

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Hillegom

Beantwoording verkeerskundige zienswijzen bestemmingplan Woonzorgzone fase 2

Datum
Kenmerk
Eerste versie

14 mei 2014
HLG021/Txj

1 Zienswijze 1

- a. De bouw van 44 appartementen aan de Elsbroekerlaan zal leiden tot een toename van de verkeersdrukke.
- b. Om de bouw van Woonzorgzone fase I mogelijk te maken is in 2012 de Garbialaan afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Reclamant geeft aan dat dit heeft geleid tot een toename van verkeer over de Elsbroekerlaan. De doorgetrokken Naronalaan zal precies voor het wooncomplex waarin reclamant woonachtig is uitkomen. Een extra kruispunt voor de deur acht reclamant onacceptabel. In combinatie met een toenemende verkeersdrukke, zal dit leiden tot overlast en gevaarlijke situaties.

Beantwoording

a.

Het ontwerpbestemmingsplan maakt de bouw van 44 gestapelde woningen mogelijk, ten opzichte van 50 gestapelde woningen en 40 gestapelde zorgwoningen in het vigerende bestemmingplan Elsbroek. Het ontwerpbestemmingsplan leidt niet tot een toename van het aantal te realiseren woningen en derhalve niet tot toename van het verkeer over de Elsbroekerlaan (ten opzichte van het toegestane aantal woningen in het vigerende bestemmingsplan).

De verkeersgeneratie van het aantal te realiseren woningen tov het aantal toegestane woningen in het vigerende bestemmingsplan is als volgt middels kencijfers te kwantificeren:

In de CROW Publicatie 317¹ staan kencijfers voor berekening van de verkeersgeneratie van ruimtelijke functies.

(NB. Voor de betreffende woningen aan de Elsbroekerlaan zijn de uitgangspunten gemeente: 'matig stedelijk' en Elsbroekerlaan: 'rest bebouwde kom', woningen: sociale etage woningen gehanteerd).

Verkeersgeneratie te bouwen woningen in het ontwerpbestemmingsplan:

- Aantal gestapelde woningen: 44
- Type etagewoning in het middensegment: 5,2 tot 6,0 motorvoertuigen per etmaal
- => Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal: $5,6 * 44 \approx 246$
- => Voor een spitsperiode zijn dit circa 20 mvt/uur (gemiddeld iedere 3 minuten 1 motorvoertuig).

Verkeersgeneratie toegestane aantal woningen in vigerend bestemmingsplan:

- Aantal gestapelde woningen: 50
- Type etagewoning in het middensegment: 5,2 tot 6,0 motorvoertuigen per etmaal
- Aantal gestapelde zorgwoningen: 40
- Type zorgwoning 2,45 motorvoertuigen per etmaal (verzorging en bezoek)
- => Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal: $5,6 * 50 + 2,45 * 40 \approx 378$
- => Voor een spitsperiode zijn dit circa 30 mvt/uur (gemiddeld iedere 2 minuten 1 motorvoertuig)

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan zal de verkeersgeneratie afnemen met 132 mvt/etmaal (10 mvt/spitsuur).

b.

In de modelsimulatie (regio Holland Rijnland) is gesimuleerd dat in 2024 (tijdshorizon van 10 jaar i.v.m. geldigheid bestemmingsplan) in de spitsperiodes circa 350 mvt/uur gaan rijden tussen de Abellalaan en de Elsbroekerlaan. Hierbij is nog uitgegaan van 1 verbinding tussen deze 2 straten.

Naar verwachting zal het aantal verkeersbewegingen minimaal toenemen op het kruispunt Naronalaan – Elsbroekerlaan, 246 mvt/etmaal en circa 20 mvt/uur in het drukste uur. In totaal levert dit circa 370 mvt/etmaal op dit wegvak op. Een erftoegangsweg kan maximaal 400 mvt/uur in de spits verwerken. In de huidige situatie is de intensiteit dus onder het maximum. In de toekomstige situatie zal de westelijke ontsluitingsroute door fase III als hoofdroute gaan fungeren, waardoor de intensiteit op de Elsbroekerlaan zal afnemen.

Het kruispunt Naronalaan – Elsbroekerlaan kan vanwege zijn ligging (Garbialaan – Naronalaan ca. 70 meter; Naronalaan – Faleriolaan ca. 40 meter) tot verkeersonveiligheid leiden. Door bijvoorbeeld de Naronalaan ondergeschikt te maken (door middel van uitritconstructies) is indien nodig het mogelijk de verkeersveiligheid te verhogen.

¹ Bron: CROW Publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", 2012

2 Zienswijze 2

Het doortrekken van de Naronalaan zal leiden tot sluipverkeer wat zal leiden tot overlast in de aangelegen appartementen. Indiener is van mening dat de Naronalaan uitsluitend bestemd moet worden voor bestemmingsverkeer.

Beantwoording

In de modelsimulatie (regio Holland Rijnland) is gesimuleerd dat in 2024 (tijdshorizon van 10 jaar i.v.m. geldigheid bestemmingsplan) in de spitsperioden circa 350 mvt/uur gaan rijden tussen de Abellalaan en de Elsbroekerlaan. Hierbij is nog uitgegaan van 1 verbinding tussen deze 2 straten.

De Naronalaan krijgt in fase II de functie van toegang naar de aanliggende parkeervoorzieningen in het park. In de inrichting van de route wordt deze ondergeschikte functie vormgegeven. De aansluiting van de Naronalaan op de Elsbroekerlaan kan zo nodig als een ondergeschikte aansluiting gerealiseerd worden in de vorm van een in-/uitritconstructie.

De Faleriolaan, samen met de nieuw te realiseren westelijke route binnen fase III, blijven de routes met minste weerstand. De piekintensiteiten op deze route zijn dermate laag dat gebruik van de Naronalaan als sluiproute niet interessant is. Voor automobilisten met een herkomst of bestemming bij de winkels aan de Abellalaan en een herkomst/bestemming aan de Elsbroekerlaan en noordelijker is de Naronalaan wel de kortste route. Mogelijk dat een enkeling hier gebruik van gaat maken. Het is echter ongewenst dat de route Naronalaan een kortsluiting wordt tussen de Elsbroekerlaan en de Abellalaan. Mocht de Naronalaan desondanks als kortsluiting worden gebruikt, dan kunnen aanvullende maatregelen worden getroffen, door bijvoorbeeld afsluiting van de Naronalaan ter hoogte van Abellalaan.

NB. De Naronalaan is in het vigerende bestemmingsplan al een doorgaande route.

3 Zienswijze 3

Reclamant maakt bezwaar tegen het doortrekken van de Naronalaan. Mede omdat de Garbialaan is afgesloten verwacht reclamant overlast in haar woning aan de Elsbroekerlaan door stank en lawaai van optrekkende auto's en vrachtagens met bestemming Palet. Bovendien zullen bewoners van de westelijke kant van het gebouw Bloemhof ernstige hinder van het plan ondervinden.

Beantwoording

De verkeersgeneratie van de bouwplannen in het ontwerpbestemmingsplan is circa 246 mvt/etmaal. Dit is 132 mvt/etmaal minder dan in het vigerende bestemmingsplan.

Het aantal woningen dat wordt gerealiseerd aan de Elsbroekerlaan is lager dan in het vigerende bestemmingsplan. De verkeersgeneratie is daardoor ook lager (zie zienswijze

1). De Naronalaan wordt bestemd en ingericht voor bestemmingsverkeer. Het aantal verkeersbewegingen op het kruispunt Naronalaan / Elsbroekerlaan zal daardoor minimaal zijn. Om deze redenen leidt het Ontwerpbestemmingsplan niet tot ernstige verkeersoverlast aan de Elsbroekerlaan.

De Naronalaan is ook in het vigerende bestemmingsplan Elsbroek een doorgaande weg. Het ontwerpbestemmingsplan van fase II leidt daarom niet tot een toename van verkeershinder voor bewoners van Bloemhof.

4 Zienswijze 4

Bewoners van de Korenbloem zijn geconfronteerd met een groter aantal parkeerplaatsen voor hun woning dan oorspronkelijk is aangegeven, en die bovendien vlak voor hun venster raam zijn/worden gesitueerd. Met het doortrekken van de Naronalaan wordt deze laan een drukke verkeersweg. Het resterende gedeelte van deze laan komt vol met parkeerplaatsen ten behoeve van de nieuwbouw in fase II.

Reclamant is van mening dat de Naronalaan vanaf de Mesdaglaan/Abellalaan moet worden afgesloten voor verkeer en de Korenbloem voor verkeer alleen bereikbaar wordt vanaf de Elsbroekerlaan.

Beantwoording

In het oorspronkelijke Stedenbouwkundig kader (2006) staat de Naronalaan aangeduid als doorgaande weg. Dit principe is in het ontwerpbestemmingsplan voor fase II niet gewijzigd. De verkeersgeneratie van de bouwplannen in fase II is circa 246 mvt/etmaal. Dit is 132 mvt/etmaal minder dan in het vigerende bestemmingsplan.

Zoals in beantwoording zienswijze 2 is beschreven blijven de Faleriolaan samen met de ontsluiting fase III de routes met minste weerstand. Gebruik van de Naronalaan als sluiproute zijn niet te verwachten. Het ontwerpbestemmingsplan leidt daarom niet tot een toename van verkeer in de Naronalaan.

De parkeerplaatsen aan de Naronalaan zullen weliswaar niet uniek bestemd worden voor het zorgcentrum, het is echter niet te verwachten dat deze door winkelend publiek veel gebruikt zullen worden. Er zijn voldoende parkeerplaatsen rondom de winkels aan de Abellalaan om in de parkeerbehoefte te voorzien

5 Zienswijze 6

Bewoners maken zich zorgen over de aanleg van parkeerplaatsen langs de Naronalaan, dicht op de gevel van Bloemhof, terwijl de Naronalaan een drukke doorgaande weg wordt. De bewoners van Bloemhof zijn voor de overgrote meerderheid aangewezen op

de voorzieningen die het nieuwe zorgcentrum biedt. Zij moeten hiervoor de nieuw geplande Naronalaan oversteken met alle gevaren van dien.

Beantwoording

De Naronalaan is ook in het vigerende bestemmingsplan Elsbroek een doorgaande weg. Het aantal woningen dat wordt gerealiseerd aan de Elsbroekerlaan is lager dan in het vigerende bestemmingsplan. De verkeersgeneratie is daardoor ook lager (zie zienswijze 1). Met in het drukste uur 20 mvt/uur komt de oversteekbaarheid van de Naronalaan niet in gevaar.