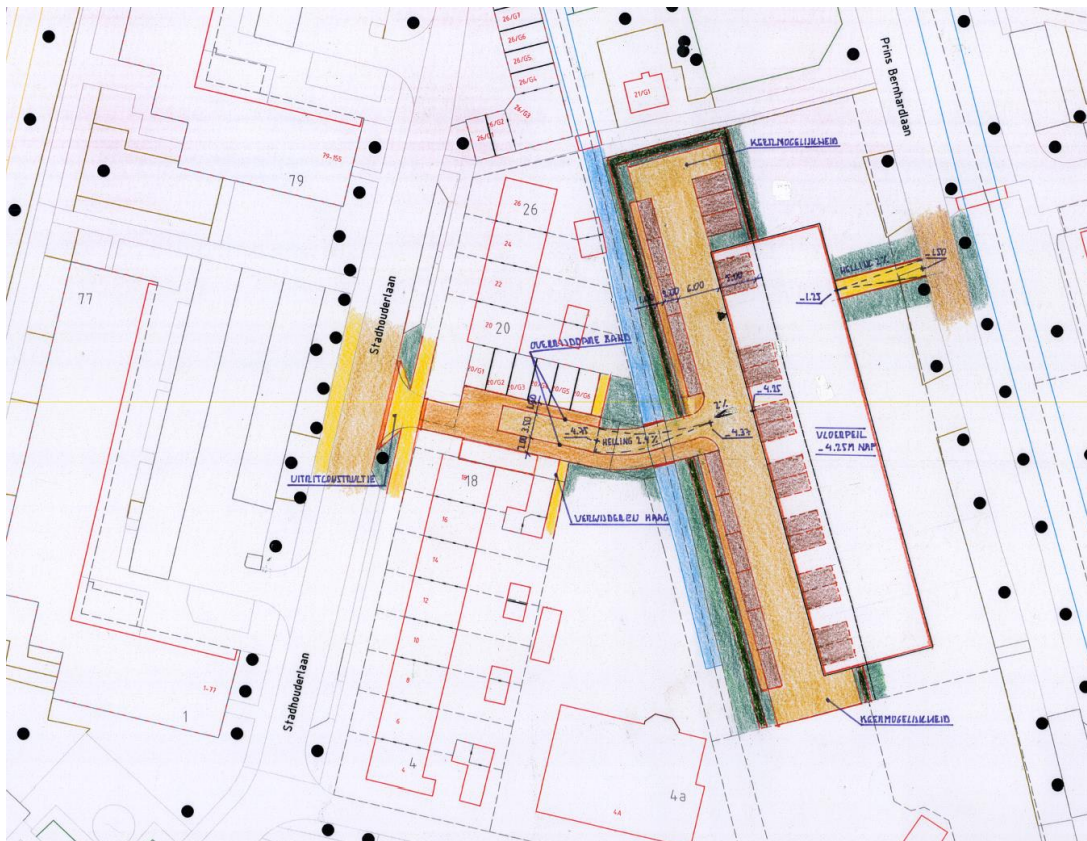
4.1 Algemeen

De loopbrug vanaf het appartementencomplex naar de Prins Bernhardlaan (weghoogte: -1,50 m NAP) dient zo vlak mogelijk te zijn. Uitgaande van een maximale spreiding van het hellingspercentage van +2% of -2% van de loopbrug is de hoogte van de eerste verdiepingvloer dan -1,75 m NAP bij een neerwaartse helling van 2% vanaf de Prins Bernhardlaan of -1,25 m NAP bij een opwaartse helling van 2% vanaf de Prins Bernhardlaan.

Bij een verdiepingvloerhoogte van 3,00 m is de bandbreedte van de hoogte van de begane grondvloer dan -4,75 m NAP tot -4,25 m NAP.

4.2 Variant 1: Ontsluiting via Stadhouderslaan

In figuur 3 is de schetsuitwerking van benodigde maatregelen weergegeven van een ontsluiting via de Stadhouderslaan. Hierna volgt een toelichting op het schetsontwerp (zie ook bijlage 1).



Figuur 3: uitwerking ontsluiting via Stadhouderslaan

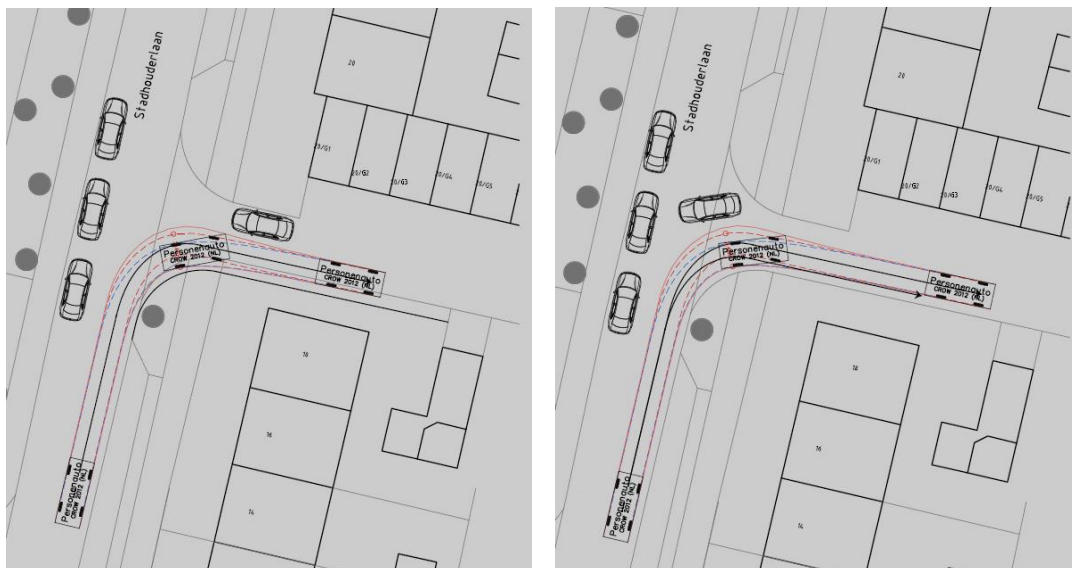
In het ontwerp is uitgegaan van een hoogte van -4,25 m NAP van de begane grond van het complex bij een loopbrug met opwaartse helling van 2% vanaf de Prins Bernhardlaan. Het hoogteverschil van circa 0,50 m naar de lager gelegen toegangsweg richting Stadhouderslaan is verkeerstechnisch goed oplosbaar voor voetgangers en rolstoelers met een acceptabele helling van 2,4% in lengterichting van de straat.

Een vloerhoogte van -4,75 m NAP van de begane grond van het complex bij een loopbrug met neerwaartse helling van 2% vanaf de Prins Bernhardlaan geeft overigens geen hoogteverschil met de toegangsweg en is dus uiteraard verkeerstechnisch ook acceptabel. Op het terrein zijn 28 parkeerplaatsen ingepast (twee meer dan minimaal benodigd), bestaande uit 14 haakse parkeerplaatsen onder het gebouw, 3 haakse parkeerplaatsen in het dijktafuit en 11 langspaarkeerplaatsen. Op de beide uiteinden van de parkeerstraat is voor de langspaarkeersers mogelijkheid om te keren. Naast de langspaarkeerplaatsen is rekening gehouden met een uitstapstrook en een haag.

Wij stellen voor om de toegangsweg naar het appartementencomplex in te richten als een woonerf, waarbij de auto te gast is. Hierbij wordt met een uitritconstructie ondergeschikt aangesloten op de Stadhouderslaan.

Wanneer twee personenauto's elkaar op het smalste deel van de toegangsweg bij de aansluiting met de Stadhouderslaan moeten kunnen passeren, is een verbreding van de aansluiting van 4,00 m naar 5,00 m noodzakelijk (zie linkerplaatje in figuur 4). Dit betekent gebruik van een deel van de tuin van de hoekwoning nr. 18.

Het verbreden van de aansluiting naar 5,00 m is volgens ons niet noodzakelijk. Gelet op de geringe ontmoetingskans en bijna uitsluitend gebruik door personenauto's (geen vuilniswagens en verhuishuizen) kan worden volstaan met de huidige breedte van 4,00 m van de wegaansluiting op de Stadhouderslaan. Hierbij opgemerkt dat de aansluitingen van overige zijwegen op de Stadhouderslaan ook 4,00 m breed zijn.



Figuur 4: rijcurven aansluiting op Stadhouderslaan

Immers door de uitritconstructie heeft verkeer op de Stadhouderslaan voorrang op het verkeer vanaf de toegangsweg van het appartementencomplex. Linksafslaand verkeer vanaf de toegangsweg zal dus pas oprijden als er geen verkeer meer aankomt op de Stadhouderslaan.

Alleen bij een rechtsafslaand voertuig vanaf de Stadhouderslaan naar de toegangsweg van het appartementencomplex zal een uitgaande auto vanaf de toegangsweg de Stadhouderslaan moeten oprijden om het ingaande voertuig vanaf de Stadhouderslaan ruimte te bieden om rechtsaf in te rijden (zie rechterplaatje in figuur 4). Dit is rijtechnisch geen probleem, als er langsgeparkeerde auto's op de rijbaan aan de westzijde van de Stadhouderslaan staan (met name in de avonduren).

De uitritconstructie kan slechts met lage rijsnelheid worden op- of afgereden. Hierdoor kan men goed op elkaar anticiperen. Bovendien is, zoals reeds eerder aangegeven, de ontmoetingskans van tegelijkertijd een in- en uitgaand voertuig klein. De Stadhouderslaan is bovendien doodlopend en kent dus ook weinig overig verkeer.

Ter plaatse van de aansluitingen met de zijwegen op de Stadhouderslaan kan worden uitgeweken voor een tegenligger wanneer de rijbaan vol staat met langsgeparkeerde auto's zoals in de huidige situatie ook reeds gebeurt.

Wij stellen voor ter hoogte van de garageboxen de toegangsweg te voorzien van een centrale rijloper van 3,50 m breed met aan weerszijden een voetgangersdeel van respectievelijk 1,50 m (noordzijde) en 2,00 m (zuidzijde) breed.

Het voetgangersdeel aan de zuidzijde is dan de looproute naar het appartementencomplex. De afscheiding tussen rijloper en loopzone is vormgegeven door een overrijdbare trottoirband. Hierdoor blijven de garageboxen goed in- en uitrijdbaar, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de gehele verhardingsbreedte.

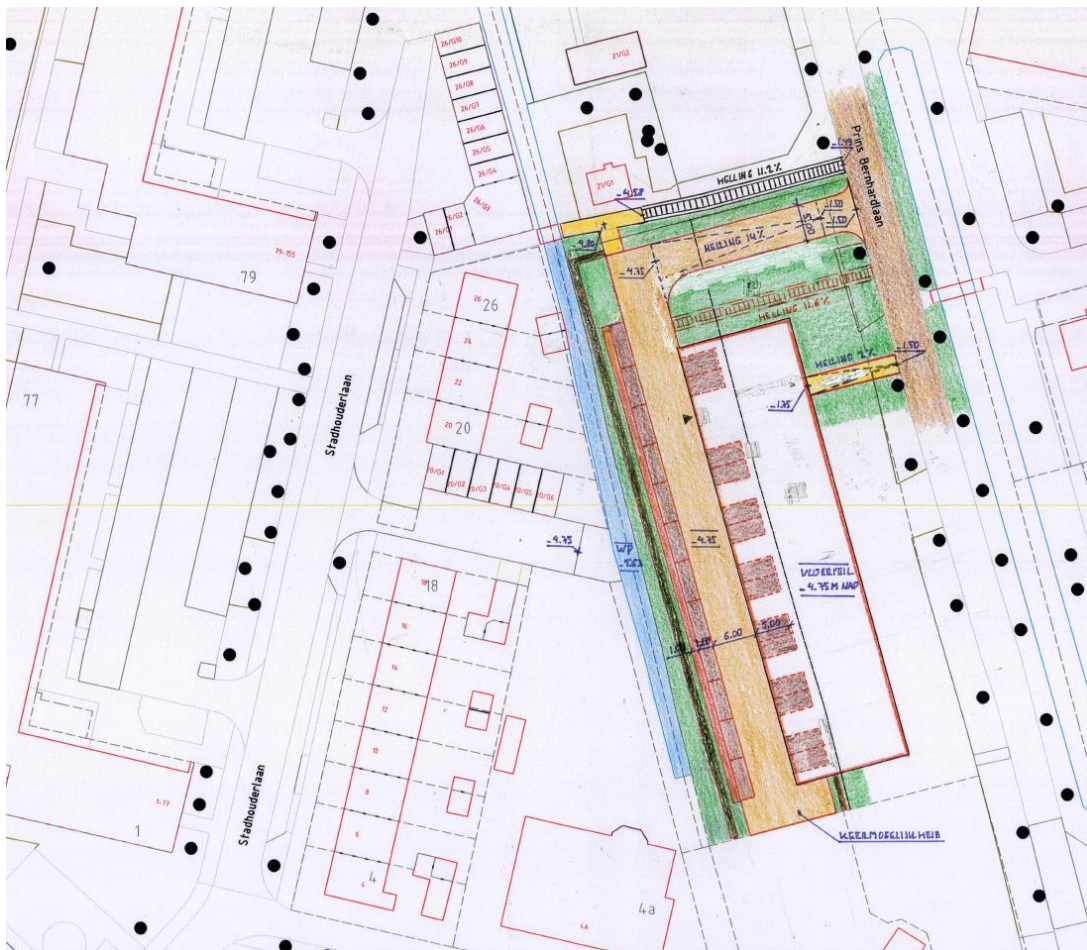
Door de centrale rijloper rijdt het fiets- en autoverkeer in het midden, zodat er beter op elkaar kan worden geanticipeerd met voetgangers vanuit de beide achterpaden, omdat deze dan niet direct de rijloper oplopen. Zeker als ook de onderlinge zichtbaarheid wordt vergroot door het verwijderen van hagen en groen.

In de (smalle) achterpaden zelf kunnen geen elementen worden geplaatst als beugels en sluisen o.i.d., vanwege de doorgaanbaarheid voor voetgangers (met fiets aan de hand) en rolstoelers.

Wanneer twee auto's elkaar onverhoopt op de toegangsweg tegenkomen, of bij een geparkeerd voertuig, kan van de centrale rijloper worden uitgeweken om (elkaar) te passeren.

4.3 Variant 2: Ontsluiting via Prins Bernhardlaan

In figuur 5 is de schetsuitwerking van benodigde maatregelen weergegeven van een ontsluiting via de Prins Bernhardlaan. Hierna volgt een toelichting op het schetsontwerp (zie ook bijlage 2).



Figuur 5: uitwerking ontsluiting via Prins Bernhardlaan

In het ontwerp is uitgegaan van een hoogte van -4,75 m NAP van de begane grond van het complex bij een loopbrug met opwaartse helling van 2% vanaf de Prins Bernhardlaan. Hierdoor is er niet of nauwelijks hoogteverschil met het achterliggende gebied met garageboxen en het trottoir bij het gemeelhuisje.

Op het terrein zijn 26 parkeerplaatsen ingepast (gelijk aan het minimaal benodigd aantal), bestaande uit 14 haakse parkeerplaatsen onder het gebouw en 12 langspaarkeerplaatsen. Op de zuidelijke kop van de parkeerstraat is voor de langspaarkeerders mogelijkheid om te keren. Naast de langspaarkeerplaatsen is rekening gehouden met een uitstapstrook en een haag.

Voor de auto-ontsluiting wordt in het dijktafud vanaf de parkeerstraat een rechte oprit gemaakt naar de Prins Bernhardlaan met een hellingspercentage van 14% (conform maximaal toe te passen hellingspercentage op openbare parkeerterreinen).

Ter plaatse van de aansluiting op de Prins Bernhardlaan kent de oprit een horizontaal deel van 5,00 m, waardoor auto's zich niet in een helling hoeven op te stellen om voorrang te verlenen aan het (fiets)verkeer op de Prins Bernhardlaan.

Optioneel is vanaf de parkeerstraat van het appartementencomplex naar de Prins Bernhardlaan een (fiets)trap ingetekend met een ongeveer gelijke helling van 11,6 % als de bestaande (fiets)trap met een helling van 11,2% (zie figuur 6).

Vanaf de parkeerstraat achter het appartementencomplex is echter ook een verbinding voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) naar het trottoir bij het gemaalhuisje. Vanaf hier kan de bestaande (fiets)trap worden genomen of kan naar de Stadhouderslaan worden gelopen, zodat geen gebruik hoeft te worden gemaakt van een trap (denk aan: rolstoelers). In principe is de (fiets)trap bij het appartementencomplex dus niet nodig (meer groen in dijktafud). Bovendien kunnen voetgangers vanaf de eerste verdieping van het appartementencomplex via de loopbrug op de Prins Bernhardlaan komen.



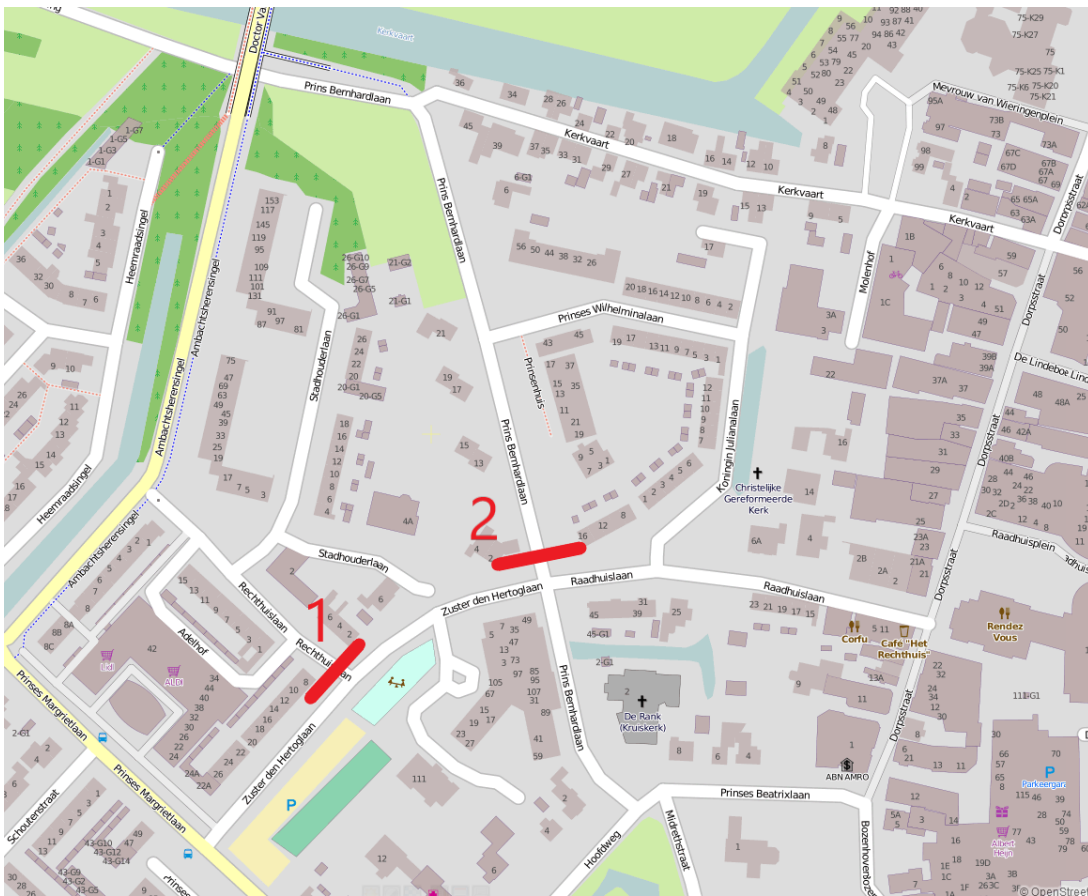
Figuur 6: huidige situatie Prins Bernhardlaan met (fiets)trap

5 Toetsing varianten

Beide ontsluitingsvarianten worden in dit hoofdstuk beoordeeld op verschillende aspecten.

5.1 Verkeersintensiteiten

Voor de berekening van de verkeersgeneratie wordt verwezen naar de rapportage van Tauw van juni 2012. Uitgaande van een (zeker niet te lage) aanname van zes ritten per woning per etmaal zal de ontwikkeling van 21 appartementen circa 130 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) aan verkeersbewegingen genereren (65 ingaande en 65 uitgaande ritten per dag).



Figuur 7: overzicht wegen in studiegebied

Binnen het concept Duurzaam Veilig zijn binnen de bebouwde op 30 km/h-erftoegangswegen intensiteiten van 5.000 à 6.000 mvt/etm acceptabel.

In straten met een duidelijk woon- en verblijfskarakter is de maximaal wensbare intensiteit 2.500 mvt/etm. Hogere intensiteiten gaan ten koste van de verblijfskwaliteit.

Voor woonerven geldt een intensiteitscriterium van maximaal 1.000 mvt/etm.

Variant 1: ontsluiting via Stadhouderlaan

Bij een ontsluiting via de Stadhouderlaan neemt de verkeersintensiteit op de Stadhouderlaan en Rechthuislaan (locatie 1 in figuur 7) toe met 130 mvt/etm.

De Stadhouderlaan kent een lagere intensiteit dan de Rechthuislaan, omdat het verkeer zich vanaf de aansluiting van de Rechthuislaan op de Zuster den Hertoglaan in de achterliggende wijk verder verdeelt.

De toekomstige verkeersintensiteiten op de Rechthuislaan (groei van 600 naar 730 mvt/etm; zie rapportage Tauw) en Stadhouderlaan blijven beneden het niveau van een woonstraat (max. 2.500 mvt/etm).

De Stadhouderlaan is een doodlopende weg en ontsluit louter direct aanliggende woningen en de parkeerterreinen van twee wooncomplexen. De Stadhouderlaan is en blijft ook na

toevoeging van het verkeer van het appartementencomplex een straat met een lage verkeersintensiteit.

De toegangsweg naar het appartementencomplex vanaf de Stadhouderslaan heeft dan een intensiteit van ca. 130 mvt/etm. Dit is (ver) beneden het niveau van een woonerf (max. 1.000 mvt/etm).

Variant 2: ontsluiting via Prins Bernhardlaan

Bij een ontsluiting via de Prins Bernhardlaan neemt de verkeersintensiteit op deze straat (locatie 2 in figuur 7) toe met ca. 130 mvt/etm. Ook de Prins Bernhardlaan is een doodlopende weg voor autoverkeer en ontsluit naast de huidige dijkvilla's, alleen nog woningen aan de Prinses Wilhelminalaan, Koningin Julianalaan en Kerkvaart.

Ook bij de Prins Bernhardlaan is de inschatting dat de verkeersintensiteiten (ver) beneden het niveau van een woonstraat (max. 2.500 mvt/etm) blijven.

De verkeersgroei als gevolg van de 21 nieuwe woningen zal bij de beide ontsluitingsvarianten door spreiding in het verdere verkeersnetwerk van Mijdrecht naar verschillende richtingen niet of nauwelijks merkbaar zijn.

5.2 Verkeersveiligheid

Variant 1: ontsluiting via Stadhouderslaan

De lengte van de toegangsweg tussen de Stadhouderslaan en het parkeerterrein van het appartementencomplex is ca. 45 meter. Door de uitritconstructie, erfinrichting en korte lengte van de toegangsweg is de rijnsnelheid van het autoverkeer laag. De gebruikers van de toegangsweg betreft uitsluitend herkomst- en bestemmingsverkeer en geen doorgaand verkeer dat geen affiniteit met het gebied heeft (en daardoor veelal eerder geneigd harder te rijden). Bovendien zijn de verkeersintensiteiten op de toegangsweg zeer laag te noemen (zie ook 5.1).

Voetgangers vanuit de achterpaden komen niet direct uit op de rijloper voor het autoverkeer. Het meer open maken (verwijderen groen en hagen) zorgt voor een betere onderlinge zichtbaarheid.

Door de slechts beperkte verkeerstoename zijn er naar verwachting geen problemen met op de rijbaan geparkeerde auto's op de Stadhouderslaan (met name in de avonduren). De ontmoetingskans met een tegenligger blijft klein en ter plaatse van zijwegen van de Stadhouderslaan kan worden uitgeweken om een tegenligger te passeren, zoals in de huidige situatie ook het geval is.

Het instellen van een parkeerverbod op de Stadhouderslaan tussen toegangsweg appartementencomplex en de zuidelijker gelegen entree naar het parkeerterrein van het wooncomplex ten behoeve van een betere passeerbaarheid is niet noodzakelijk. Ter compensatie van het instellen van een parkeerverbod (ten koste van drie parkeerplekken) zouden dan in de groenstrook bij het flatgebouw drie nieuwe parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

Variant 2: ontsluiting via Prins Bernhardlaan

De aansluiting van het appartementencomplex op de Prins Bernhardlaan geeft een potentieel (nieuw) conflictpunt. Door een horizontale opstelplek ter plaatse van de aansluiting op de Prins Bernhardlaan kan een uitgaand voertuig van het

appartementencomplex zich goed opstellen en de verkeerssituatie goed overzien alvorens de Prins Bernhardlaan op te rijden.

Door het verwijderen van de boom direct ten zuiden van de oprit kan het oprijdzicht worden verbeterd. Dit is echter verkeerskundig niet noodzakelijk, vanwege de lage auto-intensiteiten op de Prins Bernhardlaan en het 30 km/h-regime. Bovendien liggen in de huidige situatie de uitritten van de dijkvilla's ook tussen de bomen in met zelfs veel steilere hellingen en zonder horizontale opstelgelegenheid ter plaatse van de aansluiting op de Prins Bernhardlaan.

Doordat langs de Prins Bernhardlaan niet wordt geparkeerd is er altijd ruimte om elkaar te passeren.

Wel is het van belang in de winter de oprit sneeuw- en ijsvrij te houden door deze te verwarmen.

5.3 Logica / directheid / vindbaarheid

Variant 1: ontsluiting via Stadhouderslaan

Het adres en de voorzijde van het appartementencomplex ligt aan de Prins Bernhardlaan.

De ontsluiting van het parkeerterrein via de Stadhouderslaan is daardoor niet logisch. De route naar parkeerterrein van het appartementencomplex door de wijk is omslachtig en zeker voor ter plaatse niet bekende bezoekers moeilijk vindbaar. Dit kan leiden tot (ongewenst) zoekgedrag.

Variant 2: ontsluiting via Prins Bernhardlaan

De ontsluiting van het parkeerterrein aan de adreszijde via de Prins Bernhardlaan is dan ook het meest logisch, direct en duidelijk.

5.4 Verkeersafwikkeling

Variant 1: ontsluiting via Stadhouderslaan

Het extra verkeer a.g.v. de ontwikkeling kan op de omliggende wegen goed worden verwerkt. Zoals reeds aangegeven in paragraaf 5.2 verwachten wij dat het extra verkeer op de Stadhouderslaan goed afgewikkeld kan worden zonder extra maatregelen.

Indien bij keuze voor deze ontsluitingsvariant blijkt dat na monitoring toch een parkeerverbod op de Stadhouderslaan (tussen toegangsweg appartementencomplex en de zuidelijker gelegen entree naar het parkeerterrein) benodigd is voor een betere passeerbaarheid, kan alsnog gekozen worden deze maatregel uit te voeren. Ter compensatie van het instellen van een parkeerverbod (ten koste van drie parkeerplekken) zouden dan in de groenstrook bij het flatgebouw drie nieuwe parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

Ook eventueel geparkeerde auto's op de toegangsweg bij de garageboxen kunnen door de gekozen weginrichting gepasseerd worden.

Variant 2: ontsluiting via Prins Bernhardlaan

Het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling kan op de Prins Bernhardlaan goed worden verwerkt. Doordat langs de Prins Bernhardlaan niet wordt geparkeerd is er altijd ruimte om elkaar te passeren.

5.5 Hoofd fietsroute Prins Bernhardlaan

De Prins Bernhardlaan is een drukke (school)route voor fietsers en een belangrijke schakel in het fietsnetwerk van Mijdrecht.

Variant 1: ontsluiting via Stadhouderslaan

De ontsluiting van het complex via de Stadhouderslaan leidt niet tot toename van de auto-intensiteiten op de Prins Bernhardlaan en heeft dus geen nadelig effect op deze hoofd fietsroute.

Variant 2: ontsluiting via Prins Bernhardlaan

De ontsluiting van het complex via de Prins Bernhardlaan betekent meer autoverkeer op (een beperkt deel van) deze schoolroute en in potentie dus meer kans op conflictsituaties tussen auto's en (snor- en brom-)fietsers. Zoals reeds eerder aangegeven is in absolute zin de verkeerstoename klein en zal er geen wezenlijk ander verkeersbeeld ontstaan op de Prins Bernhardlaan dan in de huidige situatie. Immers de huidige dijkvilla's genere(e)r(d)en ook verkeersbewegingen op de Prins Bernhardlaan.

Bovendien dient in- en uitgaand autoverkeer van het appartementencomplex voorrang en doorgang te verlenen aan fietsers. De hinder voor fietsers blijft dus beperkt.

5.6 Bereikbaarheid appartementencomplex voetgangers en fietsers

Variant 1: ontsluiting via Stadhouderslaan

De ontsluiting van het appartementencomplex voor fietsers (bergingen op niveau 0) en voetgangers (niveau 0 en 1) is met acceptabele hellingen inpasbaar, zowel naar de Prins Bernhardlaan als naar de Stadhouderslaan.

Variant 2: ontsluiting via Prins Bernhardlaan

De ontsluiting van het appartementencomplex voor fietsers (bergingen op niveau 0) en voetgangers (niveau 0 en 1) is ook bij deze variant met acceptabele hellingen inpasbaar, zowel naar de Prins Bernhardlaan als naar de Stadhouderslaan.

5.7 Bereikbaarheid hulpdiensten

Beide varianten moeten voldoen aan de eisen die hulpdiensten hieraan stellen.

De brandweer kan bij beide varianten het complex aan de voorzijde bereiken via de Prins Bernhardlaan.

Aan de brandweer is de vraag gesteld of de achterzijde ook voor brandweervoertuigen bereikbaar moet zijn. Voor de (on)mogelijkheid hiervan wordt voor beide varianten hierna verder ingegaan.

Variant 1: ontsluiting via Stadhouderslaan

Het is in dit ontwerp rijtechnisch mogelijk met een brandweerwagen vanaf de Stadhouderslaan tot op het parkeerterrein aan de achterzijde van het appartementencomplex te komen en hier ook een keerbeweging te maken en retour te rijden naar de Stadhouderslaan. Voor deze rijmanoeuvres maakt de brandweerwagen gebruik van het voetgangersdeel op de brug.

Variant 2: ontsluiting via Prins Bernhardlaan

Rijtechnisch is het in dit ontwerp mogelijk dat een brandweerwagen vanaf de Prins Bernhardlaan het parkeerterrein aan de achterzijde van het complex kan bereiken. Echter een keerbeweging retour naar de Prins Bernhardlaan is in dit ontwerp niet mogelijk.

Hiervoor dient de oprit dicht bij het gebouw te worden gesitueerd. Een brandweerwagen zal dan bij vertrek eerst achteruit tot aan het einde van de parkeerstraat rijden om vervolgens linksaf en vooruit af te slaan naar de oprit richting Prins Bernhardlaan. Afhankelijk van de eisen van de brandweer dient de oprit dus eventueel aangepast te worden.

5.8 Stedenbouwkundige / landschappelijke inpassing Prins Bernhardlaan

Variant 1: ontsluiting via Stadhouderslaan

Bij de ontsluiting via de Stadhouderslaan is de ingreep op de Prins Bernhardlaan beperkt tot alleen een loopbrug vanaf het appartementencomplex.

Variant 2: ontsluiting via Prins Bernhardlaan

Bij de ontsluiting via de Prins Bernhardlaan is naast de loopbrug ook een “rechte” oprit in het dijktaalud noodzakelijk. Dit gaat niet ten koste van bomen en ook de aantasting en beleving van de groene inrichting van de dijk blijft met deze ingreep beperkt.

Een “eigen” (fiets)trap bij het appartementencomplex is niet nodig, omdat gebruik kan worden gemaakt van de bestaande (fiets)trap direct naast het complex.

6 Afweging en aandachtspunten

Vanuit verkeerskundig oogpunt scoort met name op het aspect “logica, duidelijkheid en vindbaarheid” de ontsluiting via de Prins Bernhardlaan beduidend beter dan de ontsluiting via de Stadhouderslaan.

Voor het overige zijn de verschillen op verkeersaspecten tussen beide ontsluitingsvarianten niet echt onderscheidend in de zin dat de ene variant (veel) beter of slechter is dan de ander.

Gelet op het bovenstaande zien wij voor beide varianten dan ook geen aanleiding om deze vanuit verkeerskundig oogpunt af te raden.

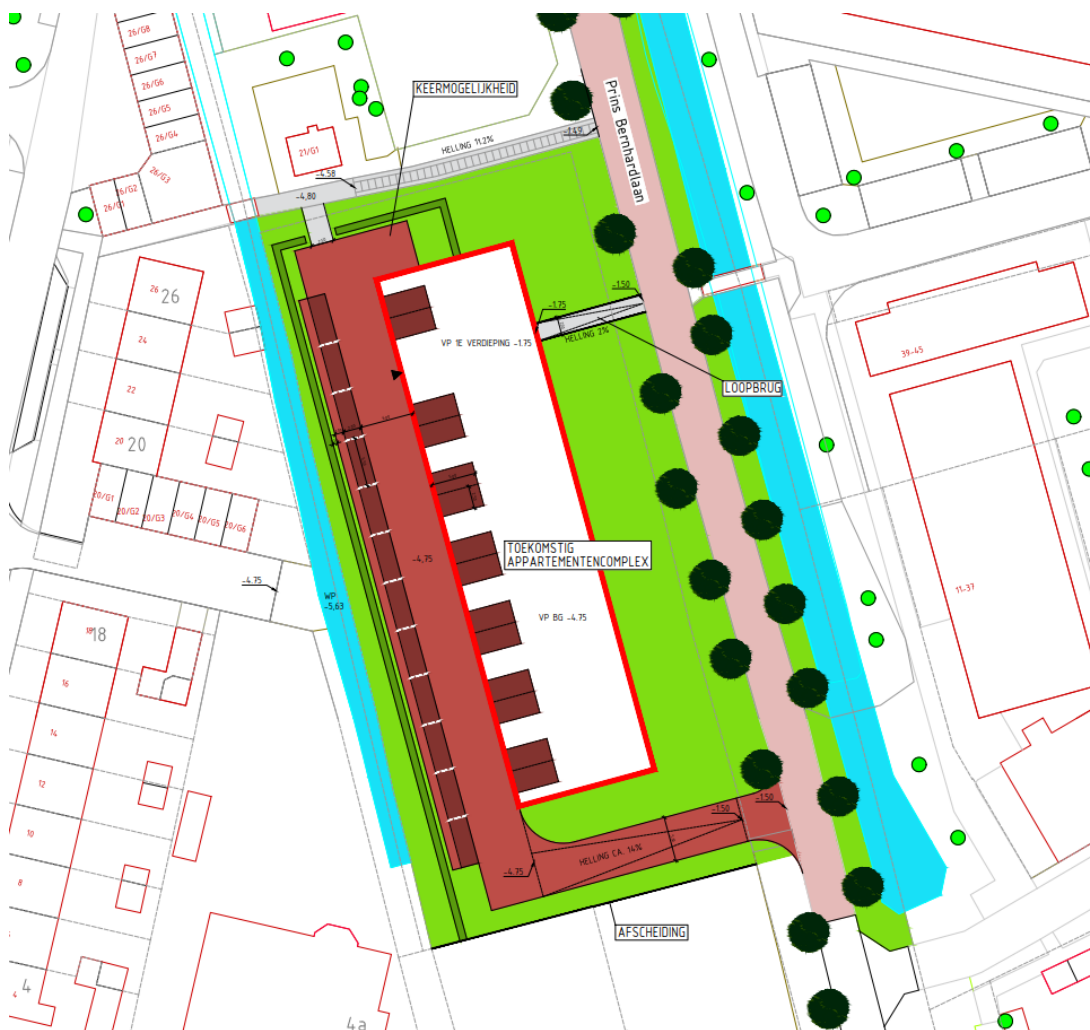
Aandachtspunten voor het vervolg zijn:

- De eisen van hulpdiensten (onder andere brandweer) wat betreft bereikbaarheid van het appartementencomplex.
- In afstemming met de afvaldiensten bezien of en zo ja waar er een nieuw inzamelpunt voor afval komt of dat gebruik blijft worden gemaakt van de huidige inzamelpunten.

7 Consultatie omgeving

Op dinsdag 22 mei jongstleden heeft een informatieavond plaatsgevonden, waarbij de beide schetsvarianten aan de omgeving zijn voorgelegd. Naar aanleiding van de binnengekomen reacties is er een voorkeur om het appartementencomplex te ontsluiten via de Prins Bernhardlaan (variant 2).

Na verdere afstemming met de directe omgeving/omwonenden is de schetsverkenning met ontsluiting van het appartementencomplex op de Prins Bernhardlaan aangepast en digitaal uitgewerkt (zie figuur 8 en bijlage 3).



Figuur 8: Aangepast schetsontwerp ontsluiting via Prins Bernhardlaan

Hieronder worden de doorgevoerde aanpassingen aan het schetsontwerp toegelicht:

- **Ontsluiting parkeerstraat langs zuidkop appartementencomplex**

De parkeerstraat wordt ontsloten langs de zuidkop van het appartementencomplex in plaats van langs de noordkop. Dit geeft minder hinder voor de direct achterliggende woningen op

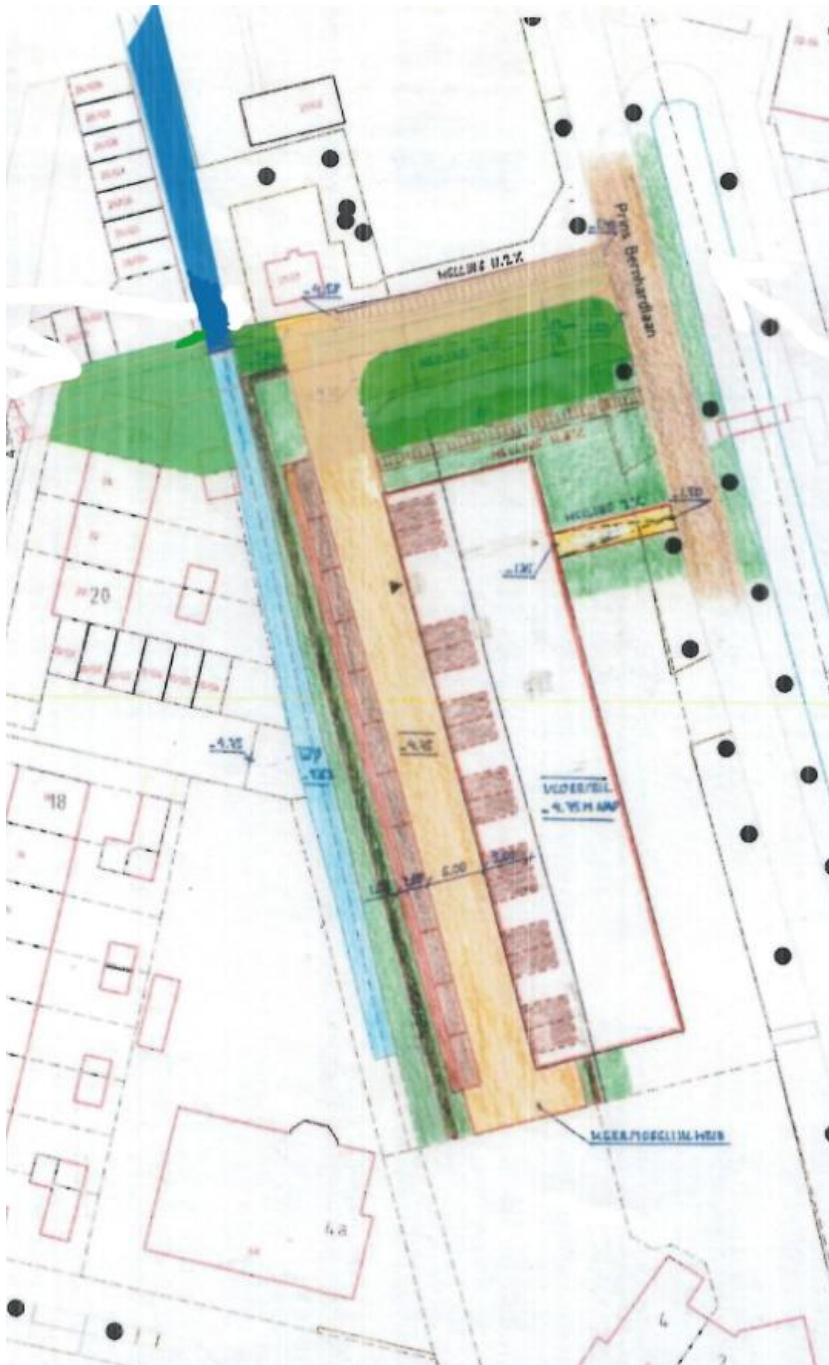
de Stadhouderslaan. Denk aan het inschijnen van koplampen in de woning bij het inrijden vanaf de hoger gelegen Prins Bernhardlaan. Door de ontsluiting langs de zuidkop van het gebouw wordt de Prins Bernhardlaan vanaf het kruispunt met de Zuster Den Hertoglaan en Raadhuislaan over een kortere lengte met extra verkeer belast. Voor de inpassing van de oprit vanaf de parkeerstraat dient het appartementencomplex in noordelijke richting te worden opgeschoven. Aandachtspunt voor de vervolgitwerking is hoe de afscheiding van de perceelsgrens met huisnummer 4 vorm te geven (wel/niet grondkerend scherm). Het aantal van 26 ingepaste parkeerplaatsen op de parkeerstraat (gelijk aan het minimaal benodigd aantal) wijzigt niet.

- **Loopbrug in verlengde van bestaande voetgangersbrug**

De loopbrug vanaf het appartementencomplex wordt in het verlengde van de huidige voetgangersbrug over de watergang naar de Prinses Wilhelminalaan geprojecteerd. Er komt op het terrein geen (fiets)trap vanaf de parkeerstraat naar de Prins Bernhardlaan. Vanaf de parkeerstraat achter het appartementencomplex kunnen fietsers en voetgangers gebruik maken van de doorsteek naar het trottoir bij het gemeentehuisje. Vanaf hier kan de bestaande (fiets)trap worden genomen of kan naar de Stadhouderslaan worden gelopen.

8 Ingediende zienswijze ontsluiting

Door de bewoonster van de hoekwoning Stadhouderslaan 26 is in de bestemmingsplanprocedure een zienswijze ingediend op het aangepaste schetsontwerp van variant 2 (zie figuur 8 en bijlage 3).



Figuur 9: Variant ontsluiting via Prins Bernhardlaan met oprit t.p.v. huidige (fiets)trap

De bewoonster stelt een nieuwe variant voor (zie figuur 9), waarbij de ontsluiting via de Prins Bernhardlaan verloopt, maar waarbij de oprit naar de lager gelegen parkeerstraat aan de noordkant van het appartementencomplex is gesitueerd.

Ten opzichte van de eerder uitgewerkte variant met een ontsluiting dicht langs de noordkop van het appartementencomplex (zie figuur 5 en bijlage 2) ligt bij deze ingediende variant de oprit naar de lager parkeerstraat ter plaatse van de huidige fiets((trap) langs het rioolpompgemaal. Hierbij komt het voetpad met bruggetje en doorsteek naar de Stadhouderslaan te vervallen. Als alternatief voor de op te heffen opgang wordt aangegeven gebruik te maken van de reeds bestaande opgang ten noorden van de geitenweide (zie figuur 10). Daarnaast is er op eigen terrein van het appartementencomplex een (fiets)trap vanaf de parkeerstraat naar de Prins Bernhardlaan.



Figuur 10: Huidige situatie met beide opgangen voor langzaamverkeer

Met deze ingebrachte variant beoogt de indienster dat de hoekwoning minder last ondervindt van (lichten van) auto's die via de oprit naar de beneden gelegen parkeerplaatsen rijden, dan bij een ontsluiting dicht langs de noordkop van het appartementencomplex.

Het appartementencomplex hoeft dan ook niet tot achter de hoekwoning door te schuiven, zoals bij een ontsluiting langs de zuidkop van het appartementencomplex (zie figuur 8 en bijlage 3) wel het geval is.

Verkeerskundig gaat de voorkeur uit naar het aangepaste schetsontwerp met een oprit langs de zuidkop van het appartementencomplex ten opzichte van de ingediende variant met een oprit aan de noordzijde van het complex op de locatie van de huidige fiets(trap), omdat:

- bij een ontsluiting langs de zuidkop van het gebouw de Prins Bernhardlaan vanaf het kruispunt met de Zuster Den Hertoglaan en Raadhuislaan over een kortere lengte met extra verkeer wordt belast. De Prins Bernhardlaan is een drukke (school)route voor fietsers en een belangrijke schakel in het fietsnetwerk van Mijdrecht.
- de loop- en fietsverbinding voor bewoners van het appartementencomplex van/naar het buurtwinkelcentrum Adelhof minder direct wordt bij het opheffen van het bruggetje met doorsteek naar de Stadhouderslaan. De alternatieve route via de Prins Bernhardlaan en Zuster den Hertoglaan is omslachtiger en geeft bovendien een extra klim en daling op de heen- en terugroute.
- het centrum van Mijdrecht lopend en met de fiets wat minder direct bereikbaar wordt voor bewoners van de Stadhouderslaan bij opheffen van de opgang met bruggetje en doorsteek naar de Stadhouderslaan. De alternatieve route via het huidige pad aan de noordzijde van de geitenweide is omslachtiger en gaat bovendien via een parkeerterrein van de flatwoningen (minder aantrekkelijk).
- de opgang met bruggetje en doorsteek naar de Stadhouderslaan door de komst van het appartementencomplex sociaal veiliger zal worden door meer zicht hierop vanuit de omliggende woningen dan nu het geval is. Het huidige pad aan de noordzijde van de geitenweide is met name in de avonden minder aantrekkelijk.

Bijlage 1: variant 1 Ontsluiting via Stadhouderslaan

Ambachtsherensingel

Stadhouderslaan

Stadhouderslaan

Prins Bernhardlaan

Prinsenhuis

APPARTEMENTENCOMPLEX PR. DE LINDEN
VRIJBAUT: OORSCUITING VIA STADHOUDERSLAAN
SCHEMAAL 1:500
30 APRIL 2008
N.C.

Kerk

56

22

19

20

19

79-55

77

1

1-77

4

6

8

10

12

14

16

18

20

22

24

26

28

30

32

34

36

38

40

42

44

46

48

50

52

54

56

58

60

62

64

66

68

70

72

74

76

78

80

82

84

86

88

90

92

94

96

98

100

102

104

106

108

110

112

114

116

118

120

122

124

126

128

130

132

134

136

138

140

142

144

146

148

150

152

154

156

158

160

162

164

166

168

170

172

174

176

178

180

182

184

186

188

190

192

194

196

198

200

202

204

206

208

210

212

214

216

218

220

222

224

226

228

230

232

234

236

238

240

242

244

246

248

250

252

254

256

258

260

262

264

266

268

270

272

274

276

278

280

282

284

286

288

290

292

294

296

298

300

302

304

306

308

310

312

314

316

318

320

322

324

326

328

330

332

334

336

338

340

342

344

346

348

350

352

354

356

358

360

362

364

366

368

370

372

374

376

378

380

382

384

386

388

390

392

394

396

398

400

402

404

406

408

410

412

414

416

418

420

422

424

426

428

430

432

434

436

438

440

442

444

446

448

450

452

454

456

458

460

462

464

466

468

470

472

474

476

478

480

482

484

486

488

490

492

494

496

498

500

502

504

506

508

510

512

514

516

518

520

522

524

526

528

530

532

534

536

538

540

542

544

546

548

550

552

554

556

558

560

562

564

566

568

570

572

574

576

578

580

582

584

586

588

590

592

594

596

598

600

602

604

606

608

610

612

614

616

618

620

622

624

626

628

630

632

634

636

638

640

642

Bijlage 2: variant 2 Ontsluiting via Pr. Bernhardlaan

Ambachtsherensingel

Stadhouderslaan

Stadhouderslaan

Prins Bernhardlaan

Prinsenhuis

Kerk

APPROPRIATE COMPLEX PL. DOLNADOLAN
VARIANT: OUTSCUITING VIA PR. BERNHARDLAAN
SCALE 1:500

1:5

56

22

79

79-55

77

1

1-77

18
16
14
12
10
8
6
4

4a

4a

4

2

20
20/01
20/02
20/03
20/04
20/05
20/06

26
26/01
26/02
26/03
26/04
26/05
26/06

26/01
26/02
26/03
26/04
26/05
26/06

21/01
21/02

21/01
21/02

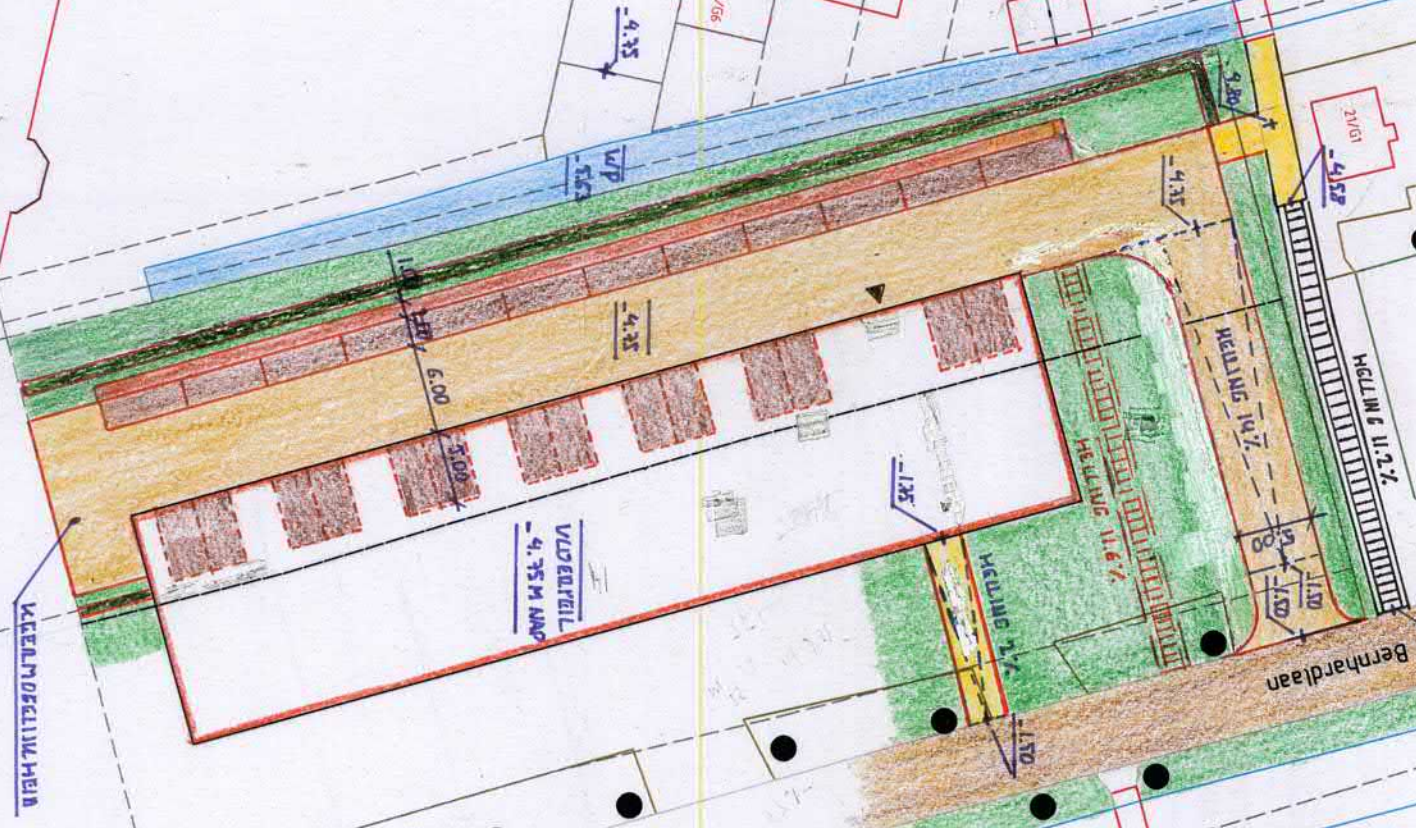
39-45

11-31

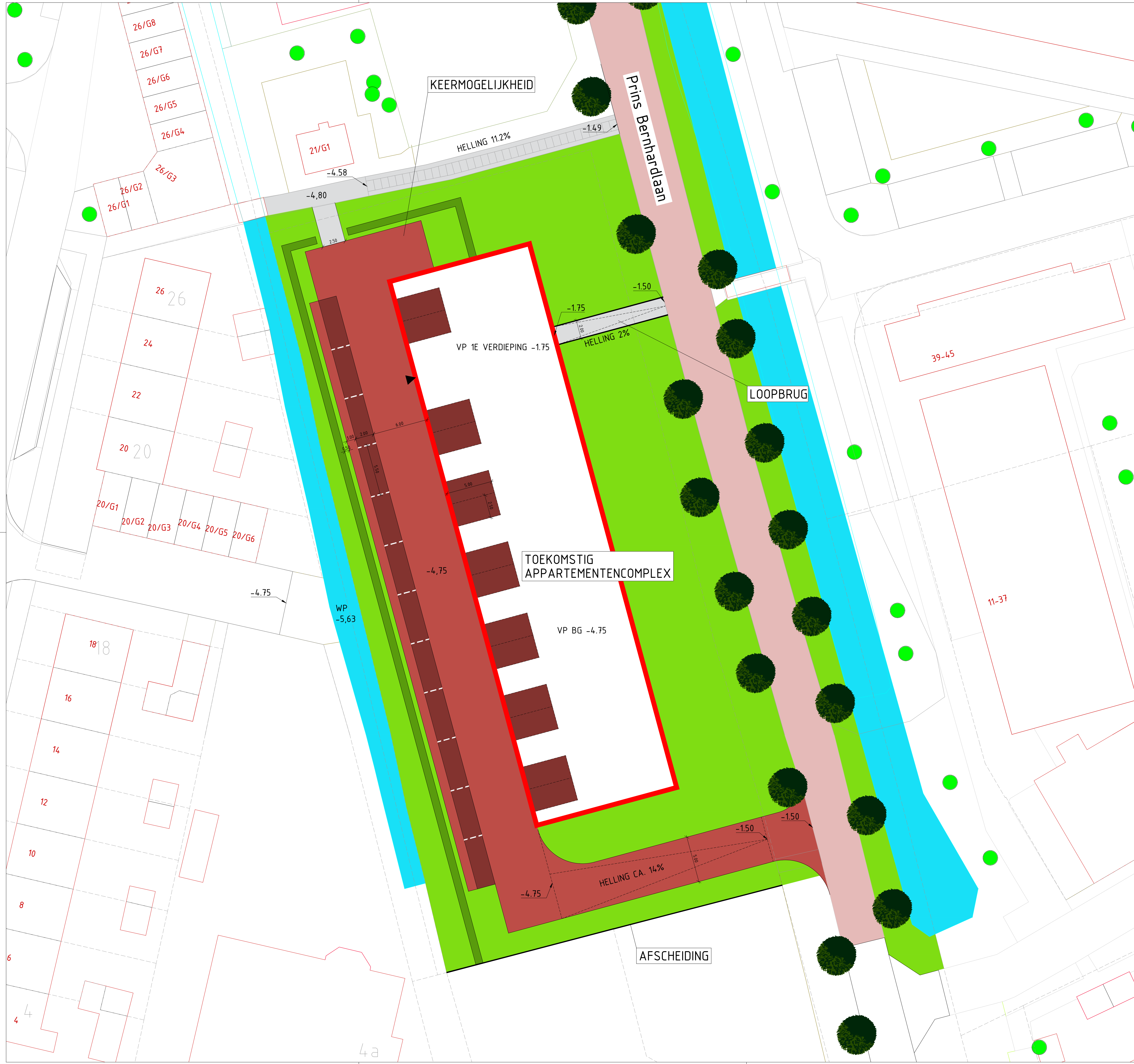
19

17

20



Bijlage 3: variant 2 Ontsluiting via Pr. Bernhardlaan (aangepast)



Legenda

- Bestaande verharding
- Straatbakstenen
- Parkeren (straatbakstenen)
- Voetpaden
- Gras
- Haag
- Water
- Te handhaven boom

Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters
Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.

GEMEENTE DE RONDE VENEN
Project
APPARTEMENTENCOMPLEX PRINS BERNHARDLAAN
Onderdeel
TOEKOMSTIGE SITUATIE
VARIANT: ONTSLUITING VIA PRINS BERNHARDLAAN

Projectnummer	Tekeningnummer	Versie	Datum van uitgave	Ontwerpfase	Contractnummer
359551	359551202		23-03-2018		
Blad	Van	Schaal	Formaat	Kantoor	Get. Gez. Acc.
202		1:200	A1-L (ISO)	De Bilt	TBT RSS

