

1_ID4_RE tussenstand Mijnsheerenland RE Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland _____	2
2_ID5_RE tussenstand Mijnsheerenland RE Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland _____	16
3_ID6_20241001 Reactieblad Mijnsheerenland _____	30
4_ID9_Rapportage 'Verkeersonderzoek Mijnsheerenland-West' (017180.20240325.R1.02) _____	32
5_ID12_Rapportage 'Verkeersonderzoek Mijnsheerenland-West' (017801.20240830.R1.03) _____	62
6_ID11_stedenbouwkundige modellen 11 sept 2024 - 240911 modellen ____	99
7_ID15_RE Ontsluiting nabij N489 - perceel tijdelijke huisvesting Mijnsheerenland _____	102
8_ID20_RE ontsluiting op rotonde Mijnsheerenland _____	113
9_ID24_RE overleg rotonde Mijnsheerenland nav onderzoek _____	118
10_ID26_RE Hoeksche WaardN489 ontsluiting op rotonde Mijnsheerenland _____	121

From: "5.1.2.e" <5.1.2.e@pzh.nl>
Sent: Thu, 3 Oct 2024 16:39:20 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@gemeentehw.nl>
Subject: RE: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

Ja dank, ik zag inderdaad dat er contact is geweest met de wegbeheerder. Fijn dat het contact al vroeg in het proces is gezocht.

Ik zou nog de volgende punten willen meegeven vanuit onze mobiliteitstoets. Die in de verdere uitwerking vorm kunnen krijgen.

- In alle scenario's kan het verkeer goed worden afgewikkeld. In variant 2 gaat het verkeer echter de provinciale weg gebruiken voor lokale ritten, wat niet wenselijk is. Varianten 1 en 3, zoals ook aangegeven in het rapport, zijn dus de betere opties.
- Parkeren wordt niet benoemd, voor sociale huurwoningen hebben we een provinciale (data gedreven) norm. Er is nog geen parkeernota in Hoeksche Waard met data gedreven parkeernormen. Eerder is er wel op projectniveau met data gedreven parkeernormen gewerkt. Bij verdere uitwerking zouden jullie hier nog op in kunnen gaan.
- Provinciaal Hoofd fietsnet loopt langs Maasweg N489. Advies om vanuit dit plan aan de noordzijde een rechtstreekse fietsverbinding te maken.
- In het verkeersonderzoek missen we hoe er wordt omgegaan met OV. Wij gaan hier intern ook nog achter de nieuwe aanbesteding aan.

Mochten er nog vragen zijn hoor ik het graag!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e @pzh.nl

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr(in de ochtend)

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>

Verzonden: donderdag 3 oktober 2024 08:39

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> @pzh.nl>

Onderwerp: RE: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

Dank voor de reactie, en helder.

Voor mobiliteit: voor jouw info: ik stemde (ook eerder al) af met je collega 5.1.2.e Zie de bijlage.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>

Verzonden: woensdag 2 oktober 2024 17:43

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>

Onderwerp: RE: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

Vanuit ruimtelijke kwaliteit hebben we geen opmerkingen meer. Het plan is voldoende afgestemd in het proces met mijn collega's. Daarin zijn we ingegaan op het belang van de dorpsrand. Daar wordt aan voldaan. Over de verschillende varianten hebben we vanuit ons ruimtelijke kwaliteitsbeleid verder geen voorkeur.

Ik heb de vraag nog voorgelegd aan collega's van mobiliteit. En verwacht daar vandaag iets over mee te geven. Ik heb gehoord dat er wel aandachtspunten zijn, maar de terugkoppeling laat tot morgen op zich wachten. Excuus daarvoor. Als ik de aandachtspunten terugkrijg zal ik deze zsm delen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e @pzh.nl

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr(in de ochtend)

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e

Verzonden: donderdag 26 september 2024 15:38

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>

Onderwerp: RE: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

Ja snap ik! Ik zorg dat je woensdag iets hoort.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr(in de ochtend)

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>

Verzonden: donderdag 26 september 2024 15:35

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>

Onderwerp: RE: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

Dank voor deze tussentijdse melding. Ik zie uit naar de reactie.

Als dat woensdag lukt is dat heel fijn omdat ik donderdag weer overleg heb met ontwikkelaar en corporatie over dit project.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Postbus 2003
3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>

Verzonden: donderdag 26 september 2024 15:31

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>

Onderwerp: RE: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

Ik verwacht volgende week woensdag met een reactie te kunnen komen op je vraag over Mijnsheerenland.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e @pzh.nl

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr(in de ochtend)

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>

Verzonden: maandag 16 september 2024 16:47

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@starling.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>

Onderwerp: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

5.1.2.e In ieder geval fijn dat je collega 5.1.2.e heeft kunnen reageren op de Randweg (Oud-Beijerland)!

Bij deze geven we de provincie ook graag een update over het project met Tijdelijke Woningen in Mijnsheerenland. Nèt voor de vakantie hebben we een bestuurlijk overleg gehad over met name de ontsluiting van het plan. Op basis van dat overleg zijn we samen met de grondeigenaar/projectontwikkelaar 5.1.2.e en de corporatie het plan aan het verfijnen. Over deze verfijning hadden we afgelopen donderdag een inhoudelijk overleg. Tijdens dat overleg kregen we het plan zoals in de bijlage gepresenteerd. Dit plan zijn we nu binnen de gemeente (op hoofdlijnen) aan het beoordelen.

Graag vragen we de provincie bij deze ook om een reactie. Zodat we dat evt weer mee kunnen nemen in de verdere planontwikkeling.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

 gemeente
Hoeksche Waard

Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Verzonden: vrijdag 9 augustus 2024 10:18

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @gemeentehw.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @starling.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @gemeentehw.nl>; 5.1.2.e

5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Onderwerp: RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

Hartelijk dank voor je mail en goed om te horen dat je met deze opgave aan de slag bent.

Ik hoop begin volgende week met een inhoudelijke reactie te komen.

Voor nu alvast een fijn weekend gewenst.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e @pzh.nl

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @gemeentehw.nl>

Verzonden: dinsdag 6 augustus 2024 16:31

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @starling.nl>, 5.1.2.e <5.1.2.e @gemeentehw.nl>, 5.1.2.e

5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Onderwerp: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Sommige personen die dit bericht hebben ontvangen, ontvangen niet vaak e-mail van 5.1.2.e @gemeentehw.nl. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Beste 5.1.2.e

Als korte introductie: ik ben sinds 1 februari 5.1.2.e in de gemeente Hoeksche Waard. Ik nam die rol over van 5.1.2.e en ik trek samen met o.a. 5.1.2.e en 5.1.2.e op voor deze locaties. Op dit moment komen de locaties Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland weer wat meer op tempo. Daarom zet ik in onderstaande e-mail kort de stand van zaken neer, dit conform de afspraak om de provincie op de hoogte te houden van de vorderingen in het project.

Stand van zaken Randweg

De locatie aan de Randweg is eerder met de provincie besproken. Deze locatie komt als geschikt en haalbaar naar voren, mede omdat de grondeigenaar (een stichting) een positieve grondhouding heeft om mee te werken. De gehele locatie in bezit bij deze grondeigenaar zijn we aan het bestuderen (adviesbureau Rho in opdracht van corporatie HW Wonen). Zie voor een eerste ruimtelijke analyse de bijlage. Deze analyse/verkenning moet nog verder uitgewerkt worden, zie deze ajb dus als eerste aanzet. We concluderen op dit moment dat het zuidelijke deel van dit perceel een geschikter deel van de kavel is voor tijdelijke woningen dan het noordelijke deel. Dit vanwege de volgende hoofdargumenten:

- op het noordelijk deel ligt voor een groot deel een veiligheidszone vanwege de LPG-tank van het benzinestation. Dit drukt de tijdelijke woningen naar een onlogisch gedeelte van de kavel;
- Voor het zuidelijk deel kan een logischere landschappelijke inpassing gemaakt worden (de huidige verkenning in de bijlage moet daarop nog geoptimaliseerd worden. Dat bespraken we vandaag ook met Rho: een andere setting van de tijdelijke woningen (meer opengericht naar het landschap en meer gebruik maken van het bestaande groen rondom);
- Daarnaast kunnen we voor dit deel gebruik maken van een bestaande ontsluiting (via de huidige parkeerplaats) op de Randweg en kunnen we waarschijnlijk (grotendeels) vanwege dubbelgebruik gebruik maken van de al aanwezige parkeerplaatsen;

Voor de locatie Randweg gaan we graag het gesprek aan met de provincie over de landschappelijke inpassing: "Onderwerp van dat gesprek is of we de landschappelijke inrichting van het gebied tijdelijk of permanent maken. Naar aanleiding daarvan kunnen we met elkaar randvoorwaarden opstellen voor de inrichting van het gebied."

Qua planning (ingegeven door de subsidietermijnen) zetten we er op in om 3 september aan ons college voor te leggen om een GO te geven op de verder uitwerking van deze locatie. Zodat we eind september het eerste participatiemoment hebben (inloopavond 25 sept).

Stand van zaken Mijnsheerenland

Voor Mijnsheerenland hebben we een poos geleden de gesprekken weer opgestart. We voeren hier vooral overleg over de ontsluiting en de exacte locatie van de tijdelijke woningen (beide wensen uit de participatie). Deze werken we op dit moment uit en de eerste onderzoeken worden op korte termijn (deze zomer) uitgevoerd. Voor de subsidie op de tijdelijke woningen is het nodig dat kort na de zomer de omgevingsvergunning gaat lopen voor de tijdelijke woningen. Dat hebben we in gang gezet.

Voor de volledigheid geven we aan dat we via de (voormalige) portefeuillehoudende wethouder Robin Heij vernomen hebben dat ook de provincie groen licht geeft op de ontwikkeling van deze locatie.

We vernemen graag je reactie op bovenstaand.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Verzonden: dinsdag 11 juli 2023 10:53

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @gemeentehw.nl>

Onderwerp: RE: VERTROUWELIJK: locatie Oud-Beijerland Tijdelijke woningen (en twee korte zaken over Mijnsheerenland en Goudswaard)

Beste 5.1.2.e

Korte aanvulling nog n.a.v. ons gesprek gisteren.

We hadden het over of de duur van de tijdelijkheid nog van invloed is op de mogelijkheden.

Indien we kiezen voor maatwerk bij een tijdelijke inrichting van het landschap en aantasten van de openheid is een korte tijdelijkheid (bijv. 10 jaar i.p.v. 15 jaar) wel wenselijk. Dit omdat dit de onevenredigheid van de afbreuk vermindert.

Iets om tijdens ons gesprek bij aanvang van de stedenbouwkundige schetsen nog op in te gaan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e @pzh.nl

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Van: 5.1.2.e

Verzonden: maandag 10 juli 2023 15:30

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>

Onderwerp: RE: VERTROUWELIJK: locatie Oud-Beijerland Tijdelijke woningen (en twee korte zaken over Mijnsheerenland en Goudswaard)

Dank voor de samenvatting 5.1.2.e Duidelijke weergave van wat e besproken hebben.

Voor de volledigheid of het karakter van het landschap permanent of tijdelijk wordt heeft ook invloed op de mogelijkheden en wat de kaders van de provincie zijn.

Het overleg is om met elkaar te kijken wat de wens is van de corporatie en de gemeente en wat de kaders van provinciaal Omgevingsbeleid dan zijn / hoe hieraan invulling kan worden gegeven.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e @pzh.nl

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>

Verzonden: maandag 10 juli 2023 14:48

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> @pzh.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>;

5.1.2.e <5.1.2.e> @pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>

Onderwerp: VERTROUWELIJK: locatie Oud-Beijerland Tijdelijke woningen (en twee korte zaken over Mijnsheerenland en Goudswaard)

Beste 5.1.2.e

We spraken elkaar zojuist over de mogelijke locatie in Oud-Beijerland voor tijdelijke woningen. Via deze mail bevestig ik de afspraken die we samen maakten. Ook spraken we kort nog over Mijnsheerenland en Goudswaard. Ook die zaken heb ik in deze mail bevestigd.

Ik heb je toegelicht hoe we tot deze locatie in Oud-Beijerland zijn gekomen

Er was een andere voorkeurslocatie aan de Randweg waar eerder tijdelijk zorgunits hebben gestaan. Helaas wil de grondeigenaar van dat perceel niet meewerken aan het plaatsen van tijdelijke woningen. We vinden het als gemeente én HW Wonen belangrijk dat er tijdelijke woningen in Oud-Beijerland komen omdat hier behoefte aan is. Dus hebben we actief gezocht naar andere locaties. Deze locatie komt na dit onderzoek als geschikt en haalbaar naar voren. Daar zijn we heel blij mee.



De locatie is eerder via 5.1.2.e met jullie gedeeld

Door 5.1.2.e werd toen aan mij meegegeven dat dit een locatie is waar jullie als provincie nog over wilden praten. Vandaar ons gesprek vandaag.

HW Wonen is nu in onderhandeling met de grondeigenaar over gebruik van de grond

We verwachten hier deze zomer duidelijkheid over te hebben. De verwachtingen zijn positief.

Zodra we aan de slag kunnen met de stedenbouwkundige schetsen voor het perceel treden wij eerst met elkaar in overleg

Dat gesprek voeren we met 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e jij en ik. Onderwerp van dat gesprek is of we de landschappelijke inrichting van het gebied tijdelijk of permanent maken. Naar aanleiding daarvan kunnen we met elkaar randvoorwaarden opstellen voor de inrichting van het gebied.

Ik houd je op de hoogte van de vorderingen in dit project

Ik hoop de afspraak snel te kunnen plannen.

Voor de locatie in Mijnsheerenland wacht ik op jullie reactie op de plannen voor de permanente woningen

5.1.2.e is met vakantie en komt komende dinsdag terug. Jij vroeg mij om de mail die ik over locatie Mijnsheerenland naar 5.1.2.e stuurde door te sturen (dit is inmiddels gebeurd) zodat jij ook met 5.1.2.e hierover kunt overleggen. Ik zie jullie reactie graag tegemoet.

Voor Goudswaard hebben 5.1.2.e en 5.1.2.e recent de plannen nog doorgenomen met 5.1.2.e

Jij vraagt nog na bij 5.1.2.e of er dingen zijn die vanuit provincie nu nog meegegeven moeten worden voor we tot de vergunningprocedure overgaan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentchw.nl



From: "5.1.2.e" <5.1.2.e@pzh.nl>
Sent: Thu, 3 Oct 2024 14:31:41 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@pzh.nl>
Cc: "5.1.2.e" <5.1.2.e@pzh.nl>
Subject: RE: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland
Attachments: 20241001 Reactieblad Mijnsheerenland.docx

Hoi 5.1.2.e

Ik stoei een beetje met iDMS, dacht het je toegezonden te hebben, let wel dit is een concept. 5.1.2.e maakt hier nog wat leesbaars van.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Provincie Zuid-Holland

5.1.2.e

RO – Verstedelijking&Mobiliteit – Bereikbaarheid

5.1.2.e



e-mail: 5.1.2.e@pzh.nl

M: 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>

Verzonden: donderdag 3 oktober 2024 14:24

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e >@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e >@pzh.nl>

Onderwerp: RE: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Hoi 5.1.2.e

Zou je hier nog iets over kunnen zeggen? Ik zou het graag naar de gemeente terugkoppelen. Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e >@pzh.nl>

Verzonden: woensdag 2 oktober 2024 15:43

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e >@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e >@pzh.nl>

Onderwerp: Re: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Er zijn wel wat aandachtspunten, m'n fiets Morgenochtend weet ik meer.

5.1.2.e

Verzonden vanaf [Outlook voor Android](#)

From: 5.1.2.e <5.1.2.e >@pzh.nl>

Sent: Wednesday, October 2, 2024 2:52:34 PM

To: 5.1.2.e <5.1.2.e >@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e >@pzh.nl>

Subject: RE: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Hoi 5.1.2.e

Heb je wellicht al een korte terugkoppeling voor mij?

Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Verzonden: donderdag 26 september 2024 15:56

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Onderwerp: Re: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Thx. We bespreken dit as dinsdag.

5.1.2.e

Verzonden vanaf [Outlook voor Android](#)

From: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Sent: Thursday, September 26, 2024 3:27:12 PM

To: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Subject: RE: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Hoi 5.1.2.e

Het gaat om 87 woningen op deze locatie. Ter achtergrond heb ik aanvullend document om mee te geven.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Verzonden: woensdag 25 september 2024 09:49

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Onderwerp: RE: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Hou 5.1.2.e

Is er nog meer informatie dan de tekeningen. Ik zie nergens een legenda en om hoeveel woningen het dan gaat.

Als dit een tussenstand is, wat is dan de informatie over de start. Dus graag wat meer info om een zinvolle bespreking a.s. dinsdag te kunnen voeren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Provincie Zuid-Holland

5.1.2.e

RO – Verstedelijking&Mobiliteit – Bereikbaarheid

5.1.2.e



e-mail: 5.1.2.e @pzh.nl

M: 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Verzonden: dinsdag 24 september 2024 16:17

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e @pzh.nl>

Onderwerp: FW: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e

Ik zou graag een mobiliteitstoets laten doen voor het bijgevoegde plan in Mijnsheerenland. Het gaat om tijdelijke woningen op deze locatie.

Daarbij graag ook de focus op de ontsluiting en de aansluiting op de naastgelegen provinciale weg N489.

Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr(in de ochtend)

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)>

Verzonden: dinsdag 17 september 2024 10:58

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)>

Onderwerp: FW: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Dag 5.1.2.e

Deze stuur ik aan jou door. Pak jij het op?

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e [@gemeentehw.nl](mailto:5.1.2.e@gemeentehw.nl)>

Verzonden: maandag 16 september 2024 16:47

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e [@starling.nl](mailto:5.1.2.e@starling.nl)>; 5.1.2.e <5.1.2.e [@gemeentehw.nl](mailto:5.1.2.e@gemeentehw.nl)>; 5.1.2.e

5.1.2.e <5.1.2.e [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)>

Onderwerp: tussenstand Mijnsheerenland RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

5.1.2.e ? In ieder geval fijn dat je collega 5.1.2.e heeft kunnen reageren op de Randweg (Oud-Beijerland)!

Bij deze geven we de provincie ook graag een update over het project met Tijdelijke Woningen in Mijnsheerenland. Nèt voor de vakantie hebben we een bestuurlijk overleg gehad over met name de ontsluiting van het plan. Op basis van dat overleg zijn we samen met de grondeigenaar/projectontwikkelaar 5.1.2.e en de corporatie het plan aan het verfijnen. Over deze verfijning hadden we afgelopen donderdag een inhoudelijk overleg. Tijdens dat overleg kregen we het plan zoals in de bijlage gepresenteerd. Dit plan zijn we nu binnen de gemeente (op hoofdlijnen) aan het beoordelen.

Graag vragen we de provincie bij deze ook om een reactie. Zodat we dat evt weer mee kunnen nemen in de verdere planontwikkeling.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



Van: [redacted] <[redacted]@pzh.nl>

Verzonden: vrijdag 9 augustus 2024 10:18

Aan: [redacted] <[redacted]@gemeentehw.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@starling.nl>; [redacted] <[redacted]@gemeentehw.nl>; [redacted]

[redacted] <[redacted]@pzh.nl>

Onderwerp: RE: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Beste [redacted]

Hartelijk dank voor je mail en goed om te horen dat je met deze opgave aan de slag bent.

Ik hoop begin volgende week met een inhoudelijke reactie te komen.

Voor nu alvast een fijn weekend gewenst.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]



M [redacted]

E [redacted]@pzh.nl

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e <5.1.2.e @gemeentehw.nl>

Verzonden: dinsdag 6 augustus 2024 16:31

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @starling.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @gemeentehw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Onderwerp: Tijdelijke woningen Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland

Sommige personen die dit bericht hebben ontvangen, ontvangen niet vaak e-mail van 5.1.2.e <5.1.2.e @gemeentehw.nl>. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Beste 5.1.2.e

Als korte introductie: ik ben sinds 1 februari 5.1.2.e in de gemeente Hoeksche Waard. Ik nam die rol over van 5.1.2.e en ik trek samen met o.a. 5.1.2.e en 5.1.2.e op voor deze locaties. Op dit moment komen de locaties Randweg (Oud-Beijerland) en Mijnsheerenland weer wat meer op tempo. Daarom zet ik in onderstaande e-mail kort de stand van zaken neer, dit conform de afspraak om de provincie op de hoogte te houden van de vorderingen in het project.

Stand van zaken Randweg

De locatie aan de Randweg is eerder met de provincie besproken. Deze locatie komt als geschikt en haalbaar naar voren, mede omdat de grondeigenaar (een stichting) een positieve grondhouding heeft om mee te werken. De gehele locatie in bezit bij deze grondeigenaar zijn we aan het bestuderen (adviesbureau Rho in opdracht van corporatie HW Wonen). Zie voor een eerste ruimtelijke analyse de bijlage. Deze analyse/verkenning moet nog verder uitgewerkt worden, zie deze ajb dus als eerste aanzet. We concluderen op dit moment dat het zuidelijke deel van dit perceel een geschikter deel van de kavel is voor tijdelijke woningen dan het noordelijke deel. Dit vanwege de volgende hoofdargumenten:

- op het noordelijk deel ligt voor een groot deel een veiligheidszone vanwege de LPG-tank van het benzinstation. Dit drukt de tijdelijke woningen naar een onlogisch gedeelte van de kavel;
- Voor het zuidelijk deel kan een logischere landschappelijke inpassing gemaakt worden (de huidige verkenning in de bijlage moet daarop nog geoptimaliseerd worden. Dat bespraken we vandaag ook met Rho: een andere setting van de tijdelijke woningen (meer opengericht naar het landschap en meer gebruik maken van het bestaande groen rondom);
- Daarnaast kunnen we voor dit deel gebruik maken van een bestaande ontsluiting (via de huidige parkeerplaats) op de Randweg en kunnen we waarschijnlijk (grotendeels) vanwege dubbelgebruik gebruik maken van de al aanwezige parkeerplaatsen;

Voor de locatie Randweg gaan we graag het gesprek aan met de provincie over de landschappelijke inpassing: “Onderwerp van dat gesprek is of we de landschappelijke inrichting van het gebied tijdelijk of permanent maken. Naar aanleiding daarvan kunnen we met elkaar randvoorwaarden opstellen voor de inrichting van het gebied.”

Qua planning (ingegeven door de subsidietermijnen) zetten we er op in om 3 september aan ons college voor te leggen om een GO te geven op de verder uitwerking van deze locatie. Zodat we eind september het eerste participatiemoment hebben (inloopavond 25 sept).

Stand van zaken Mijnsheerenland

Voor Mijnsheerenland hebben we een poos geleden de gesprekken weer opgestart. We voeren hier vooral overleg over de ontsluiting en de exacte locatie van de tijdelijke woningen (beide wensen uit de participatie). Deze werken we op dit moment uit en de eerste onderzoeken worden op korte termijn (deze zomer) uitgevoerd. Voor de subsidie op de tijdelijke woningen is het nodig dat kort na de zomer de omgevingsvergunning gaat lopen voor de tijdelijke woningen. Dat hebben we in gang gezet.

Voor de volledigheid geven we aan dat we via de (voormalige) portefeuillehoudende wethouder Robin Heij vernomen hebben dat ook de provincie groen licht geeft op de ontwikkeling van deze locatie.

We vernemen graag je reactie op bovenstaand.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>

Verzonden: dinsdag 11 juli 2023 10:53

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>

Onderwerp: RE: VERTROUWELIJK: locatie Oud-Beijerland Tijdelijke woningen (en twee korte zaken over Mijnsheerenland en Goudswaard)

Beste 5.1.2.e

Korte aanvulling nog n.a.v. ons gesprek gisteren.

We hadden het over of de duur van de tijdelijkheid nog van invloed is op de mogelijkheden.

Indien we kiezen voor maatwerk bij een tijdelijke inrichting van het landschap en aantasten van de openheid is een korte tijdelijkheid (bijv. 10 jaar i.p.v. 15 jaar) wel wenselijk. Dit omdat dit de onevenredigheid van de afbreuk vermindert.

Iets om tijdens ons gesprek bij aanvang van de stedenbouwkundige schetsen nog op in te gaan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e

Verzonden: maandag 10 juli 2023 15:30

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>

Onderwerp: RE: VERTRouwELIJK: locatie Oud-Beijerland Tijdelijke woningen (en twee korte zaken over Mijnsheerenland en Goudswaard)

Dank voor de samenvatting 5.1.2.e Duidelijke weergave van wat e besproken hebben.

Voor de volledigheid of het karakter van het landschap permanent of tijdelijk wordt heeft ook invloed op de mogelijkheden en wat de kaders van de provincie zijn.

Het overleg is om met elkaar te kijken wat de wens is van de corporatie en de gemeente en wat de kaders van provinciaal Omgevingsbeleid dan zijn / hoe hieraan invulling kan worden gegeven.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e @pzh.nl

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>

Verzonden: maandag 10 juli 2023 14:48

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> @pzh.nl>

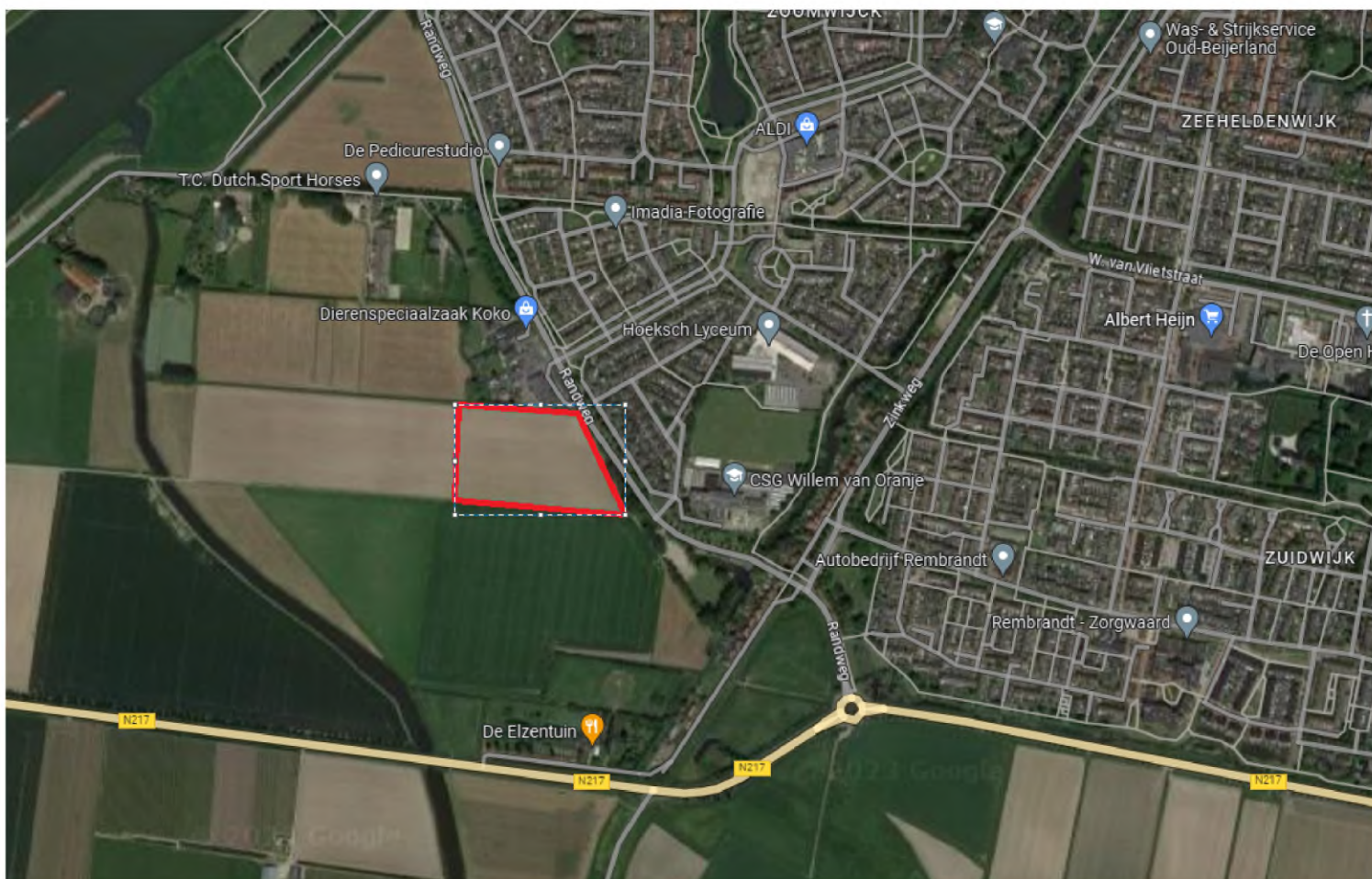
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e> @pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>

Onderwerp: VERTRouwELIJK: locatie Oud-Beijerland Tijdelijke woningen (en twee korte zaken over Mijnsheerenland en Goudswaard)

We spraken elkaar zojuist over de mogelijke locatie in Oud-Beijerland voor tijdelijke woningen. Via deze mail bevestig ik de afspraken die we samen maakten. Ook spraken we kort nog over Mijnsheerenland en Goudswaard. Ook die zaken heb ik in deze mail bevestigd.

Ik heb je toegelicht hoe we tot deze locatie in Oud-Beijerland zijn gekomen

Er was een andere voorkeurslocatie aan de Randweg waar eerder tijdelijk zorgunits hebben gestaan. Helaas wil de grondeigenaar van dat perceel niet meewerken aan het plaatsen van tijdelijke woningen. We vinden het als gemeente én HW Wonen belangrijk dat er tijdelijke woningen in Oud-Beijerland komen omdat hier behoefte aan is. Dus hebben we actief gezocht naar andere locaties. Deze locatie komt na dit onderzoek als geschikt en haalbaar naar voren. Daar zijn we heel blij mee.



De locatie is eerder via 5.1.2.e met jullie gedeeld

Door 5.1.2.e werd toen aan mij meegegeven dat dit een locatie is waar jullie als provincie nog over wilden praten. Vandaar ons gesprek vandaag.

HW Wonen is nu in onderhandeling met de grondeigenaar over gebruik van de grond

We verwachten hier deze zomer duidelijkheid over te hebben. De verwachtingen zijn positief.

Zodra we aan de slag kunnen met de stedenbouwkundige schetsen voor het perceel treden wij eerst met elkaar in overleg

Dat gesprek voeren we met ^{5.1.2.e} ^{5.1.2.e} ^{5.1.2.e} jij en ik. Onderwerp van dat gesprek is of we de landschappelijke inrichting van het gebied tijdelijk of permanent maken. Naar aanleiding daarvan kunnen we met elkaar randvoorwaarden opstellen voor de inrichting van het gebied.

Ik houd je op de hoogte van de vorderingen in dit project

Ik hoop de afspraak snel te kunnen plannen.

Voor de locatie in Mijnsheerenland wacht ik op jullie reactie op de plannen voor de permanente woningen

^{5.1.2.e} is met vakantie en komt komende dinsdag terug. Jij vroeg mij om de mail die ik over locatie Mijnsheerenland naar ^{5.1.2.e} stuurde door te sturen (dit is inmiddels gebeurd) zodat jij ook met ^{5.1.2.e} hierover kunt overleggen. Ik zie jullie reactie graag tegemoet.

Voor Goudswaard hebben ^{5.1.2.e} en ^{5.1.2.e} recent de plannen nog doorgenomen met ^{5.1.2.e}

Jij vraagt nog na bij ^{5.1.2.e} of er dingen zijn die vanuit provincie nu nog meegegeven moeten worden voor we tot de vergunningprocedure overgaan.

Met vriendelijke groet,

^{5.1.2.e}

^{5.1.2.e}



Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



	20241001 Reactieblad Mijnsheerenland tussenstand tijdelijke woningen en aansluiting N489
Lopen	
Fiets	Provinciaal Hoofdfietsnet loopt langs Maasweg N489. Advies om vanuit dit plan aan de noordzijde een rechtstreekse fietsverbinding te maken.
Openbaar Vervoer	<p>In de notitie "Bespreking gemeente HW/provincie Zuid-Holland" is OV geen onderwerp van gesprek. Het OV in Mijnsheerenland wordt afgewikkeld via de 'Provinciale weg'.</p> <p>Mijnsheerenland ligt de concessie Hoeksche Waard/ Goeree-Overflakkee. De beoordeling van offerte(s) vindt nu plaats van de nieuwe aanbesteding voor het OV. Onbekend is wat volgens de beste aanbieder de bediening van Mijnsheerenland wordt.</p> <p>In het Verkeersonderzoek is OV niet al zodanig benoemd en behandeld.</p>
Parkeren	Parkeren wordt niet benoemd. Gemeente Hoekse Waard heeft nog geen data gedreven parkeernormen voor sociale huur. Wel al toegepast voor twee eerdere ontwikkelingen.
DBI	<p>5.1.2.e</p> <p>Er is al vroegtijdig contact met PZH als wegbeheerder van de N489. Vanuit het vooroverleg is er tot deze ontsluitingsvariant op de rotonde gekomen. Wij kunnen ons vinden in deze variant, maar er zal uiteraard in een volgende stap een nadere uitwerking plaats moeten vinden.</p> <p>De volgende opmerkingen zijn meegegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wel willen we jullie vragen om te (laten) onderzoeken wat deze variant doet met de belasting (verzadigingsgraad) van beide rotondes die aansluiten op de N489, zodat we inzicht hebben of de huidige rotondevorm ook in de toekomst het verkeer goed kan verwerken. Uitgangspunt voor ons is dat de verzadigingsgraad per tak maximaal 80% mag zijn. • Verder nog een kleine opmerking op de fietsinfrastructuur vanaf de rotonde naar de Laan van Westmolen. In het schetsontwerp moeten fietsers vanaf de fietsoversteek invoegen op de rijbaan (en andersom). Het zou voor fietsers wenselijker zijn als er een opvangfietspad komt, zodat ze kunnen in- en uitvoegen op de rijbaan van de nieuwe weg. Hieronder heb ik heel schetsmatig met rode lijnen aangegeven wat ik bedoel. Wellicht is dit iets voor de verdere uitwerking van het plan:

	
Data & Model	<p>5.1.2.e</p> <p>In alle scenario's kan het verkeer goed worden afgewikkeld. In variant 2 gaat het verkeer echter de provinciale weg gebruiken voor lokale ritten, wat niet wenselijk is. Varianten 1 en 3, zoals ook aangegeven in het rapport, zijn dus de betere opties.</p>
Geluid	
Logistiek	
Overige	
Samenvatting	<p>N.a.v. Overleg 1 oktober 2024 wordt geconstateerd dat de verkeersmodellen nog niet helemaal helder zijn. Zie de reactie bij Data en Model.</p> <p>T.a.v. fiets wordt een aansluiting gemist.</p> <p>Nagegaan moet nog worden bij de concessie managers of er in de nieuwe aanbesteding nog iets is opgenomen over de verdere bediening (actie 5.1.2.e)</p> <p>Gelet op de infrastructuur is het prettig te melden dat de gemeente al contacten heeft opgenomen. De varianten moeten echter eerst verder uitgewerkt worden. Hiervoor zijn opmerkingen opgenomen in dit reactieblad.</p>

Woningbouwontwikkeling Mijnsheerenland-West

Verkeersonderzoek

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Hoeksche Waard
Woningbouwontwikkeling Mijnsheerenland-
West

Kenmerk
Datum publicatie

017180.20240325.R1.02
25 maart 2024

Projectleider Goudappel

5.1.2.e

© Copyright Goudappel BV 25-3-24

Inhoudsopgave

1. Verkeersgeneratie	6
1.1 Functieprogramma	6
1.2 Aanpak en uitgangspunten	6
1.3 Resultaat verkeersgeneratie	7
1.4 Nuancering verkeersgeneratie	8
2. Verkeersafwikkeling	9
2.1 Verkeersintensiteiten	9
2.2 Aanpak en uitgangspunten	10
2.3 Resultaat Wegenscan Laan van Westmolen	11
2.4 Resultaat Wegenscan Maasdijk	12
2.5 Resultaat Wegenscan N489/Maasweg	13
3. Verkeersveiligheid	14
4. Verkeersontsluiting	16
4.1 Ontsluiting via Laan van Westmolen	16
4.2 Ontsluiting via rotonde N489	18
4.3 Ontsluiting via Laan van Westmolen en rotonde N489	21
4.4 Resultaat analyse	22
5. Conclusies	24
Bijlage 1 Intensiteiten verkeersmodel Hoeksche Waard	25
Bijlage 2 In- en uitvoer Wegenscan	27

Samenvatting

Aanleiding

In het westen van Mijnsheerenland zijn plannen voor een woningbouwontwikkeling van 87 woningen, variërend in grootte en type. In eerste instantie wordt voorzien in de realisatie van 39 tijdelijke woningen¹. In een later stadium zijn daarnaast 48 vrijstaande koopwoningen beoogd. In het voorlopige ontwerp (zie figuur) wordt het verkeer vanaf het plangebied aan de oostzijde ontsloten via de Laan van Westmolen. Aan Goudappel BV is gevraagd een verkeersonderzoek uit te voeren, waarin onderzocht wordt of de bestaande wegcapaciteit de verkeerstoename goed kan opvangen en zo niet, of een nieuwe aansluiting via de recent aangelegde rotonde (linksonder in figuur) noodzakelijk is (en wat daar de verkeerskundige effecten van zijn). Aanvullend is gevraagd een scenario te onderzoeken waarbij het plangebied zowel aan oostelijke als westelijke zijde wordt ontsloten. In voorliggende rapportage worden de aanpak, uitgangspunten en resultaten van dit onderzoek beschreven.



Figuur: Ligging ontwikkellocatie (bron: opdrachtgever)

¹ Voor een tijdsperiode van maximaal 15 jaar. Na deze periode worden op de locatie van de tijdelijke woningen 32 sociale huurwoningen gerealiseerd.

Conclusie

In het verkeersonderzoek is in eerste instantie de verkeersgeneratie berekend. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling, bestaande uit 39 tijdelijke en 48 vrijstaande koopwoningen, circa 680 motorvoertuigen (mvt/etmaal) genereert. Naar verwachting valt de verkeersgeneratie van de tijdelijke woningen op basis van de doelgroepen lager uit. Bovendien is de verkeersgeneratie op lange termijn lager, doordat de 39 tijdelijke woningen worden vervangen voor 32 sociale huurwoningen (lager verkeersgeneratiekencijfer).

De verkeersveiligheid op wegvakniveau is geanalyseerd, op basis van de richtlijnen conform Duurzaam Veilig, waarin vormgeving, functie en gebruik in evenwicht moeten zijn. Na realisatie van de ontwikkeling worden met een oostelijke ontsluiting geen verkeerskundige knelpunten verwacht. Een oostelijke ontsluiting kent nagenoeg enkel voordelen, zoals voldoende wegcapaciteit, een goede in- en toepasbaarheid en verkeersveiligheid.

Als tweede variant is een westelijke ontsluiting via de rotonde N489 geanalyseerd. Deze ontsluiting is in enkele opzichten wenselijk, maar wordt met name op basis van doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid (in de omgeving) afgeraden. Ook zijn voor deze ontsluiting diverse infrastructurele maatregelen benodigd, bijvoorbeeld op de Maasdijk. Dit betekent dat variant 1 de voorkeur boven variant 2 verdient.

Als derde variant is een combinatie van ontsluitingsvarianten geanalyseerd. Hieruit blijkt dat op alle aspecten, behalve op het risico van sluipverkeer, een combinatie van ontsluitingen verkeerskundig gezien de voorkeursvariant is.

1. Verkeersgeneratie

1.1 Functieprogramma

In het plan zijn in eerste instantie 39 tijdelijke woningen beoogd. Voor zover nu bekend worden deze woningen opgeleverd als huurwoningen. In een later stadium zijn 48 vrijstaande koopwoningen beoogd. Na een periode van 15 jaar worden de tijdelijke woningen vervangen door 32 sociale huurwoningen. In tabel 1.1 is het totale functieprogramma weergegeven.

functie	aantal	eenheid
studio's	10	woningen
tweekamer appartementen	6	woningen
driekamer appartementen	23	woningen
vrijstaande koopwoningen	48	woningen
totaal	87	woningen

Tabel 1.1: Functieprogramma woningbouwontwikkeling Mijnsheerenland-West

1.2 Aanpak en uitgangspunten

Nieuwe functies genereren een bepaalde hoeveelheid aan verkeersbewegingen. Deze verkeersgeneratie bestaat uit de sommatie van aankomend en vertrekkend verkeer dat een ontwikkeling genereert. Het gemeentelijk beleid van de Hoeksche Waard voorziet niet in eigen normen of kencijfers voor verkeersgeneratie. Daarom is met CROW²-kencijfers³ de verkeersgeneratie van de ontwikkeling berekend. Binnen de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en de ligging van de locatie ten opzichte van het centrum. Voor Mijnsheerenland geldt een 'niet stedelijk' profiel. De ontwikkellocatie ligt in stedelijke zone 'rest bebouwde kom'. In deze classificatie is een bandbreedte beschikbaar. In deze studie wordt uitgegaan van de gemiddelde kencijfers; er is op dit moment geen aanleiding hiervan af te wijken. De te hanteren kencijfers zijn te zien in tabel 1.2.

functie	type conform CROW-381	kencijfer (min.)	kencijfer (max.)	kencijfer (gem.)	eenheid
studio's	huur, appartement, midden/goedkoop	3,7	4,5	4,1	per woning
tweekamer appartementen	huur, appartement, duur	5,6	6,4	6,0	per woning
driekamer woningen	huur, appartement, duur	5,6	6,4	6,0	per woning
vrijstaande koopwoningen	koop, huis, vrijstaand	7,8	8,6	8,2	per woning

Tabel 1.2: Te hanteren verkeersgeneratiekencijfers conform CROW

² CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

³ CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' (december 2018).

De verkeersgeneratie is in eerste instantie voor een gemiddelde weekdag berekend. In de praktijk ligt het aantal motorvoertuigbewegingen op een werkdag vaak hoger. Om de verkeersgeneratie van weekdag naar werkdag om te rekenen, wordt gebruikgemaakt van een omrekenfactor, die afkomstig is uit CROW-publicatie 272 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden'. De omrekenfactor voor woonfuncties bedraagt 1,11.

Omdat verkeer zich over het algemeen niet evenredig verdeelt over tijd en rijrichting, is het belangrijk te bepalen hoeveel van het gegenereerde verkeer zich tijdens spitsperioden verplaatst en of het aankomend of vertrekkend verkeer betreft. CROW heeft hiervoor percentages ontwikkeld die een indicatie geven van de verdeling over de spitsperioden van zowel aankomend als vertrekkend verkeer⁴. Hiervoor geldt het woonmilieu 'overige milieus'. De percentages zijn weergegeven in tabel 1.3.

functie	ochtend spitsuur (08.00-09.00)	aandeel inkomend ochtend spits	aandeel uitgaand ochtend spits	avond spitsuur (17.00-18.00)	aandeel inkomend avond spits	aandeel uitgaand avond spits
wonen	8%	11%	89%	9%	80%	20%

Tabel 1.3: Percentages inkomende en uitgaande motorvoertuigbewegingen naar spitsmoment op een werkdag

1.3 Resultaat verkeersgeneratie

Op basis van de beschreven uitgangspunten uit paragraaf 1.2 is de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling berekend. Dit betreft het aantal motorvoertuigbewegingen wat bij de huidige verkeersintensiteiten wordt opgesomd. In tabel 1.4 is het resultaat van de verkeersgeneratieberekening weergegeven. De totalen zijn naar boven afgerond op 10-tallen.

functie	weekdag (gem.)	werkdag (gem.)	doorsnee ochtendspits	ochtendspits aankomend	ochtendspits vertrekkend	doorsnee avondspits	avondspits aankomend	avondspits vertrekkend
studio's	41	46	4	0	3	4	3	1
tweekamer appartementen	36	40	3	0	3	4	3	1
driekamer woningen	138	153	12	1	11	14	11	3
vrijstaande koopwoningen	394	437	35	4	31	39	31	8
totaal	610	680	60	10	50	70	50	20

Tabel 1.4: Resultaat verkeersgeneratieberekening

Uit tabel 1.4 blijkt dat de ontwikkeling op een gemiddelde werkdag circa 680 mvt/etmaal genereert. In het drukste spitsuur (avond) worden circa 70 motorvoertuigen gegenereerd. Dit komt neer op iets meer dan 1 auto per minuut.

⁴ CROW publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' (oktober 2007).

1.4 Nuancering verkeersgeneratie

De tijdelijke woningen komen beschikbaar voor drie doelgroepen: 1/3 voor jongeren tot 28 jaar, 1/3 voor woningzoekenden voor tijdelijke huisvesting en 1/3 voor statushouders. Gelet op het landelijke gemiddelde autobezit van deze doelgroepen, valt naar verwachting de berekende verkeersgeneratie in de praktijk lager uit. Met name jongeren tot 28 jaar zijn in de afgelopen jaren minder vaak in het bezit van een auto (vermoedelijk omdat zij ook nog geen kinderen hebben). Ook binnen de doelgroep woningzoekenden zijn relatief veel jongeren aanwezig. In de huidige woningmarkt is het namelijk voor veel jongeren lastig om een woning te vinden, laat staan dat ze een auto bezitten. Ook bij statushouders ligt het landelijke gemiddelde autobezit lager dan bij de autochtone bevolking. Lokaal gezien kan het gemiddelde autobezit logischerwijs verschillen. Desondanks zijn deze factoren van invloed op de verkeersgeneratie.

Verkeersgeneratie op lange termijn

De 39 tijdelijke woningen genereren circa 240 mvt/werkdagemaal. Na een periode van 15 jaar worden de tijdelijke woningen vervangen door 32 sociale huurwoningen. Voor dit type woning bedraagt het gemiddelde verkeersgeneratiecijfer 4,1 motorvoertuigbewegingen per woning. Dit betekent dat op lange termijn de verkeersgeneratie van de sociale huurwoningen ($4,1 * 32 * 1,11$) circa 150 mvt/werkdagemaal bedraagt. Dit laat zien dat de verkeersgeneratie van de ontwikkeling op lange termijn lager uitvalt dan in eerste instantie is berekend in een situatie met tijdelijke woningen. Dit heeft mogelijk invloed op de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling.

2. Verkeersafwikkeling

Binnen de ontwikkelplannen is een oostelijke ontsluiting van het plangebied (via de Laan van Westmolen) beoogd. Dit betekent dat de verkeersintensiteit op de Laan van Westmolen zal toenemen. Vanaf de Laan van Westmolen kan verkeer zowel in noordelijke als zuidelijke richting (richting Maasdijk) zich voortbewegen. De verwachting is dat vanaf de ontsluiting het verkeer gelijkmatig verdeelt over het netwerk. Om te bepalen wat de gevolgen van de verkeerstoename op de Laan van Westmolen en Maasdijk zijn, is de huidige verkeerssituatie rondom het plangebied verkend door middel van een verkeersschouw. Deze schouw is gehouden tijdens een avondspitsperiode op een gemiddelde werkdag (dinsdag 24 oktober 2023).

2.1 Verkeersintensiteiten

Tijdens de schouw is een indicatieve verkeersstelling op locatie uitgevoerd om globaal inzicht te krijgen in de huidige verkeersintensiteiten. Aanvullend is gebruikgemaakt van de verkeersintensiteiten uit het door de gemeente vastgestelde verkeersmodel van gemeente Hoeksche Waard (versie 1.2). In een nieuwe modelvariant zijn de verkeersintensiteiten inclusief alle relevante ontwikkelingen (De Vijf Schelpen (Mijnsheerenland), Pesanthof (Westmaas) en Blom (Klaaswaal) opgenomen. Daarnaast is voor het prognosejaar rekening gehouden met autonome groei (bijvoorbeeld als gevolg van economische groei). Het resultaat van de modelvariant zijn de verkeersintensiteiten van het basisjaar (2018) en het prognosejaar (2040 WLO Hoog).

In tabel 2.1 zijn de verkeersintensiteiten voor de relevante wegvakken inzichtelijk gemaakt. Uit de schouw blijkt dat de indicatieve tellingen overeenkomen met de verkeersintensiteiten. De verkeersintensiteiten zijn weergegeven in motorvoertuigen per etmaal. In bijlage 1 zijn de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel opgenomen.

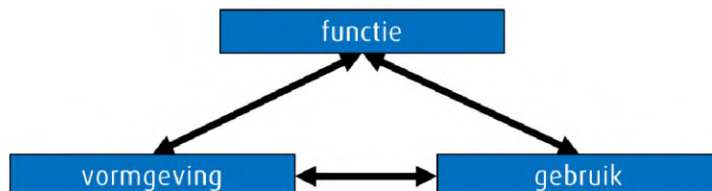
wegvak	richting	verkeersintensiteit basisjaar 2018 (in mvt)	verkeersintensiteit prognosejaar 2040 (in mvt)
Laan van Westmolen	noorden	1.000	1.200
	zuidwesten	900	1.100
<i>totaal</i>		<i>1.900</i>	<i>2.300</i>
Maasdijk	noorden	700	900
	zuiden	600	800
<i>totaal</i>		<i>1.300</i>	<i>1.700</i>
N489	noorden	4.100	5.100
	zuiden	4.100	4.800
<i>totaal</i>		<i>8.200</i>	<i>9.900</i>

Tabel 2.1: Verkeersintensiteiten basisjaar 2018 en prognosejaar 2040 (bron: verkeersmodel Hoeksche Waard versie 1.2)

2.2 Aanpak en uitgangspunten

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op wegvakniveau wordt beoordeeld gebaseerd op principes in Duurzaam Veilig⁵. Binnen Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een duurzaam evenwicht tussen de functie van de weg, de vormgeving en het gebruik (zie ook figuur 2.1). In Duurzaam Veilig zijn landelijk een drietal wegcategorieën gedefinieerd:

- Stroomwegen: enkel buiten de bebouwde kom gemaakt om het verkeer te laten stromen, bijvoorbeeld autosnelwegen.
- Gebiedsontsluitingswegen: deze wegen kunnen binnen en buiten de bebouwde kom gelegen zijn. Binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur en zijn de wegen bedoeld ter ontsluiting van gebieden en uitwisseling tussen wegvakken.
- Erftoegangswegen: zijn ook gelegen binnen en buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur en zijn de wegvakken veelal gelegen in landelijk gebied. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheid van 30 km/uur en is het totale leefklimaat belangrijk.



Figuur 2.1: Evenwicht functionele eisen voor een Duurzaam Veilig wegvak

Met de Wegenscan⁶, gebaseerd op de principes uit de landelijke visie Duurzaam Veilig, wordt een uitspraak gedaan over de wenselijke verkeersintensiteit van een wegvak. Dit is gebaseerd op de huidige vormgeving van het betreffende wegvak (zie bijlage 2 voor de in- en uitvoer van de Wegenscan). Naast het evenwicht tussen de functie, vormgeving en het gebruik van een weg spelen hierbij de omgevingskenmerken een belangrijke rol. Een overschrijding van de wenselijke verkeersintensiteit leidt niet per definitie tot een verkeersonveilige situatie, maar mogelijk tot hinder bij gebruikers. Dat maakt de wenselijke verkeersintensiteit geen harde bovengrens, maar een indicatieve waarde. Door de toekomstige verkeersintensiteit te toetsen aan de wenselijke verkeersintensiteit ontstaat een beeld van de eventueel beschikbare restcapaciteit op basis van de huidige vormgeving. Deze analyse is uitgevoerd voor de Laan van Westmolen, Maasdijk en N489/Maasweg.

⁵ Duurzaam Veilig is een landelijk principe waarin gestreefd wordt naar een monotone weginrichting die voor alle weggebruikers als zodanig herkenbaar is.

⁶ De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel, waarmee op basis van wegkenmerken (zoals wegbreedte, afstand tot bebouwing, etc.) het evenwicht tussen de vormgeving, functie en het gebruik wordt bepaald.

2.3 Resultaat Wegenscan Laan van Westmolen

Ten oosten van het plangebied is een ontsluiting op de Laan van Westmolen beoogd (zie figuur 2.2). Deze weg wordt gekenmerkt als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Op de weg geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. De weg sluit aan de westzijde aan op de Maasdijk. Aan de noordzijde sluit de weg aan op de Raadhuislaan. De Laan van Westmolen is in de huidige situatie een belangrijke verkeersader in de wegenstructuur van Mijnsheerenland. Ter hoogte van de eventuele ontsluiting van de ontwikkellocatie bedraagt de rijbaanbreedte circa 7 meter. Aan beide zijden is een trottoir aanwezig. Parkeren gebeurt aan één zijde incidenteel op de rijbaan. Zowel naar het noorden als het zuiden wordt de wegbreedte smaller (circa 5 meter), zijn verkeersdrempels aanwezig en wordt niet op de rijbaan geparkeerd. Op kruispuntniveau zijn voornamelijk drietaks gelijkwaardige kruispunten aanwezig (alle verkeer van rechts gaat voor).



Figuur 2.2: Laan van Westmolen (bron: Goudappel)

Uit de analyse met de Wegenscan blijkt dat de maximaal wenselijke capaciteit op de Laan van Westmolen (ter hoogte van de ontwikkellocatie) circa 4.000 mvt/etmaal bedraagt. Het maatgevende criteria hierin is het parkeren op de rijbaan. In de huidige situatie bedraagt de verkeersintensiteit ruim 1.900 mvt/etmaal. Naar verwachting verdeelt het verkeer vanaf de ontwikkellocatie zich gelijkmatig over het netwerk: 50% rijdt in zuid(west)elijke richting naar de N489, 50% rijdt via de Laan van Westmolen richting de centrumfuncties. Dit betekent dat de Laan van Westmolen voldoet aan de ontwerprichtlijnen van Duurzaam Veilig en voldoende restcapaciteit heeft om de verkeerstoename op te vangen. Op de Laan van Westmolen zal het drukker worden, maar worden geen verkeerskundige knelpunten verwacht. Het toekomstige gebruik is, zelfs in een worst-case scenario waarin de volledige verkeersgeneratie in een enkele richting afgewikkeld wordt op de Laan van Westmolen, passend bij de huidige vormgeving.

2.4 Resultaat Wegenscan Maasdijk

Vanaf de ontwikkellocatie zal een deel van het verkeer via de Laan van Westmolen naar de Maasdijk (zie figuur 2.3) rijden om de N489 te bereiken. De Maasdijk begint bij de N489 en leidt langs Mijnsheerenland naar Westmaas. De weg wordt gekenmerkt als erftoegangsweg, waarbij een maximumsnelheid geldt van 30 km/u. Het zuidelijke gedeelte van de weg functioneert als fietsstraat, het noordelijke gedeelte niet. Het zuidelijke gedeelte is alleen toegestaan voor bestemmingsverkeer. Daarom zal verkeer vanaf de ontwikkellocatie voornamelijk het noordelijke gedeelte gebruiken. Op dit gedeelte bedraagt de wegbreedte ruim 5 meter. Parkeren op de rijbaan is niet toegestaan. Wel zijn aan de westzijde enkele haakse parkeerplaatsen gelegen. Aan de westzijde ligt een trottoir. Fietsers maken gemengd met gemotoriseerd verkeer gebruik van de rijbaan. Het kruispunt met de Laan van Westmolen betreft een gelijkwaardig drietaks kruispunt. Bij de aansluiting met de N489 betreft het een rotonde, die recent is aangelegd.



Figuur 2.3: Maasdijk (bron: Goudappel)

Uit de analyse met de Wegenscan blijkt dat de maximaal wenselijke capaciteit op (het noordelijke gedeelte van) de Maasdijk 4.000 mvt/etmaal bedraagt. Het maatgevende criteria is het parkeren. Momenteel wordt haaks op de weg geparkeerd (langsparkeren geeft meer capaciteit). In de huidige situatie bedraagt de verkeersintensiteit circa 1.300 mvt/etmaal. Dit betekent dat de Maasdijk voldoende restcapaciteit heeft om de verkeerstoename op te vangen. Na realisatie van de ontwikkeling zal het wel drukker worden, maar worden geen verkeerskundige knelpunten verwacht.

2.5 Resultaat Wegenscan N489/Maasweg

De N489 – ook wel Maasweg – is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg in het wegennet van de Hoeksche Waard (zie figuur 2.4). De weg sluit aan op de N217 en leidt langs Mijnsheerenland, Westmaas en sluit aan op de N488/Molendijk richting Klaaswaal en Numansdorp. Vanaf Mijnsheerenland is het op twee manieren mogelijk om aan te sluiten op de N489: ter hoogte van de ontwikkellocatie (via Maasdijk en Westdijk) of ter hoogte van de noordelijk gelegen rotonde (via Raadhuislaan en Doesburgerweg). Op de weg geldt een maximumsnelheid van 80 km/u, uitgezonderd het gedeelte langs Mijnsheerenland en Westmaas (vanaf de ontwikkellocatie tot aan de aansluiting Westmaas). Daar geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Op de N489 zijn op kruispuntniveau voornamelijk rotondes aanwezig, in enkele gevallen een voorrangskruispunt. Ter hoogte van de kruispunten zijn middenbermen aanwezig. Naast de weg ligt een tweerichtingsfietspad, voor zowel fietsers als voetgangers.



Figuur 2.4: N489 (bron: Goudappel)

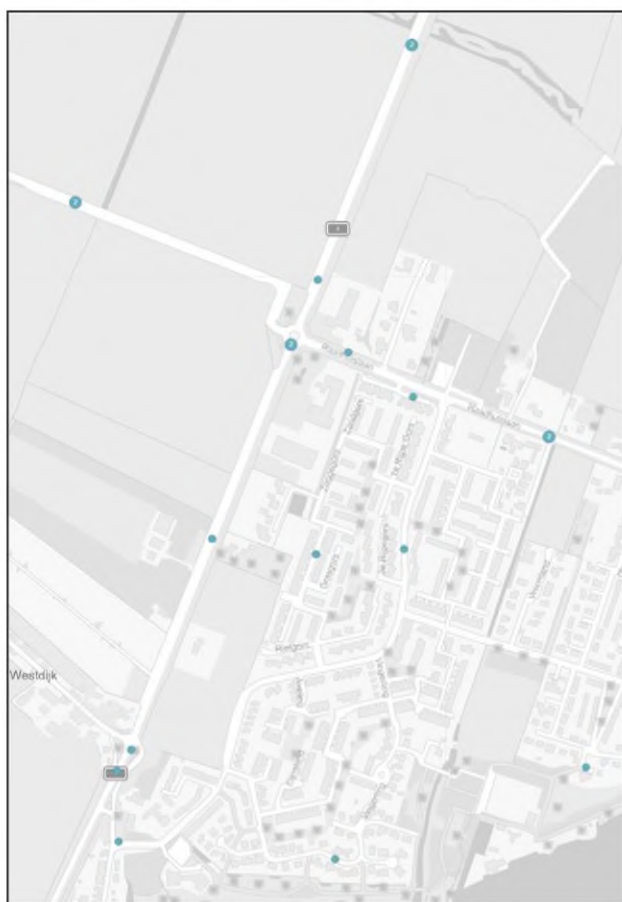
Uit de analyse met de Wegenscan blijkt dat de maximaal wenselijke capaciteit van de N489 9.000 mvt/etmaal bedraagt. Het maatgevende criteria hierin is de overstek van voetgangers en fietsers. Op de gedeelten waar voetgangers en fietsers oversteken, geldt een maximale snelheid van 50 km/u. Dit betekent dat de capaciteit in de praktijk hoger ligt. In de huidige situatie bedraagt de circa 8.200 mvt/etmaal. Dit betekent dat de N489 beperkte, maar voldoende restcapaciteit heeft om de verkeerstoename op te vangen. Wel is het noodzakelijk om de weg zo robuust mogelijk te houden, mede met het oog op de overige ontwikkelingen in de Hoeksche Waard. Op wegvakniveau worden geen verkeerskundige knelpunten verwacht.

3. Verkeersveiligheid

Een criterium om de verkeersveiligheid in de huidige situatie te beoordelen is een analyse naar de geregistreerde ongevallen op het wegvak. Binnen de ongevallenregistratie wordt onderscheid gemaakt in de volgende typen ongevallen:

- Ongevallen met alleen materiële schade
- Ongevallen met min. één gewonde
- Ongevallen met min. één dode

Bekend is dat de registratiegraad van ongevallen relatief laag is, zeker van ongevallen met uitsluitend materiele schade. Desondanks geeft het wel een indruk van de verkeersveiligheid in de huidige situatie. In figuur 3.1 zijn de huidige geregistreerde ongevallen weergegeven in de periode 2018 – september 2023.



Afbeelding 3.1: STAR-verkeersongevallen nabij Mijnsheerenland (bron: STAR, 2023)

In figuur 3.1 is te zien dat ongevallen vooral op kruispuntniveau plaatsvinden. Op de N489 hebben ter hoogte van de ontwikkellocatie drie ongevallen plaatsgevonden. Hier lag voorheen een voorrangskruispunt, maar is nu een rotonde aangelegd. Daarnaast hebben enkele ongevallen plaatsgevonden ter hoogte van de noordelijk gelegen rotonde. Gelet op

de huidige verkeersintensiteit is het aantal ongevallen op de N489 niet schokkend. Daarnaast is een tweetal ongevallen geregistreerd op de Laan van Westmolen. In beide gevallen waren de slachtoffers minderjarig. Naar verwachting is dit ongeval geen gevolg van een verkeersonveilige situatie door de huidige vormgeving van de weg.

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal de verkeersintensiteit in zeer beperkte mate toenemen. De huidige verkeersintensiteit is niet op elke dag van de week even hoog. Over het algemeen zijn de dinsdag en donderdag verkeerskundig gezien de drukke dagen. Ook is de verkeersintensiteit weersafhankelijk. De impact als gevolg van de ontwikkeling is, ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit, beperkt en zal daarom ook niet leiden tot een noemenswaardige verslechtering van de verkeersveiligheid.

4. Verkeersontsluiting

4.1 Ontsluiting via Laan van Westmolen

In hoofdstuk 2 is op basis van de Wegenscan bepaald in hoeverre een oostelijke ontsluiting via de Laan van Westmolen wenselijk is. De Wegenscan toetst met name op de capaciteit per wegvak en in mindere mate op robuustheid, leefbaarheid, gebruik (in relatie tot andere modaliteiten), in- en toepasbaarheid en verkeersveiligheid (zie ook hoofdstuk 3). Een beoordeling van deze aspecten is dan ook gewenst. In deze paragraaf zijn de genoemde aspecten nader beoordeeld.

4.1.1 Nadere beoordeling ontsluiting

Een oostelijke ontsluiting van het plangebied leidt tot een toename van de verkeersdruk op de Laan van Westmolen. Deze weg heeft conform Duurzaam Veilig voldoende restcapaciteit om de verkeerstoename op te vangen. Uitgaande van een gelijkmatige verdeling van het verkeer worden circa 340 mvt/etmaal in noordelijke richting en 340 mvt/etmaal in zuidelijke richting gegenereerd. Het verkeer in noordelijke richting zal voornamelijk richting de centrumfuncties rijden (zie figuur 4.1), het verkeer in zuidelijke richting via de Maasdijk naar de N489.



Figuur 4.1: Route vanaf ontwikkellocatie naar centrumfuncties (uitgaande van ontsluiting via Laan van Westmolen) (bron: Google Maps)

Een oostelijke ontsluiting op de Laan van Westmolen leidt voor bewoners mogelijk tot verkeeroverlast in de straat. Echter verdeelt verkeer zich niet evenredig over tijd en rijrichting. Op spitsniveau bedraagt de verkeerstoename iets meer dan 1 auto per minuut

extra. Dit is verkeerskundig gezien een geringe toename op de huidige verkeersintensiteit. Naar verwachting gaat de verkeerstoename op in het heersende verkeersbeeld. Bovendien valt de berekende verkeersgeneratie op lange termijn lager uit dan theoretisch berekend is.

In het plan zijn ten oosten van de ontwikkellocatie twee ontsluitingen beoogd op de Laan van Westmolen (zie figuur 4.2). Het voordeel van twee ontsluitingen is dat het verkeer zich meer kan verdelen, waardoor de belasting per kruispunt lager is. Wel dient verkeer op de Laan van Westmolen rekening te houden met twee uitritten vanaf het plangebied. In het ontwerp liggen de beide aansluitingen relatief dicht op elkaar. Mogelijk zouden de ontsluitingen verder uit elkaar gelegd kunnen worden. In ieder geval zal rekening gehouden moeten worden met het beperken, al dan niet voorkomen van het inschijnen van koplampen in de woningen aan de Laan van Westmolen. Daarnaast is voor calamiteitenverkeer een westelijke ontsluiting aan te bevelen, bijvoorbeeld door een route voor langzaam verkeer tijdens een incident open te stellen voor calamiteitenverkeer.



Figuur 4.2: Twee ontsluitingen aan de oostzijde (Laan van Westmolen) van het plangebied (bron: opdrachtgever)

4.1.2 Noodzaak ontsluiting via rotonde

Ondanks een beperkte verkeerstoename van circa 1 auto per minuut in het drukste spitsuur (en er geen verkeerskundige knelpunten worden verwacht), wordt in de huidige situatie de Laan van Westmolen door bewoners als druk ervaren. Vanzelfsprekend heeft een oostelijke ontsluiting gevolgen voor de verkeersdruk op de Laan van Westmolen. Om verkeersdruk op de Laan van Westmolen (zoveel mogelijk) te voorkomen, is het alternatief een westelijke

ontsluiting van het plangebied. Deze ontsluiting kan eventueel aansluiten op de recent aangelegde rotonde ter hoogte van de Maasdijk/Westdijk/N489. In paragraaf 4.2 is deze alternatieve ontsluitingsvariant nader geanalyseerd en beoordeeld.

4.2 Ontsluiting via rotonde N489

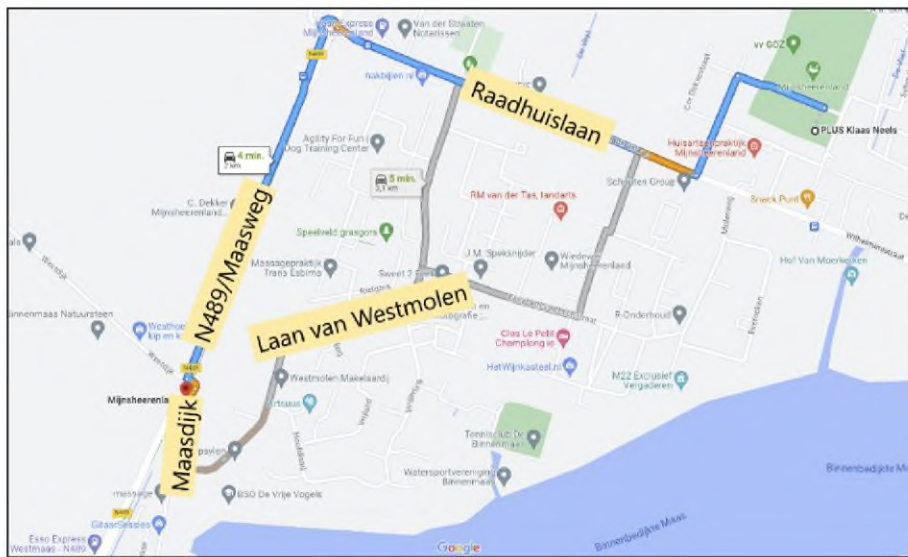
4.2.1 Capaciteit, doorstroming en routing

Een alternatieve ontsluiting verloopt via de recent aangelegde rotonde aan de N489 (zie figuur 4.3). Ook deze weg voldoet aan de ontwerprichtlijnen van Duurzaam Veilig en heeft voldoende restcapaciteit om de verkeerstoename op te vangen. Uitgaande van een gelijkmatige verdeling van het verkeer worden circa 340 mvt/etmaal in noordelijke richting en 340 mvt/etmaal in zuidelijke richting gegenereerd. Het naar het noorden georiënteerde verkeer rijdt grotendeels via de N217 naar de A29. Het naar het zuiden georiënteerde verkeer rijdt grotendeels naar Westmaas en Klaaswaal/Numansdorp of Oud-Beijerland. Op de weg worden geen verkeerskundige knelpunten verwacht. In de ochtendspits is een duidelijke zuid-noord stroom en in de avondspits een noord-zuid stroom zichtbaar. Beide richtingen worden niet gehinderd door extra verkeer vanaf de oostelijke tak.



Figuur 4.3: Ontsluiting via Laan van Westmolen (oranje) en via rotonde N489 (geel) (bron: Google Maps)

Een directe aansluiting op (de rotonde met) de N489 zorgt ervoor dat gemotoriseerd verkeer gemakkelijk de ontwikkellocatie kan verlaten en geen verkeershinder veroorzaakt op de Laan van Westmolen. Met deze ontsluiting zal de leefbaarheid op de Laan van Westmolen nagenoeg gelijk blijven aan de huidige situatie. Ook zal het gebruik van de weg niet veranderen. Verkeer dat vanaf de ontwikkellocatie naar de centrumfuncties in Mijnsheerenland wil, kan in noordelijke richting de N489 oprijden, om bij de volgende rotonde rechtsaf te slaan naar de Raadhuislaan (zie figuur 4.4). Echter is het niet wenselijk om hierbij ook lokaal verkeer via de provinciale weg te ontsluiten. Deze weg is verkeerskundig voornamelijk gericht op stromen over grotere afstand.



Figuur 4.4: Route vanaf ontwikkellocatie naar centrumfuncties (uitgaande van ontsluiting via rotonde N489) (bron: Google Maps)

4.2.2 Ontwerptechnische vormgeving en verkeersveiligheid

In de huidige situatie heeft de rotonde aan de N489 vier takken (zie figuur 4.5, volgende pagina). Uit de verkeerskundige schouw is geconstateerd dat een vijfde aantakking niet wenselijk en/of haalbaar is. Een westelijke ontsluiting van het plangebied zal daarom eerst op de Maasdijk aangesloten moeten worden. Hiervoor zijn infrastructurele maatregelen noodzakelijk, bijvoorbeeld het oplossen van het hoogteverschil tussen het plangebied en de rotonde. Ook vanuit de provincie Zuid-Holland zijn diverse voorwaarden gesteld aan een westelijke ontsluiting.



Figuur 4.5: Rotonde N489 (bron: Royal Haskoning, bewerkt door Goudappel)

In de huidige situatie takt de Maasdijk via een bocht aan op de rotonde. Een westelijke ontsluiting vanaf het plangebied mag volgens de provincie niet worden aangesloten in de bocht. De provincie stelt als voorwaarde dat een aansluiting op de Maasdijk alleen gerealiseerd kan worden met een T-splitsing. Hierbij dient de verhoogde middengeleider (deels) intact te blijven. Ook zal de oversteek voor fietsers in twee fases behouden moeten blijven. Fietsers kunnen aan de noordoostzijde (zie figuur 4.5) aangesloten worden op het fietspad en niet op de rijbaan richting de Maasdijk. Deze aansluiting kan mogelijk ook dienen als calamiteiten aansluiting, onder de voorwaarde dat de vormgeving geschikt is om ook met grotere voertuigen te gebruiken.

Met een aansluiting op de Maasdijk bestaat het risico dat op drukke momenten (naar verwachting met name in de ochtendspits) wachtrijen ontstaan ter hoogte van een eventueel nieuwe T-splitsing. In de huidige situatie betreft het verkeer op de rotonde voornamelijk verkeer van de N489 wat rechtdoor op de rotonde rijdt. Bij een wachtrij van (meer dan) drie auto's of langere voertuigen op de Maasdijk is een extra aansluiting vanaf het plangebied op

de Maasdijk verre van wenselijk. Ook neemt het aantal conflictpunten toe wanneer zo kort op de rotonde een nieuwe kruising ontstaat (in welke vorm dan ook). Een automobilist die vanaf het zuiden rechtsaf wil slaan richting de Maasdijk zal zijn zicht en aandacht moeten verdelen tussen de fietsoversteek en de T-splitsing. Omwille van het aantal conflictpunten en de daarbij behorende verkeersveiligheid, is deze variant verkeerskundig gezien minder aantrekkelijk dan variant 1. Bovendien is het bij een ontsluiting via de rotonde noodzakelijk om een tweede ontsluiting voor calamiteiten te realiseren. Deze zal via de Laan van Westmolen ontsloten moeten worden.

Vanwege bovenstaande redenen is een westelijke ontsluiting met aansluiting op de Maasdijk verkeerskundig gezien onwenselijk. Bovendien zou voor bezoekers van de lokale functies alsnog een ontsluiting op de Laan van Westmolen aanbevolen worden. Kortom, gelet op de verkeersgeneratie is het goed mogelijk om het extra verkeer aan te laten sluiten, maar qua verkeersveiligheid wordt deze ontsluiting afgeraden.

4.3 Ontsluiting via Laan van Westmolen en rotonde N489

Naast een ontsluiting via de Laan van Westmolen of via de rotonde is het mogelijk beide ontsluitingsvarianten te combineren. In deze combi-variant geldt dat de Maasdijk wordt afgesloten van de rotonde. Hiermee zal de aansluiting op de rotonde een ontsluitingsfunctie vervullen voor de nieuwe wijk en de directe omgeving. In deze paragraaf is deze derde variant geanalyseerd.

4.3.1 Capaciteit, doorstroming, routing

Een combinatie van ontsluitingsvarianten leidt ertoe dat de verkeerstoename per wegvak in absolute aantallen lager wordt. Uitgaande van een gelijkmatige verkeersverdeling zal circa 340 mvt/etmaal via de Laan van Westmolen en circa 340 mvt/etmaal via de N489 rijden. Het verkeer dat via de Laan van Westmolen ontsloten wordt, rijdt naar verwachting nagenoeg volledig richting het noorden. Dit komt doordat de Laan van Westmolen richting het zuiden leidt naar de Maasdijk, maar deze afgesloten wordt van de rotonde. Het verkeer dat via de rotonde ontsloten wordt, verdeelt zich naar het noorden en zuiden. Uitgaande van een gelijkmatige verkeersverdeling worden circa 170 mvt/etmaal richting het noorden en 170 mvt/etmaal richting het zuiden ontsloten. Op spitsniveau zijn deze aantallen nauwelijks op te merken. Dit betekent dat de verkeerstoename opgaat in het reguliere verkeersbeeld. De wegvakken (Laan van Westmolen en N489) hebben voldoende restcapaciteit om de verkeerstoename op te vangen.

De combinatie van ontsluitingsvarianten leidt ertoe dat gemotoriseerd verkeer op een gemakkelijke manier de ontwikkellocatie kan verlaten via de rotonde en daarmee geen verkeershinder veroorzaakt op de Laan van Westmolen. Het is dan ook aannemelijk dat in de praktijk het meeste verkeer richting de N489 rijdt. Doordat een situatie met twee ontsluitingen een 'opening' vormt tussen de Laan van Westmolen en N489, heeft naast het wijkverkeer, ook het verkeer wat normaliter gebruikmaakt van de Maasdijk een alternatieve route tot beschikking. Datzelfde geldt voor het zuidelijk georiënteerde verkeer op de Laan

van Westmolen. Gelet op de naar verwachting geringe verkeerstoename heeft dit geen gevolgen voor de overige wegvakken in Mijnsheerenland. Ook het risico op sluipverkeer hangt sterk af van de toekomstige vormgeving van het wegvak. Verkeer kiest immers de weg van de minste weerstand in afstand en/of tijd. Door een juiste vormgeving kan hierop gestuurd worden.

Extra verkeer door de wijk leidt tot meer conflict(punt)en tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Gelet op de relatief lage verkeersintensiteit worden hier echter geen verkeerskundige knelpunten verwacht. Ook hier geldt dat de verkeerstoename opgaat in het heersende verkeersbeeld. Het lokale verkeer maakt naar verwachting gebruik van de Laan van Westmolen; het verkeer wat buiten Mijnsheerenland moet zijn, maakt gebruik van de N489. Dit heeft als voordeel dat de verkeersintensiteit op de Maasdijk naar verwachting afneemt, omdat dit wegvak alleen door bestemmingsverkeer gebruikt zal worden. Hiermee worden op dit wegvak geen verkeerskundige knelpunten verwacht.

4.3.2 Verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling

Een combinatie van ontsluitingen leidt ertoe dat het verkeer over het algemeen beter verdeeld wordt over het wegennet. Dit betekent dat er minder verkeer gebruikmaakt van de rotonde dan in een variant waarin de rotonde de enige ontsluiting is (Laan van Westmolen is het alternatief in deze variant). Hierdoor zullen de wachtrijen op de Maasdijk korter worden, wat ten goede komt van de verkeersveiligheid. Zeker in combinatie met een afsluiting van de Maasdijk op de rotonde zullen verkeersdeelnemers meer tijd en zicht hebben op het overige verkeer, bijvoorbeeld aankomende fietsers. In een nieuwe situatie zou de rotonde daarmee wel een vierde tak (oostzijde) hebben, maar is vervolgens geen T-splitsing nodig. Al het verkeer gaat van, naar en door de nieuwe wijk. In geval van calamiteiten op één van de twee aansluitingen, is er voor het verkeer een geschikt alternatief om de wijk uit te komen. Tot slot wordt geadviseerd in het ontwerp van de oostelijke ontsluiting rekening te houden met het beperken al dan niet voorkomen van het inschijnen van koplampen in de woningen aan de Laan van Westmolen.

4.4 Resultaat analyse

In dit hoofdstuk is een analyse gedaan naar een drietal ontsluitingsvarianten:

- Variant 1: Ontsluiting via Laan van Westmolen;
- Variant 2: Ontsluiting via rotonde N489;
- Variant 3: Combinatie van varianten 1 en 2.

In tabel 4.1 (volgende pagina) is in tabelvorm een (samenvatting gegeven van de) kwalitatieve beoordeling van de drie ontsluitingsvarianten.

indicator	ontsluitingsvariant 1: via Laan van Westmolen	ontsluitingsvariant 2: via rotonde N489	ontsluitingsvariant 3: combinatie van varianten 1 en 2
capaciteit, doorstroming en robuustheid	De Laan van Westmolen heeft voldoende restcapaciteit om de verkeerstoename (circa 1 auto per minuut in het drukste spitsuur) op te vangen. De doorstroming zal daardoor niet verslechteren. Ook naar de toekomst toe is de weg robuust genoeg om extra verkeer op te vangen.	Bij een verkeerstoename zal meer verkeer vanaf de oostelijke tak (Maasdijk) de rotonde naderen. In de ochtendspits is hier een doorgaande stroom van zuid-noord en in de avondsplits van noord-zuid. Verkeer vanaf de Maasdijk zal daarmee niet direct tot een verminderde doorstroming op de N489 leiden. Deze weg heeft voldoende restcapaciteit.	Bij een combinatie van ontsluitingen zal het verkeer beter verdeeld worden over het netwerk. Als de Laan van Westmolen een alternatieve ontsluiting vormt, neemt de capaciteit van de ontsluiting via de rotonde toe. In combinatie met een afsluiting van de Maasdijk op de rotonde ontstaat een goede doorstroming. De wegvakken hebben voldoende restcapaciteit.
leefbaarheid (verkeersdruk/sluipverkeer)	Gelet op de beperkte verkeerstoename is het risico op aanmerkbare verkeersdruk of sluipverkeer klein. Verkeer richting de centrumfuncties is bestemmingsverkeer. Hinder van inschijnende koplampen bij bewoners op de Laan van Westmolen dient zoveel mogelijk voorkomen te worden.	De N489 functioneert als gebiedsontsluitingsweg en heeft als doel in korte tijd zoveel mogelijk verkeer te ontsluiten, naar erftoegangswegen of stroomwegen. Voor voetgangers en fietsers zal dit nagenoeg niet merkbaar zijn. De leefbaarheid komt daarmee niet in het geding. Wel zal in het zuiden verkeersdruk ontstaan.	Een combinatie van ontsluitingen leidt er mogelijk toe dat ook lokaal verkeer gebruikmaakt van de N489, die als functie heeft zoveel mogelijk verkeer te ontsluiten in korte tijd. Ook ontstaat in deze variant, door het afsluiten van de Maasdijk, meer verkeer door de nieuwe wijk, waardoor het aantal conflictpunten tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer toeneemt. Hierop kan nog gestuurd worden in de toekomstige vormgeving van de wegvakken. De verkeerstoename op de Laan van Westmolen en N489 zijn verkeerskundig gezien gering. Dat geldt zeker op spitsniveau. De verkeerstoename zal opgaan in het reguliere verkeersbeeld. Wel zal een combinatie van ontsluitingen mogelijk leiden tot meer conflicten tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer in de wijk. Hierop kan gestuurd worden bij de toekomstige vormgeving van de wegvakken.
gebruik (in relatie tot andere modaliteiten)	Het gebruik van de Laan van Westmolen zal na realisatie van de ontwikkeling niet verschillen. De weg blijft functioneren als erftoegangsweg, waarbij fietsers gemengd met gemotoriseerd verkeer gebruikmaakt van de rijbaan. Voor voetgangers zijn trottoirs aanwezig.	Het gebruik van de N489 zal na realisatie van de ontwikkeling niet verschillen. De weg blijft functioneren als gebiedsontsluitingsweg, waarbij gemotoriseerd verkeer vooral 'stroomt' en voetgangers en fietsers gebruikmaken van het aanliggende tweerichtingsfietspad.	Wel zal een combinatie van ontsluitingen mogelijk leiden tot meer conflicten tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer in de wijk. Hierop kan gestuurd worden bij de toekomstige vormgeving van de wegvakken.
in- en toepasbaarheid	Eén ontsluiting aan de Laan van Westmolen is goed in- en toepasbaar. Er is geen sprake van hoogteverschil. De ontsluiting moet eventuele hinder van inschijnende koplampen voorkomen. Twee ontsluitingen voor het wijkverkeer is niet noodzakelijk gezien het woningbouwprogramma. Wel zal een calamiteitenontsluiting aan de westzijde moeten worden gerealiseerd.	Een ontsluiting op de rotonde is niet direct haalbaar. Alternatief is een T-splitsing op de Maasdijk. Na realisatie van de ontwikkeling ontstaan (in de ochtendspits) eventuele wachtrijen. Ook neemt het aantal conflictpunten toe. Wel is het huidige hoogteverschil oplosbaar. Voor calamiteitenverkeer is een tweede ontsluiting aan de Laan van Westmolen verkeersveilig genoeg.	Een ontsluiting via de rotonde N489 kan alleen verkeerskundig goed functioneren wanneer de Maasdijk afgesloten wordt van de rotonde. Dit zorgt er namelijk voor dat de wachtrijen korter worden en verkeersdeelnemers minder belast worden met bijvoorbeeld het zicht op overige verkeersdeelnemers, zoals aankomende fietsers.
verkeersveiligheid	Op de Laan van Westmolen hebben in de afgelopen 5 jaar twee ongevallen plaatsgevonden. Naar verwachting betekent dit niet dat de weg als verkeersonveilig wordt ervaren. De wegbreedte draagt bij aan de verkeersveiligheid.	Op de N489 is voornamelijk op kruispuntniveau verkeersonveiligheid. Recent is een nieuwe rotonde aangelegd ter hoogte van de Maasdijk. Sindsdien zijn geen nieuwe ongevallen geregistreerd. De verkeerstoename leidt mogelijk tot meer verkeershinder op de Maasdijk. Met een aansluiting op de Maasdijk dienen wachtrijen voorkomen te worden. Ook neemt het aantal conflictpunten toe als twee kruispunten dicht op elkaar liggen.	Het aantal ongevallen in de afgelopen 5 jaar geeft geen verontrustend beeld van de verkeersveiligheid. In deze variant wordt de Maasdijk afgesloten van de rotonde, wat ten goede komt van de verkeersveiligheid. Ook calamiteiten zullen goed gebruik kunnen maken van de twee ontsluitingen.

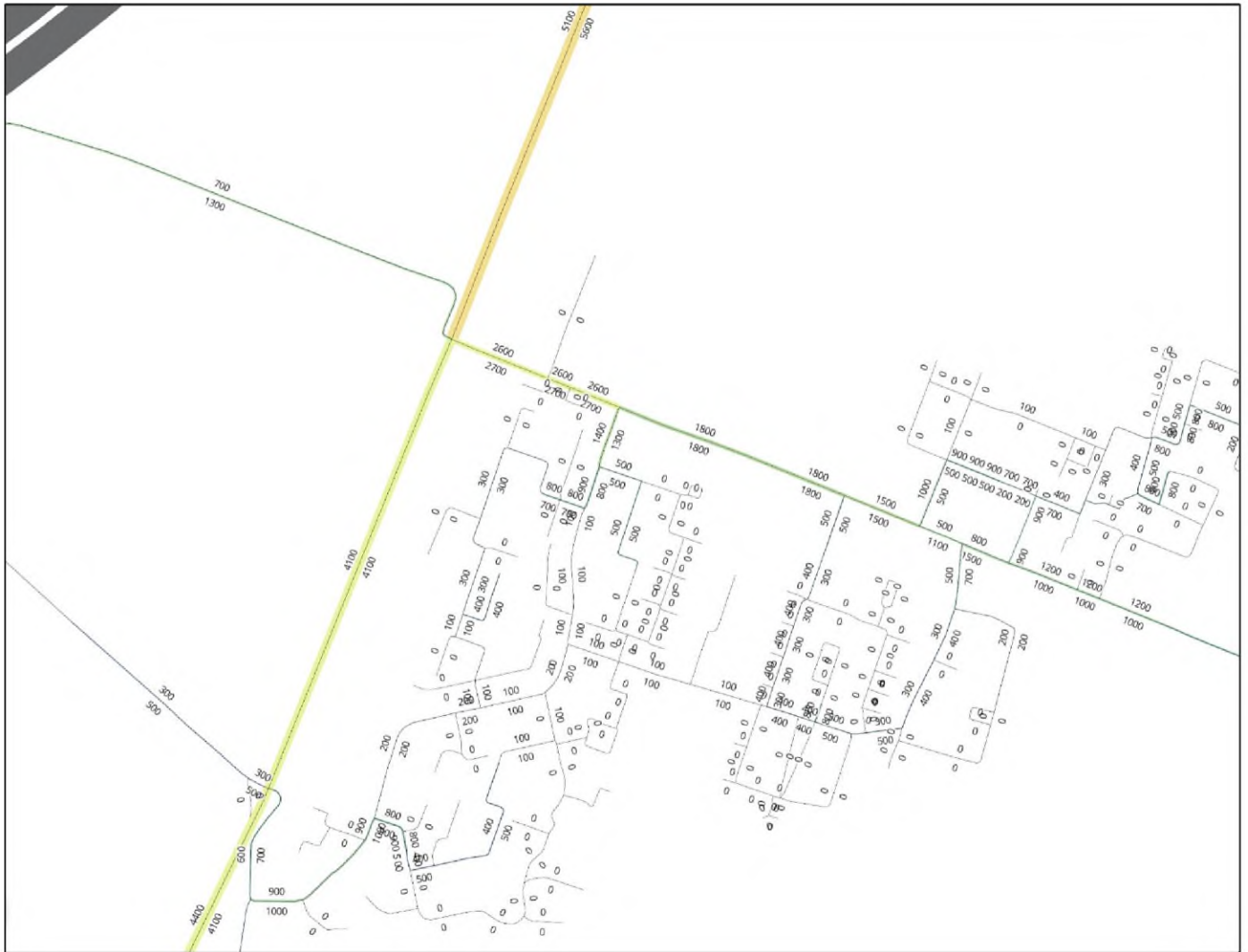
Tabel 4.1: Kwalitatieve beoordeling ontsluitingsvarianten

5. Conclusies

Gemeente Hoeksche Waard is in samenwerking met andere partijen voornemens 87 woningen te ontwikkelen. In eerste instantie wordt voorzien in de realisatie van 39 tijdelijke woningen. In een later stadium worden 48 vrijstaande koopwoningen gerealiseerd en 32 sociale huurwoningen (in plaats van de tijdelijke woningen). Voor deze ontwikkeling heeft de gemeente aan Goudappel BV gevraagd een verkeersonderzoek uit te voeren. Uit dit onderzoek blijken de volgende conclusies:

- De ontwikkeling genereert circa 680 mvt/etmaal. In het drukste spitsuur (avond) worden circa 70 motorvoertuigen gegenereerd. Dit komt neer op iets meer dan 1 auto per minuut. De verkeersgeneratie van de tijdelijke woningen zal, gelet op de doelgroepen, in de praktijk lager uitvallen. Dat geldt zeker op de lange termijn wanneer de tijdelijke woningen worden vervangen door sociale huurwoningen.
- Uit de analyse naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op wegvakniveau blijkt dat de Laan van Westmolen, Maasdijk en N489/Maasweg op basis van de huidige vormgeving voldoende restcapaciteit hebben om de verkeerstoename op te vangen. Op wegvakniveau worden na realisatie van de ontwikkeling geen verkeerskundige knelpunten verwacht.
- In het onderzoek zijn drie ontsluitingsvarianten geanalyseerd en getoetst op doorstroming, leefbaarheid, gebruik, in- en toepasbaarheid en verkeersveiligheid.
 - In de eerste variant is een oostelijke ontsluiting van het plangebied via de Laan van Westmolen geanalyseerd. Deze variant is op alle onderdelen positief beoordeeld.
 - Als tweede variant is een westelijke ontsluiting via de rotonde N489 geanalyseerd. Deze ontsluiting heeft grotere consequenties dan de eerste variant, bijvoorbeeld door infrastructurele maatregelen aan de Maasdijk. Met het oog op de in- en toepasbaarheid en verkeersveiligheid verdient een oostelijke ontsluiting (variant 1) van het plangebied de voorkeur boven deze variant.
 - Als derde variant is een combinatie van een oostelijke en westelijke ontsluiting van het plangebied geanalyseerd. In deze variant wordt de Maasdijk afgesloten van de rotonde en zal de aansluiting op de rotonde vanaf het plangebied een ontsluitingsfunctie vervullen voor zowel de wijk als de directe omgeving. Deze variant verdient, op het risico van extra conflictpunten in de wijk na, de voorkeur boven varianten 1 en 2. Zowel voor regulier verkeer als in geval van een calamiteit (incident) heeft deze variant verkeerskundig de voorkeur. Wel zal bij de toekomstige vormgeving van de wegvakken het aantal conflictpunten tussen langzaam en gemotoriseerd zo veel mogelijk beperkt moeten worden.

Bijlage 1 Intensiteiten verkeersmodel Hoeksche Waard



Figuur B1.1: Verkeersintensiteiten basisjaar 2018



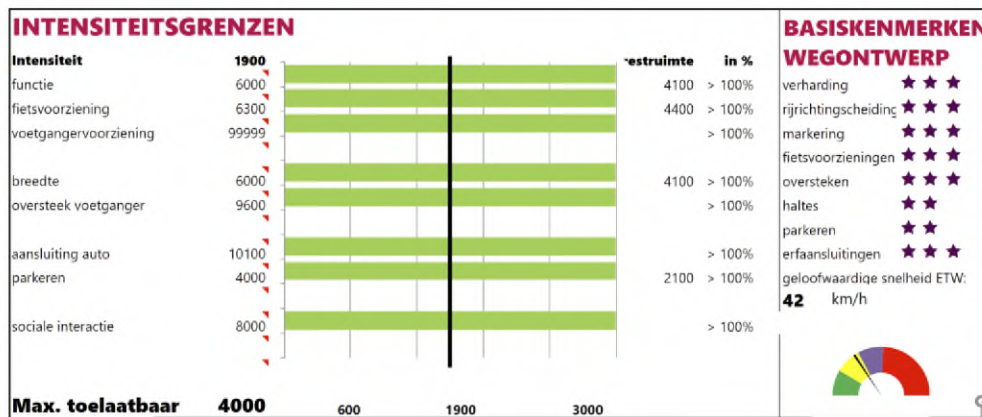
Figuur B1.2: Verkeersintensiteiten prognosejaar 2040 (WLO Hoog)

Bijlage 2 In- en uitvoer

Wegenscan

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	7
ligging	dorp	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	buurtontsluiting	voetgangersvoorzieningen	trottoir
gewenste oversteekwaliteit?		parkeervakken zijde 1	geen
parkeerwisselingen	beperkt	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0
sociale interactie van belang	beperkt	parkeervakken zijde 2	geen
		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
gebruik		oversteek fiets	
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	1900	oversteek voet	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	2,5	dichtheid zijstraten	1 tot 4 per 500 m
aantal bussen	<2 per uur	aantal takken kruispunt	3
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	190	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit voetgangers	Laag	ondergrond (bermschade)	
intensiteit oversteek fiets	laag	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit oversteek voetgangers		banden en zijmarkering	banden
intensiteit drukste zijweg (mvt/etm)	1700	bushaltes	
snelheid (v85) (km/u)	35	verharding	klinkers
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
parkeren op de rijbaan	incidenteel	breedte loopvoorziening per richting (m)	0
spelen op straat uitgangspunt?			

Figuur B2.1: Invoer Laan van Westmolen

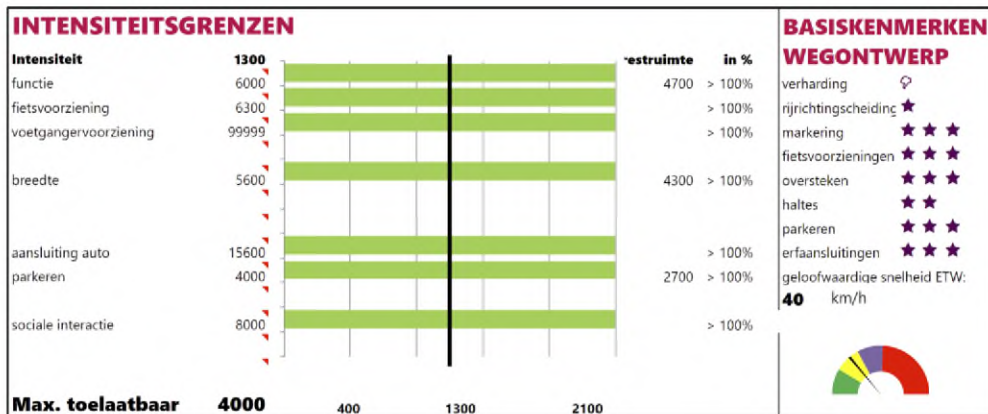


Figuur B2.2: Uitvoer Laan van Westmolen

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	5,2
ligging	dorp	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	wijkontsluiting	voetgangersvoorzieningen	trottoir
gewenste oversteekwaliteit?		parkeervakken zijde 1	haaks
parkeerwisselingen	geen	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	1,2
sociale interactie van belang	beperkt	parkeervakken zijde 2	geen
		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
		oversteek fiets	
		oversteek voet	
		dichtheid zijstraten	1 tot 4 per 500 m
		aantal takken kruispunt	3
		vormgeving kruispunt	rotonde
		ondergrond (bermschade)	0
		rijrichtingscheiding	enkele markering
		banden en zijmarkering	banden
		bushaltes	
		verharding	asfalt
		breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
		breedte loopvoorziening per richting (m)	1,4

gebruik	
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	1300
aandeel vrachtverkeer (%)	2,5
aantal bussen	<2 per uur
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	130
intensiteit voetgangers	Laag
intensiteit oversteek fiets	
intensiteit oversteek voetgangers	
intensiteit drukste zijweg(mvt/etm)	8200
snelheid (v85) (km/u)	35
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer
parkeren op de rijbaan	niet
spelen op straat uitgangspunt?	

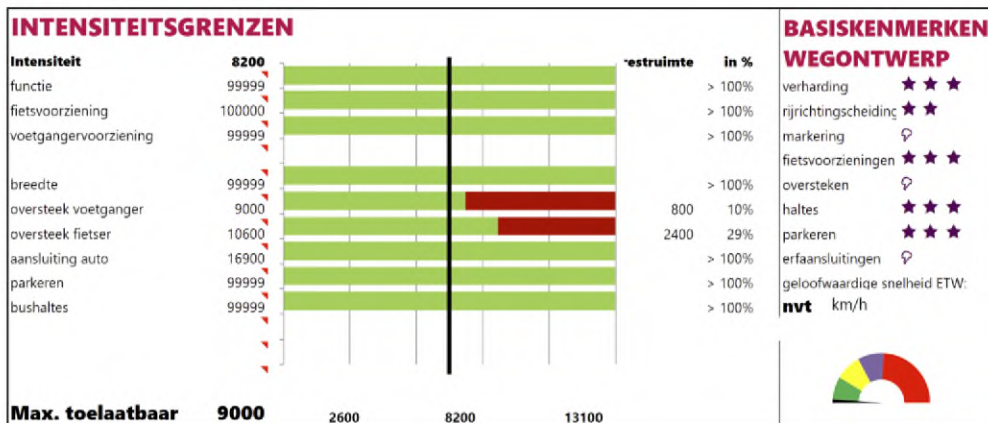
Figuur B2.3: Invoer Maasdijk



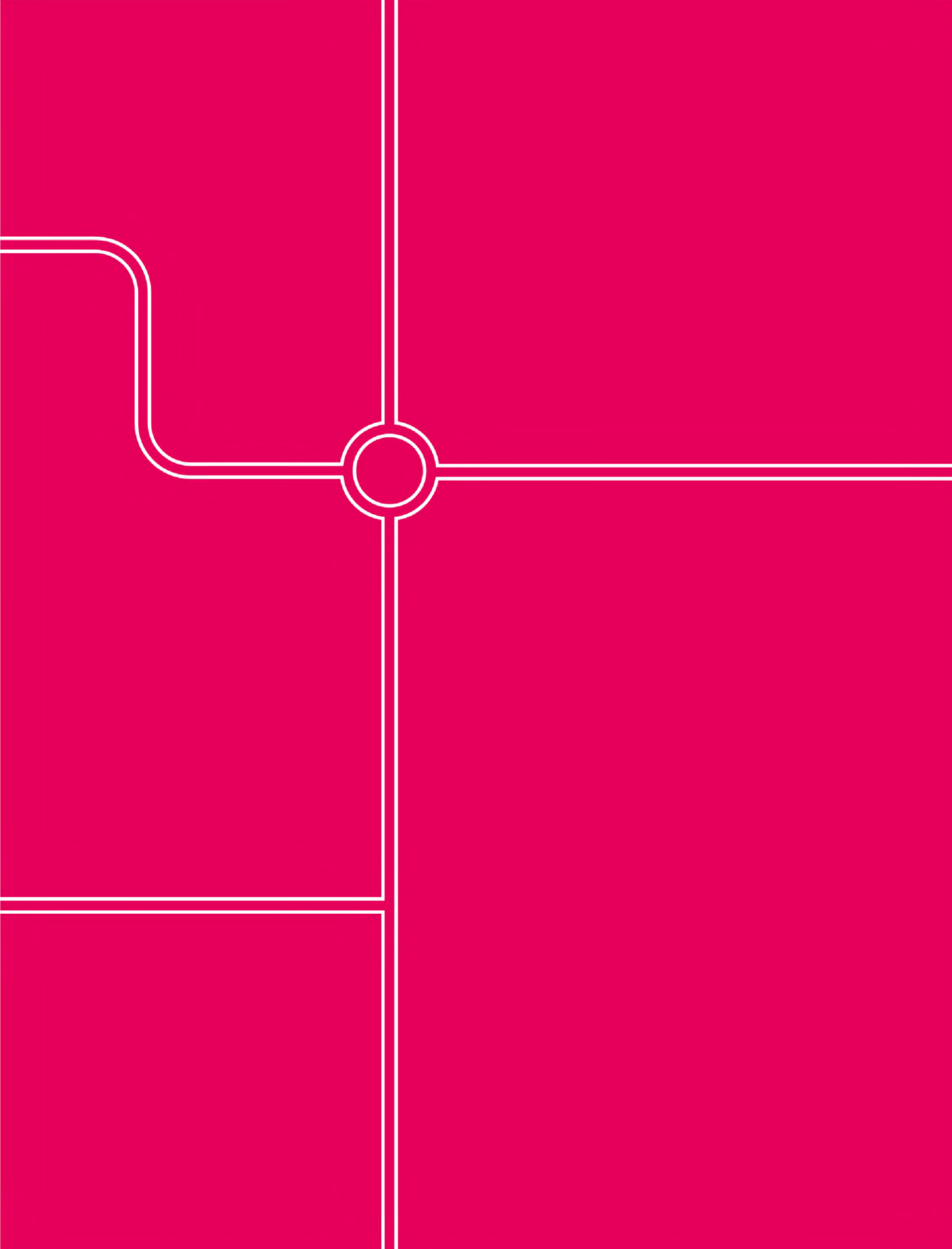
Figuur B2.4: Uitvoer Maasdijk

functie		vormgeving	
wegtype	gebiedsontsluitingsweg	rijbaanbreedte (m)	7
ligging	buiten de kom	fietsvoorzieningen	fietspad 2ri
Schaalniveau	regioweg	voetgangersvoorzieningen	op fietspad
gewenste oversteekwaliteit?	goed	parkeervakken zijde 1	geen
parkeerswisselingen		schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0
sociale interactie van belang		parkeervakken zijde 2	geen
		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
gebruik		oversteek fiets	middengeleider
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	8200	oversteek voet	middengeleider
aandeel vrachtverkeer (%)	2,5	dichtheid zijstraten	1 tot 4 per 500 m
aantal bussen	4-10 per uur	aantal takken kruispunt	3
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	2000	vormgeving kruispunt	rotonde
intensiteit voetgangers	Laag	ondergrond (bermschade)	
intensiteit oversteek fiets	laag	rijrichtingscheiding	dubbele markering
intensiteit oversteek voetgangers		banden en zijmarkering	markering
intensiteit drukste zijweg(mvt/etm)	5300	bushaltes	haven
snelheid (v85) (km/u)	85	verharding	asfalt
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	breedte fietsvoorziening per richting(m)	3
parkeren op de rijbaan	niet	breedte loopvoorziening per richting (m)	0
spelen op straat uitgangspunt?			

Figuur B2.5: Invoer N489



Figuur B2.6: Uitvoer N489



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Woningbouwontwikkeling Mijnsheerenland-West

Verkeersonderzoek



Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Hoeksche Waard
Verkeersonderzoek woningbouwontwikkeling
Mijnsheerenland-West

Kenmerk
Datum publicatie

017801.20240830.R1.03
30 augustus 2024

Projectleider Goudappel

5.1.2.e

© Copyright Goudappel BV 30-8-24

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Uitgangspunten en woningbouwontwikkeling	5
1.3 Aanpak: analyse met behulp van het verkeersmodel	5
1.4 Situatieschets	6
2. Ontsluitingsvarianten	8
2.1 Variant 1: Oostelijke ontsluiting via Laan van Westmolen	8
2.2 Variant 2: Westelijke ontsluiting via rotonde N489	9
2.3 Variant 3: Combinatie van ontsluitingsvarianten 1 en 2	10
3. Verkeersafwikkeling	11
3.1 Verkeersintensiteiten	11
3.2 Verkeerseffecten per ontsluitingsvariant	11
3.2.1 Variant 1: Oostelijke ontsluiting via Laan van Westmolen	11
3.2.2 Variant 2: Westelijke ontsluiting via de rotonde N489	14
3.2.3 Variant 3: Combinatie van ontsluitingsvarianten 1 en 2	15
4. Verkeersveiligheid	17
4.1 Aanpak en uitgangspunten	17
4.2 Analyse Laan van Westmolen	19
4.3 Analyse Maasdijk	20
4.4 Analyse N489/Maasweg	21
4.5 Ongevallenregistratie	22
5. Nadere beoordeling verkeersontsluiting	25
5.1 Variant 1: Ontsluiting via Laan van Westmolen	25
5.2 Variant 2: Ontsluiting via rotonde N489	25
5.3 Variant 3: Combinatie van ontsluitingsvarianten 1 en 2	27
5.4 Resultaat analyse	29
6. Conclusies	31

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In het westen van Mijnsheerenland zijn plannen voor een woningbouwontwikkeling van 89 woningen, variërend in grootte en type (zie figuur 1.1). Voor deze ontwikkeling is Goudappel BV gevraagd de verkeerskundige effecten inzichtelijk te maken en daarbij de volgende drie ontsluitingsvarianten verkeerskundig te analyseren:

1. Oostelijke ontsluiting via de Laan van Westmolen;
2. Westelijke ontsluiting via de rotonde N489;
3. Combinatie van ontsluitingsvarianten 1 en 2, waarbij de Maasdijk wordt afgesloten van gemotoriseerd verkeer en een nieuwe verbinding in de wegenstructuur van Mijnsheerenland ontstaat.

In voorliggende rapportage worden de aanpak, uitgangspunten en resultaten van dit verkeersonderzoek beschreven.



Figuur 1.1: Ligging plangebied Mijnsheerenland-West (bron ondergrond: Google Maps)

1.2 Uitgangspunten en woningbouwontwikkeling

In het plan zijn in eerste instantie 89 woningen beoogd waarvan 39 tijdelijke sociale huurwoningen en 50 permanente koopwoningen. De woningen variëren in grootte en woningvorm. Na een periode van 15 jaar worden de tijdelijke woningen vervangen door 32 sociale huurwoningen, waardoor het totaal aantal woningen op de locatie iets afneemt naar 82 woningen. In tabel 1.1 is het beoogde functieprogramma voor de eerste 15 jaar weergegeven.

type	functie	aantal	eenheid
tijdelijke sociale huurwoningen	studio's	10	woningen
	tweekamer appartementen	6	woningen
	driekamer appartementen	23	woningen
	<i>subtotaal</i>	<i>39</i>	<i>woningen</i>
permanente koopwoningen	vrijstaande woningen	6	woningen
	twee-onder-één-kap rijwoningen	16	woningen
	rijwoningen	28	woningen
	<i>subtotaal</i>	<i>50</i>	<i>woningen</i>
totaal		89	woningen

Tabel 1.1: Functieprogramma woningbouwontwikkeling Mijnsheerenland-West

1.3 Aanpak: analyse met behulp van het verkeersmodel

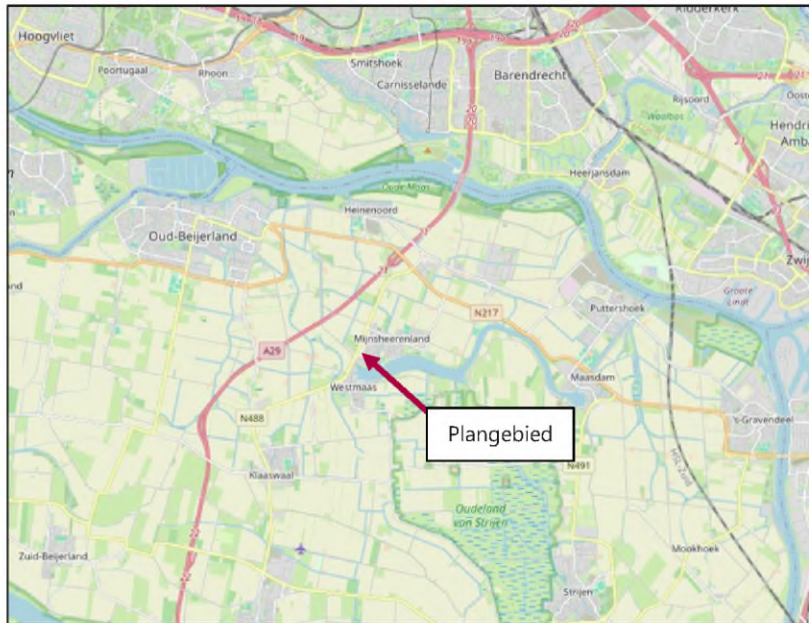
Om de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling in Mijnsheerenland-West inzichtelijk te maken, is gebruikgemaakt van het door de gemeente vastgestelde verkeersmodel van de gemeente Hoeksche Waard. Bij woningbouwontwikkeling wordt doorgaans 10 jaar vooruitgekeken naar de verkeerseffecten om rekening te houden met veranderingen naar de toekomst, zoals autonome groei van het verkeer (bv. als gevolg van economische groei). Daarom is met het verkeersmodel gekeken naar de situatie in 2040. In het verkeersmodel zijn ook andere relevante ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, zoals De Vijf Schelpen in Mijnsheerenland, Pesanthof in Westmaas en Blom in Klaaswaal. Het model berekent gegeven deze plannen en ontwikkelingen de verwachte verkeersintensiteiten in 2040. In het verkeersmodel zijn voor 2040 zowel een hoog scenario als een gemiddeld scenario beschikbaar. Voor deze studie is uitgegaan van 2040 Hoog, omdat deze maatgevend is qua verkeerseffecten.

Met het verkeersmodel zijn de volgende scenario's beschouwd:

- Referentiesituatie 2040 (zonder ontwikkeling Mijnsheerenland-West);
- Plansituatie 2040 (referentie + woningbouwplan met oostelijke ontsluiting);
- Plansituatie 2040 (referentie + woningbouwplan en nieuwe verbinding door de wijk).

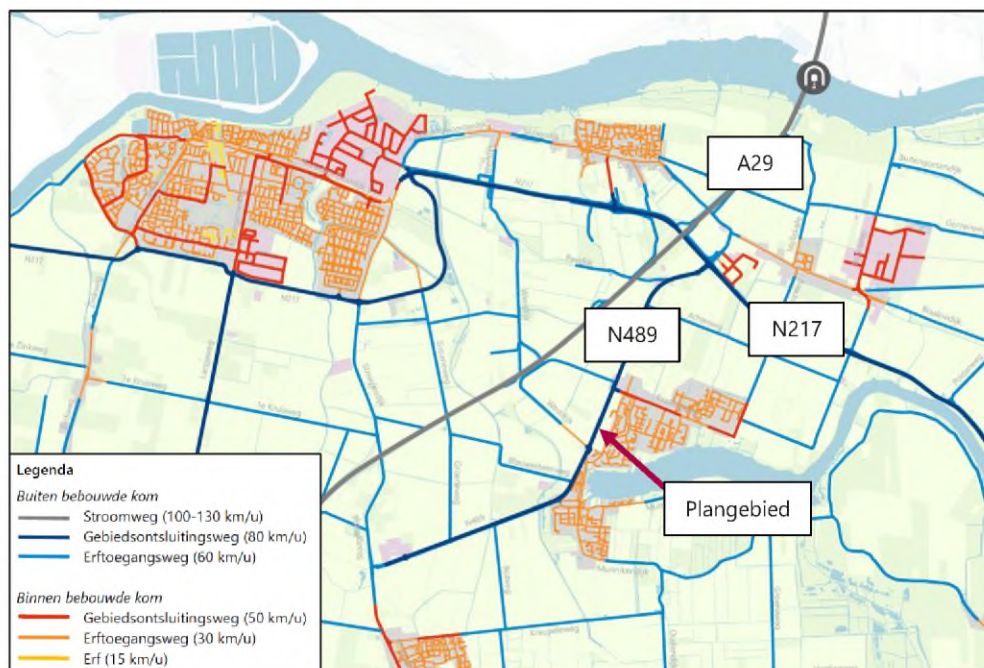
1.4 Situatieschets

Het plangebied is in het westen van Mijnsheerenland gelegen, ten oosten van de N489. Mijnsheerenland is een van de kernen binnen de gemeente Hoeksche Waard en grenst aan Westmaas. Via de hoofdwegen kan het verkeer eenvoudig richting Rotterdam (ten noorden van Hoeksche Waard) rijden. In figuur 1.2 is het plangebied op regionale schaal weergegeven. Hierin is te zien dat de lokale voorzieningen voornamelijk in de dorpen zelf is gelegen en de bovenlokale voorzieningen en werkgelegenheid veel in de regio Rotterdam.



Figuur 1.2: Ligging van planlocatie op regionale schaal (lokale voorzieningen in dorp zelf, maar bovenlokale voorzieningen en werkgelegenheid veel in regio Rotterdam)

Mijnsheerenland is gelegen langs de N489, een belangrijke verkeersader binnen de gemeente. De N489 is een gebiedsontsluitingsweg die ten noorden aansluit op de N217, de belangrijkste N-weg in de Hoeksche Waard (eveneens een gebiedsontsluitingsweg). Vanaf de N217 is de A29 (bijvoorbeeld richting Rotterdam) te bereiken. De A29 is gecategoriseerd als stroomweg. Binnen de kern van Mijnsheerenland zijn enkel erftoegangswegen gelegen, uitgezonderd de Raadhuislaan (deze staat haaks op de N489). In figuur 1.3 (volgende pagina) is het wegennet in de omgeving van de planlocatie weergegeven, met daarbij aangegeven de huidige wegcategorisering.



Figuur 1.3 Huidige wegcategorisering van wegen in de omgeving van planlocatie

In figuur 1.4 zijn de verkeersintensiteiten (uit 2018 en 2040) voor de relevante wegvakken inzichtelijk gemaakt. De verkeersintensiteiten zijn weergegeven in motorvoertuigen per etmaal. De verkeersintensiteiten uit 2040 vormen de referentiesituatie voor de beschouwde planvarianten.



Figuur 1.4: Verkeersintensiteiten Mijnsheerenland basis 2018 en referentie 2040 (bron: verkeersmodel Hoeksche Waard)

2. Ontsluitingsvarianten

Voor de ontwikkeling in Mijnsheerenland zijn de drie ontsluitingsvarianten bedacht die afgewogen moet worden (zie figuur 2.1, 2.2 en 2.3):

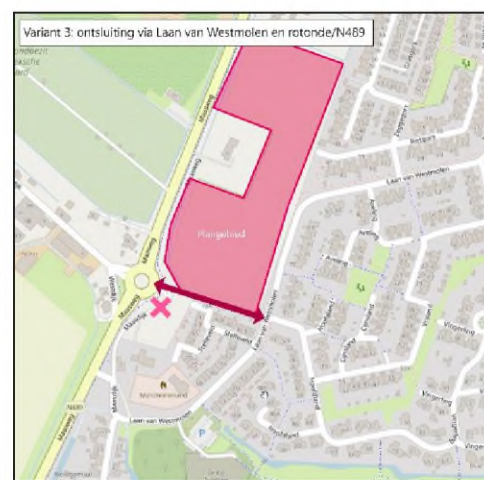
1. Oostelijke ontsluiting via Laan van Westmolen;
2. Westelijke ontsluiting via rotonde N489;
3. Combinatie van ontsluitingsvarianten 1 en 2, waarbij de Maasdijk wordt afgesloten van gemotoriseerd verkeer en een nieuwe verbinding in de wegenstructuur van Mijnsheerenland ontstaat.



Figuur 2.1: Variant 1 (Laan van Westmolen)



Figuur 2.2: Variant 2 (rotonde N489)



Figuur 2.3: Variant 3 (combinatie-variant)

2.1 Variant 1: Oostelijke ontsluiting via Laan van Westmolen

De eerste mogelijke ontsluiting is gelegen aan de oostzijde van het plangebied. Hierbij wordt de planlocatie ontsloten op de Laan van Westmolen. Hiervoor zijn twee ontsluitingen beoogd (zie figuur 2.1). Het voordeel van twee ontsluitingen is dat het verkeer zich meer kan verdelen, waardoor de belasting per kruispunt lager is. Daarnaast zal, wanneer de beoogde aansluitingen worden vormgegeven als gelijkwaardige kruispunten (verkeer van rechts gaat voor), de gemiddelde snelheid op de Laan van Westmolen lager liggen.

De Laan van Westmolen is een erftoegangsweg en heeft als voornaamste functie het verwerken van lokaal verkeer. Vanaf het plangebied is het mogelijk om links- of rechtsaf te slaan. Verkeer naar links zal via de Laan van Westmolen naar de centrumfuncties rijden of via de Raadhuislaan richting de N217 en A29 rijden. Verkeer naar rechts kan via de Laan van Westmolen en de Maasdijk de N489 bereiken om eveneens richting de N217 en A29 te rijden.

2.2 Variant 2: Westelijke ontsluiting via rotonde N489

De tweede mogelijke ontsluiting is gelegen aan de westzijde van het plangebied (zie figuur 2.2). Hierbij worden de woningen ontsloten op de rotonde van de N489. In deze variant maakt het nieuwe verkeer geen gebruik van de Laan van Westmolen. De rotonde van de N489 is recent aangelegd. De N489 is een gebiedsontsluitingsweg en heeft als functie het verbinden van woongebieden met de hoofdwegen (autosnelwegen). Vanaf het plangebied zal het meeste verkeer via de rotonde richting het noorden (N217, A29) of richting het zuiden (overige kernen) rijden. In westelijke richting is nog een route naar Oud-Beijerland mogelijk, al rijdt verkeer zoveel mogelijk via de hoofdwegen (zoals de N217). Op de N489 is sprake van een duidelijke spitsrichting, in de ochtendspits rijdt er veel verkeer naar het noorden richting A29 (en Rotterdamse regio) en in de avondspits juist naar het zuiden naar de verschillende dorpen waar mensen wonen. Beide richtingen worden niet gehinderd door extra verkeer vanaf de oostelijke tak.

In deze variant zorgt een directe aansluiting op (de rotonde met) de N489 ervoor dat gemotoriseerd verkeer vanaf het plangebied eenvoudig het hoofdwegennet in de Hoeksche Waard kan benutten. Hierdoor blijft de verkeersintensiteit op de Laan van Westmolen gelijk aan de huidige situatie. Verkeer dat vanaf het plangebied naar de centrumfuncties in Mijnsheerenland wil, kan in noordelijke richting de N489 oprijden, om bij de volgende rotonde rechtsaf te slaan naar de Raadhuislaan (zie figuur 2.4).



Figuur 2.4: Huidige route vanaf rotonde N489 naar centrumfuncties (bron: Google Maps)

2.3 Variant 3: Combinatie van ontsluitingsvarianten 1 en 2

Naast een ontsluiting via de Laan van Westmolen of via de rotonde is het mogelijk beide ontsluitingsvarianten te combineren. In deze combinatie-variant is het wenselijk de Maasdijk af te sluiten van de rotonde (zie figuur 2.3). De Maasdijk fungeert nu als een van de in- en uitvalswegen naar Mijnsheerenland en Westmaas, maar kent een vrij krappe weginrichting. Door een nieuwe verbinding aan te leggen tussen rotonde en Laan van Westmolen ontstaat een nieuwe in- en uitvalsweg voor Mijnsheerenland, en een duidelijkere verkeersstructuur. Het verkeer dat via de rotonde ontsloten wordt, verdeelt zich naar het noorden en zuiden. Gelet op de sterke relatie tussen de Hoeksche Waard en Rotterdam zal in de ochtendspits het meeste verkeer richting het noorden en in de avondspits richting het zuiden rijden. Evenals bij variant 2 worden beide richtingen niet gehinderd door extra verkeer vanaf de oostelijke tak.

3. Verkeersafwikkeling

In dit hoofdstuk is per ontsluitingsvariant (zie hoofdstuk 2 voor de drie ontsluitingsvarianten) inzichtelijk gemaakt waar extra verkeer komt te rijden en welke impact dat heeft op de verkeersafwikkeling. Hiervoor wordt eerst ingegaan op de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen.

3.1 Verkeersintensiteiten

In tabel 3.1 zijn de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen weergegeven. Hieruit blijkt dat de netto planbijdrage circa 500 mvt/etmaal bedraagt. Per spitsuur (ochtend en avond) wordt circa 10% van het etmaaltotaal gegenereerd. Dit komt neer op gemiddeld één auto per minuut. Verkeerskundig gezien betreft dit, ongeacht de keuze voor ontsluiting, een geringe toename van de verkeersintensiteiten op de omliggende wegvakken.

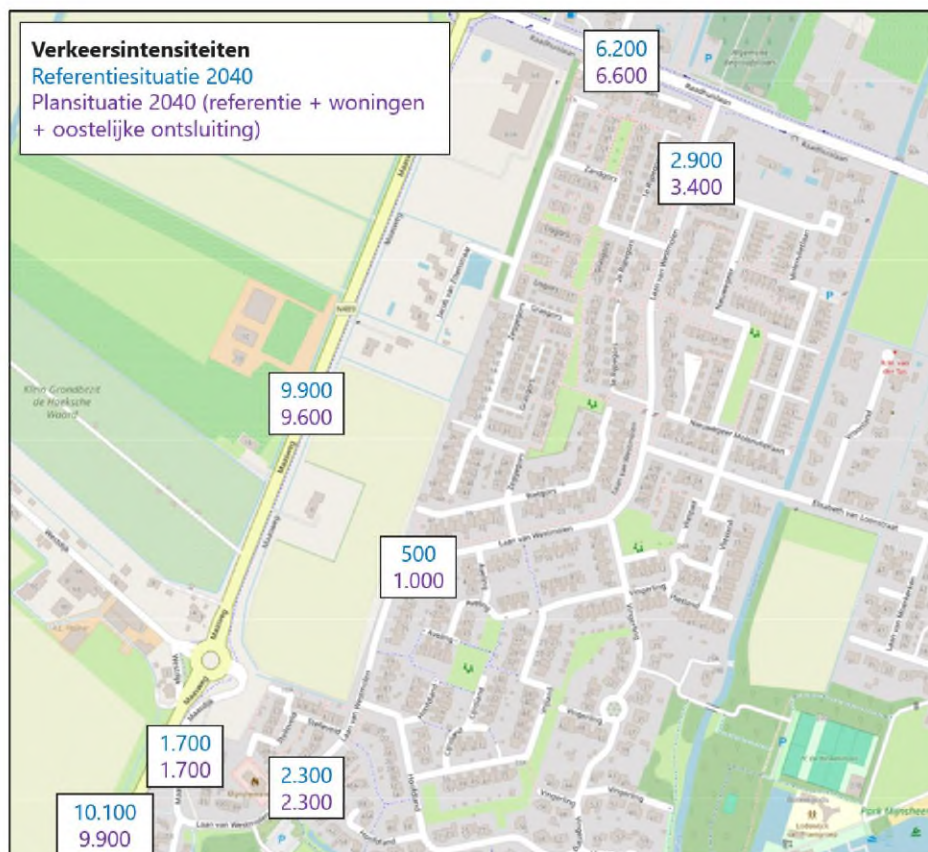
wegvak	basisjaar	referentie	plan 2040	plan 2040	plan 2040
	2018	2040	variant 1	variant 2	variant 3
	<i>mvt/etm</i>	<i>mvt/etm</i>	<i>mvt/etm</i>	<i>mvt/etm</i>	<i>mvt/etm</i>
Laan van Westmolen (noord)	2.710	2.900	3.400	2.900	2.700
Laan van Westmolen (t.h.v. het plangebied)	450	500	1.000	500	1.000
Laan van Westmolen (zuid)	1.950	2.300	2.300	2.300	400
Maasdijk	1.360	1.700	1.700	1.700	0
N489 (noord)	8.230	9.900	9.600	10.300	10.200
N489 (zuid)	8.580	10.100	9.900	10.200	10.100
Raadhuislaan (tussen N489 en Laan van Westmolen)	5.310	6.200	6.600	6.400	6.100
Nieuwe weg	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2.600

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten op omliggende wegen op een gemiddelde werkdag per variant (bron: verkeersmodel Hoeksche Waard)

3.2 Verkeerseffecten per ontsluitingsvariant

3.2.1 Variant 1: Oostelijke ontsluiting via Laan van Westmolen

In figuur 3.1 (volgende pagina) zijn de verkeersintensiteiten van de referentiesituatie (2040) en plansituatie opgenomen. In de plansituatie zijn de woningen toegevoegd door een oostelijke ontsluiting op de Laan van Westmolen (ontsluitingsvariant 1).

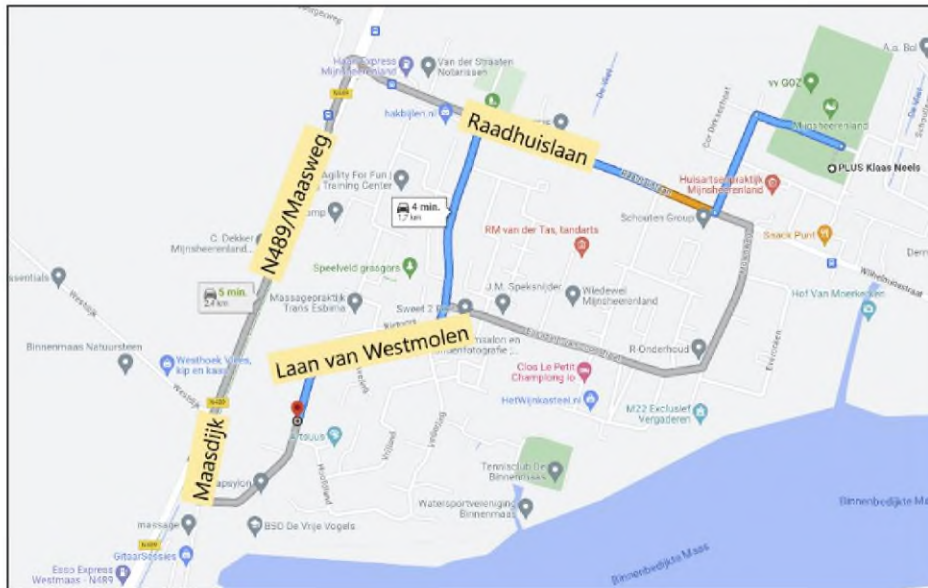


Figuur 3.1: Verkeersintensiteiten Mijnsheerenland referentie 2040 en plan 2040 (cf. variant 1 met oostelijke ontsluiting) (bron: verkeersmodel Hoeksche Waard)

In de referentiesituatie (2040) bedraagt de verkeersintensiteit op de Laan van Westmolen ter hoogte van het plangebied circa 500 mvt/etmaal. Verkeerskundig gezien is dit een rustige straat. Deze verkeersintensiteit is passend bij de functie (erftoegangsweg) en huidige vormgeving (gemengd verkeer, geen aanvullende fietsvoorzieningen, trottoirs aan weerszijden, etc.). Wanneer de planlocatie ontsloten wordt op de Laan van Westmolen, zal de verkeersintensiteit toenemen tot circa 1.000 mvt/etmaal. Het netto planeffect bedraagt daarmee circa 500 mvt/etmaal. Doorgaans geldt voor woningen dat circa 10% van het totale dagelijkse verkeer in het drukste spitsuur (ochtend en avond) wordt afgewikkeld. Dit betekent dat in het drukste ochtend- en avondspits circa 50 motorvoertuigen extra afgewikkeld moeten worden. Dit komt neer op gemiddeld één auto per minuut extra (per spitsuur). Verkeerskundig gezien is dit een geringe toename. De verkeerstoename zal opgaan in het heersende verkeersbeeld.

Uit tabel 3.1 blijkt verder dat de N489 ten zuiden van Raadhuislaan rustiger wordt. Dit is een modelmatig effect waarbij verkeer wordt weggedrukt naar andere routes, omdat de verkeersdruk op de N489 ten noorden van de Raadhuislaan iets drukker wordt door de planontwikkeling.

Op het zuidelijke gedeelte van de Laan van Westmolen bedraagt de verkeersintensiteit in de referentiesituatie circa 2.300 mvt/etmaal. Deze verkeersintensiteit zal bij een ontsluiting op de Laan van Westmolen gelijk blijven. Datzelfde geldt voor de Maasdijk (verkeerintensiteit blijft circa 1.700 mvt/etmaal in referentiesituatie). Dit betekent dat het meeste verkeer richting het noorden rijdt om via de Laan van Westmolen de Raadhuislaan te bereiken. Vanaf het kruispunt Laan van Westmolen – Raadhuislaan verdeelt het verkeer zich naar de centrumfuncties van Mijnsheerenland (rechtsaf) (zie figuur 3.2) of naar de N217 en A29 (linksaf).



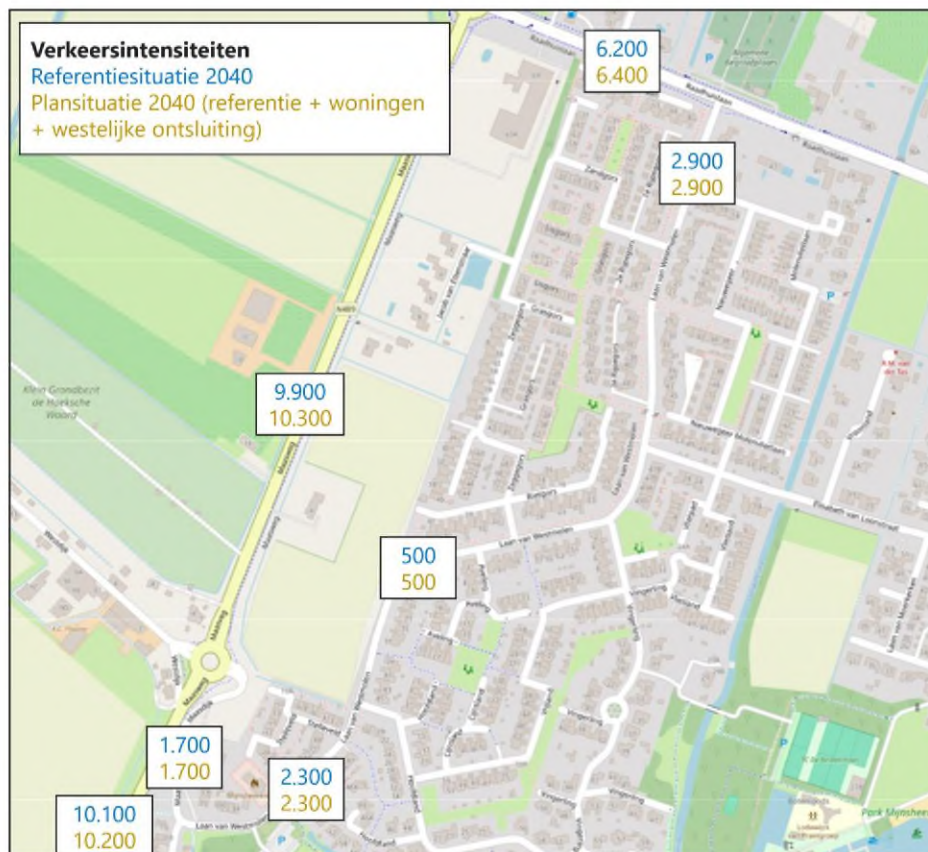
Figuur 3.2: Route vanaf ontwikkellocatie naar centrumfuncties (uitgaande van ontsluiting via Laan van Westmolen) (bron: Google Maps)

Op het noordelijke gedeelte van de Laan van Westmolen (tussen de Molenvlietlaan en Raadhuislaan) bedraagt de verkeersintensiteit in de referentiesituatie circa 2.900 mvt/etmaal. Hier zal de verkeersintensiteit toenemen tot circa 3.400 mvt/etmaal. Op dit wegvak komt het lokale verkeer samen om om via de Raadhuislaan de centrumfuncties van Mijnsheerenland (rechtsaf) of N217 en A29 (linksaf) te rijden. Dit wegvak fungeert daarmee als wijkontsluitingsweg voor meerdere wijken/buurtten van Mijnsheerenland.

Op de Raadhuislaan bedraagt de verkeersintensiteit in de referentiesituatie circa 6.200 mvt/etmaal (wegvak tussen Laan van Westmolen en N489). Het grootste deel van de Raadhuislaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en heeft ook een bijpassende inrichting (met brede rijbaan, asmarkering, asfalt, vrijliggend fietspad). Op dit wegvak neemt de verkeersintensiteit toe tot circa 6.600 mvt/etmaal (procentuele toename bedraagt circa 6%, deze beperkte toename zal in de praktijk nauwelijks waarneembaar zijn).

3.2.2 Variant 2: Westelijke ontsluiting via de rotonde N489

In figuur 3.3 zijn de verkeersintensiteiten van de referentiesituatie (2040) en plansituatie opgenomen. In de plansituatie zijn de woningen toegevoegd op de rotonde van de N489 (ontsluitingsvariant 2).

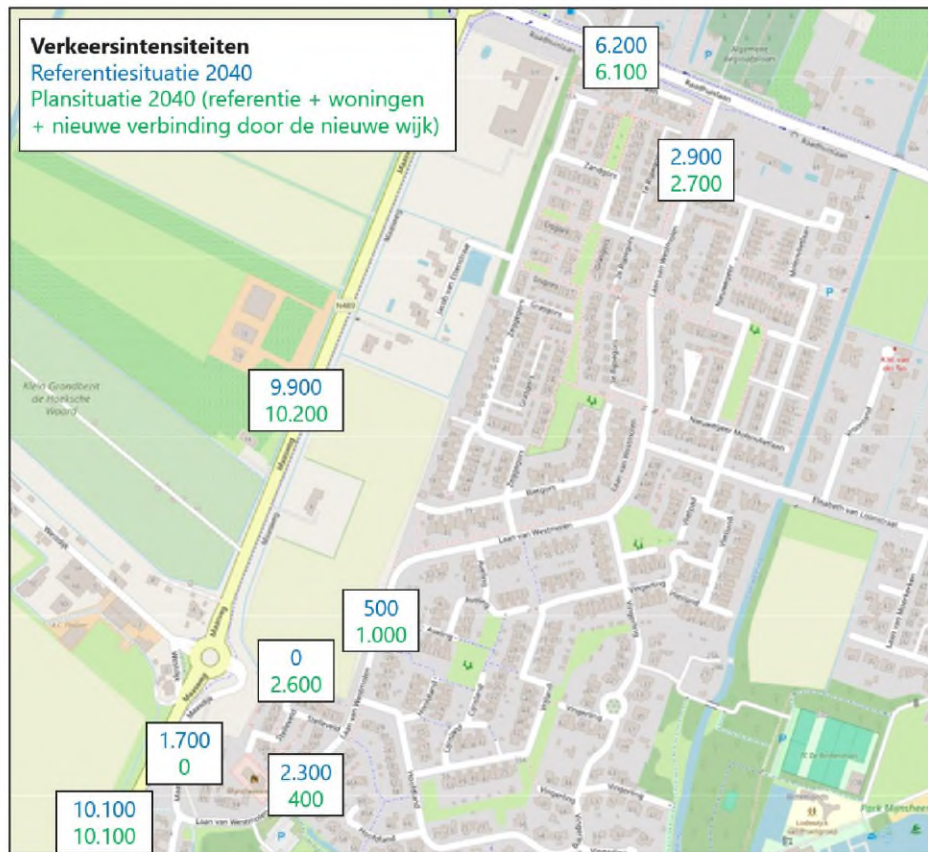


Figuur 3.3: Verkeersintensiteiten Mijnsheerenland referentie 2040 en plan 2040 (cf. variant 2 met westelijke ontsluiting) (bron: verkeersmodel Hoeksche Waard)

In de referentiesituatie (2040) bedraagt de verkeersintensiteit op de N489 (wegvak tussen de rotonde Westdijk en rotonde Raadhuislaan) circa 9.900 mvt/etmaal. Deze verkeersintensiteit is passend bij de functie (gebiedsontsluitingsweg) van de weg. Wanneer het nieuwe verkeer ontsloten wordt op de rotonde N489, zal de verkeersintensiteit toenemen tot circa 10.300 mvt/etmaal. De netto planbijdrage bedraagt circa 400 mvt/etmaal in noordelijke richting en 100 mvt/etmaal in zuidelijke richting. Afgezet tegen de verkeersintensiteit in de referentiesituatie, betreft dit een geringe verkeerstoename (+4%) die zal opgaan in het heersende verkeersbeeld.

3.2.3 Variant 3: Combinatie van ontsluitingsvarianten 1 en 2

In figuur 3.4 zijn de verkeersintensiteiten van de referentiesituatie (2040) en plansituatie opgenomen. In de plansituatie zijn de woningen toegevoegd op de Laan van Westmolen en is een nieuwe verbinding door de wijk toegevoegd (ontsluitingsvariant 3).



Figuur 3.4: Verkeersintensiteiten Mijnsheerenland referentie 2040 en plan 2040 (cf. variant 3 met nieuwe verbinding door de nieuwe wijk) (bron: verkeersmodel Hoeksche Waard)

Een combinatie van ontsluitingsvarianten leidt ertoe dat de verkeerstoename als gevolg van de beoogde woningbouw per wegvak in absolute aantallen lager wordt. Met een nieuwe weg door het plangebied en het afsluiten van het noordelijke gedeelte van de Maasdijk, zal de verkeersintensiteit op de Maasdijk en het zuidelijke gedeelte van de Laan van Westmolen lager worden. Op de Maasdijk blijft enkel bestemmingsverkeer over. Het is, vanwege (1) de beperkte ruimte op het zuidelijke gedeelte van de Maasdijk, (2) de functie als fietsstraat en (3) het feit dat het wegvak enkel voor bestemmingsverkeer is toegestaan, niet aannemelijk dat verkeer vanuit Mijnsheerenland gebruikmaakt van de route Maasdijk – Van Koetsveldlaan – Smidsweg om de N489 te bereiken. Dit betekent dat het huidige verkeer op de Maasdijk gebruik zal maken van de nieuwe verbinding door het plangebied. Datzelfde geldt voor het verkeer vanaf het zuidelijke gedeelte van de Laan van Westmolen. Op dit wegvak daalt de verkeersintensiteit van 2.300 mvt/etmaal (in de referentiesituatie) naar 400 mvt/etmaal. Ter hoogte van het plangebied neemt de verkeersintensiteit wel toe: van 500 mvt/etmaal naar 1.000 mvt/etmaal. Dit is logisch gezien de beoogde aansluiting van het plangebied op de Laan van Westmolen.

Op het noordelijke gedeelte van de Laan van Westmolen daalt de verkeersintensiteit van circa 2.900 mvt/etmaal naar 2.700 mvt/etmaal. Ook op de Raadhuislaan is een lichte daling te zien: van 6.200 mvt/etmaal. In deze variant neemt de verkeersintensiteit op de N489 toe. De te verwachten verkeersintensiteit op dit wegvak (10.100 mvt/etmaal) is passend bij de functie en huidige vormgeving van de weg. Op de nieuwe weg door het plangebied worden circa 2.600 mvt/etmaal gegenereerd. Het is aannemelijk dat het meeste lokale verkeer in het zuiden van Mijnsheerenland gebruikmaakt van de nieuwe weg (alternatieve routes zijn niet aantrekkelijk of beschikbaar). Het lokale verkeer in het noorden van Mijnsheerenland maakt naar verwachting gebruik van de Laan van Westmolen en Raadhuislaan om uit de kern te komen. De nieuwe weg door het plangebied zal conform Duurzaam Veilig-richtlijnen moeten worden vormgegeven om hier geen verkeersknelpunten te veroorzaken.

4. Verkeersveiligheid

In dit hoofdstuk is per ontsluitingsvariant (zie hoofdstuk 2 voor de drie ontsluitingsvarianten) geanalyseerd wat de effecten van de ontwikkeling voor de verkeersveiligheid (en leefbaarheid) zijn. Hiervoor is allereerst beschreven welke aanpak en uitgangspunten zijn gehanteerd.

4.1 Aanpak en uitgangspunten

De verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn beoordeeld op basis van principes van Duurzaam Veilig. Daarvoor is gebruikgemaakt van de Wegenscan.

Duurzaam Veilig en wegtypen

Duurzaam Veilig is een landelijk ontwerpfilosofie waarin gestreefd wordt naar een veilige en passende weginrichting (evenwicht tussen de functie, vormgeving en het gebruik van een weg) die voor alle weggebruikers als zodanig herkenbaar is. Voor een goed verkeerssysteem stelt Duurzaam Veilig dat het belangrijk is om verschillende type wegen te onderscheiden:

- **Stroomwegen (zie figuur 4.1):** zijn erop gericht om verkeer zo goed mogelijk te laten stromen over langere afstanden, dit betreft de autosnelwegen (en sommige N-wegen).
- **Gebiedsontsluitingswegen (zie figuur 4.2):** deze wegen hebben nadrukkelijk een verkeersfunctie en zijn bedoeld om (grotere) gebieden te ontsluiten en woongebieden te verbinden met de stroomwegen. Gebiedsontsluitingswegen kunnen binnen en buiten de bebouwde kom gelegen zijn. Binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Voorbeelden van een gebiedsontsluitingsweg buiten de kom zijn de N217 en N489, binnen de kom betreft dit bijvoorbeeld (een deel van) de Raadhuislaan in Mijnsheerenland.
- **Erftoegangswegen (zie figuur 4.3):** hebben als functie om woningen, bedrijven en percelen te ontsluiten. Hier overheerst de verblijfsfunctie. Deze wegen kunnen binnen en buiten de bebouwde kom zijn gelegen. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheid van 30 km/uur. Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur.



Figuur 4.1: Stroomweg, A29
(bron: Cyclomedia)



Figuur 4.2: Gebiedsontsluitingsweg, N489
(bron: Cyclomedia)



Figuur 4.3: Erftoegangsweg, Elisabeth van Loonstraat
(bron: Cyclomedia)

Wegenscan

Met de Wegenscan¹, gebaseerd op de principes uit de landelijke visie Duurzaam Veilig, wordt een uitspraak gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit van een weg of een straat. Dit is gebaseerd op de huidige vormgeving van het betreffende wegvak (zie bijlage 1 voor de in- en uitvoer van de Wegenscan). Naast de functie, vormgeving en het gebruik van een weg spelen hierbij ook de omgevingskenmerken een belangrijke rol. Een overschrijding van de maximaal wenselijke verkeersintensiteit leidt niet per definitie tot een verkeersonveilige situatie, maar mogelijk tot hinder en een verminderde beleving bij weggebruikers. Dat maakt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit geen harde bovengrens, maar een indicatieve waarde. Door de toekomstige verkeersintensiteit te toetsen aan de maximaal wenselijke verkeersintensiteit ontstaat een beeld van de eventueel beschikbare restcapaciteit op basis van de huidige vormgeving. Deze analyse is uitgevoerd voor de Laan van Westmolen (noord, midden, zuid), Maasdijk en N489/Maasweg (zie figuur 4.4).



Figuur 4.4: Geanalyseerde wegvakken Mijnsheerenland (bron: Google Maps)

¹ De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel, waarmee op basis van wegkenmerken (zoals wegbreedte, afstand tot bebouwing, etc.) het evenwicht tussen de vormgeving, functie en het gebruik wordt bepaald.

4.2 Analyse Laan van Westmolen

De Laan van Westmolen (zie figuur 4.5) is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Op de weg geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. De weg sluit aan de westzijde aan op de Maasdijk. Aan de noordzijde sluit de weg aan op de Raadhuislaan. De Laan van Westmolen is in de huidige situatie een belangrijke verkeersader in de wegenstructuur van Mijnsheerenland. Lokaal verkeer rijdt over de Laan van Westmolen om via de Maasdijk de N489 te bereiken. Ter hoogte van de eventuele ontsluiting van de ontwikkellocatie bedraagt de rijbaanbreedte circa 7,0 meter, op het noordelijke gedeelte circa 5,8 meter en op het zuidelijke gedeelte circa 5,0 meter. Aan beide zijden is een trottoir aanwezig. Ter hoogte van het plangebied wordt incidenteel aan één zijde geparkeerd, op het noordelijke en zuidelijke gedeelte wordt naast de rijbaan langs geparkeerd. Er zijn verschillende verkeersremmende maatregelen toegepast, zoals verkeersdrempels (plateaus). De kruispunten zijn gelijkwaardig (verkeer van rechts gaat voor) en vaak op een verhoogd plateau uitgevoerd.



Figuur 4.5: Laan van Westmolen, aan de linkerkant het plangebied (bron: Cyclomedia)

Uit de analyse met de Wegenscan blijkt dat de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Laan van Westmolen (ter hoogte van de ontwikkellocatie) circa 4.000 mvt/etmaal bedraagt. Het maatgevende criterium hierin is het parkeren op de rijbaan². In de referentiesituatie (2040) bedraagt de verkeersintensiteit ter hoogte van de ontwikkellocatie circa 500 mvt/etmaal. Op het zuidelijke gedeelte (richting de Maasdijk) bedraagt de verkeersintensiteit

² Uitgaande van incidenteel geparkeerde auto's aan één zijde. Wanneer aan twee zijdes incidenteel geparkeerd wordt, verandert de theoretische capaciteit van het wegvak niet. Wel kan het voorkomen dat weggebruikers iets langer moeten wachten wanneer verkeer in twee richtingen elkaar passeert.

circa 2.300 mvt/etmaal (referentiesituatie 2040). Op dit gedeelte wordt aan twee zijden langs geparkeerd. Op dit gedeelte blijft de verkeersintensiteit onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteit. Op het noordelijke gedeelte (tegen de Raadhuislaan) bedraagt de verkeersintensiteit 2.900 mvt/etmaal. Het kruispunt met de Raadhuislaan is vormgegeven als voorrangskruispunt. Op het noordelijke gedeelte is de rijbaan breder (circa 6,0 meter) en wordt aan één zijde langs geparkeerd. Ook hier geldt een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van circa 4.000 mvt/etmaal, die niet wordt overschreden in de plansituatie (ongeacht de ontsluitingsvariant).

Uit de modelplots blijkt dat de verkeersintensiteit ter hoogte van het plangebied toeneemt tot maximaal circa 1.000 mvt/etmaal. Het verkeerskundig effect van het woningbouwplan is, ondanks de verdubbeling van de verkeersintensiteit, beperkt. De verkeersintensiteit blijft verkeerskundig gezien laag en passend bij de huidige vormgeving van de Laan van Westmolen. De Laan van Westmolen voldoet aan de ontwerprichtlijnen van Duurzaam Veilig en heeft voldoende restcapaciteit om de verkeerstoename op te vangen.

De verkeerstoename is mogelijk van invloed op de leefbaarheid op de Laan van Westmolen. Gelet op de lage verkeersintensiteit na realisatie van de ontwikkeling worden op het wegvak geen verkeerskundige knelpunten verwacht. Ook in de huidige situatie treden geen verkeerskundige knelpunten op. Het toekomstige gebruik is, zelfs in een worst-case scenario waarin de volledige verkeersgeneratie in een enkele richting afgewikkeld wordt op de Laan van Westmolen, passend bij de huidige vormgeving. Dit geldt eveneens voor het noordelijke gedeelte van de Laan van Westmolen. De gevolgen voor de leefbaarheid op de Laan van Westmolen zijn beperkt. De verkeerstoename bedraagt gemiddeld één auto per minuut extra per spitsuur.

4.3 Analyse Maasdijk

De Maasdijk (zie figuur 4.6, volgende pagina) is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Op de weg geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. De Maasdijk loopt in het zuiden over in de Nieuwstraat. De Maasdijk ten zuiden van de Laan van Westmolen is ingericht als fietsstraat, het noordelijke gedeelte is ingericht als gemengde rijbaan. Op het zuidelijke gedeelte is alleen bestemmingsverkeer toegestaan, vanwege de beperkte breedte (hier kan slechts één auto tegelijk overheen). Wanneer de ontwikkeling ontsluit op de Laan van Westmolen, zal een deel van het verkeer via de Laan van Westmolen en het noordelijke gedeelte van de Maasdijk de N489 bereiken. Op het noordelijke gedeelte van de Maasdijk bedraagt de wegbreedte circa 5,0 meter, op het zuidelijke gedeelte circa 3,3 meter. Parkeren op de rijbaan is niet toegestaan. Wel zijn aan de westzijde enkele haakse parkeerplaatsen gelegen. Ten tijde van de schouw zijn hier geen geparkeerde auto's waargenomen. Aan de westzijde ligt een trottoir. Fietsers maken gemengd met gemotoriseerd verkeer gebruik van de rijbaan. Het kruispunt met de Laan van Westmolen betreft een gelijkwaardig drietaks kruispunt. De aansluiting met de N489 is een rotonde, die recent is aangelegd.



Figuur 4.6: Maasdijk (bron: Goudappel)

Uit de analyse met de Wegenscan blijkt dat de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op (het noordelijke gedeelte van) de Maasdijk 4.000 mvt/etmaal bedraagt. Het maatgevende criterium is het parkeren. Momenteel wordt haaks ten opzichte van de weg geparkeerd, in geval van langsparkeren zou de weg meer verkeer af kunnen wikkelen. In de huidige situatie bedraagt de verkeersintensiteit circa 1.300 mvt/etmaal. In de toekomst zal dit licht toenemen tot circa 1.700 mvt/etmaal. Dit betekent dat de Maasdijk voldoende restcapaciteit heeft om de verkeerstoename op te vangen (enkel relevant voor ontsluitingsvariant 1 en 2, aangezien de Maasdijk in ontsluitingsvariant 3 wordt afgesloten). Ondanks de geringe verkeerstoename (na realisatie van deze en andere relevante ontwikkelingen) worden op dit wegvak geen verkeerskundige knelpunten verwacht. In variant 3 blijft enkel bestemmingsverkeer op de Maasdijk over. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Maasdijk en het zuidelijke gedeelte van de Laan van Westmolen.

4.4 Analyse N489/Maasweg

De N489 – ook wel Maasweg – (zie figuur 4.7, volgende pagina)) is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg in het wegennet van de Hoeksche Waard. De weg sluit in het noorden aan op de N217, de weg leidt langs Mijnsheerenland, Westmaas en sluit aan op de N488/Molendijk richting Klaaswaal en Numansdorp. Vanaf Mijnsheerenland is het op twee manieren mogelijk om op de N489 te komen: ter hoogte van de ontwikkellocatie (via Maasdijk en Westdijk) of ter hoogte van de noordelijk gelegen rotonde (via Raadhuislaan en Doesburgerweg). Op de weg geldt een maximumsnelheid van 80 km/u, uitgezonderd het gedeelte langs Mijnsheerenland en Westmaas (vanaf de ontwikkellocatie tot aan de aansluiting Westmaas). Daar geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Op de N489 zijn op kruispuntniveau voornamelijk rotondes aanwezig, in enkele gevallen een voorrangskruispunt.

Ter hoogte van de kruispunten zijn middenbermen aanwezig. Naast de weg ligt een tweerichtingsfietspad, waar zowel fietsers als voetgangers gebruik van maken.



Figuur 4.7: N489/Maasweg (bron: Cyclomedia)

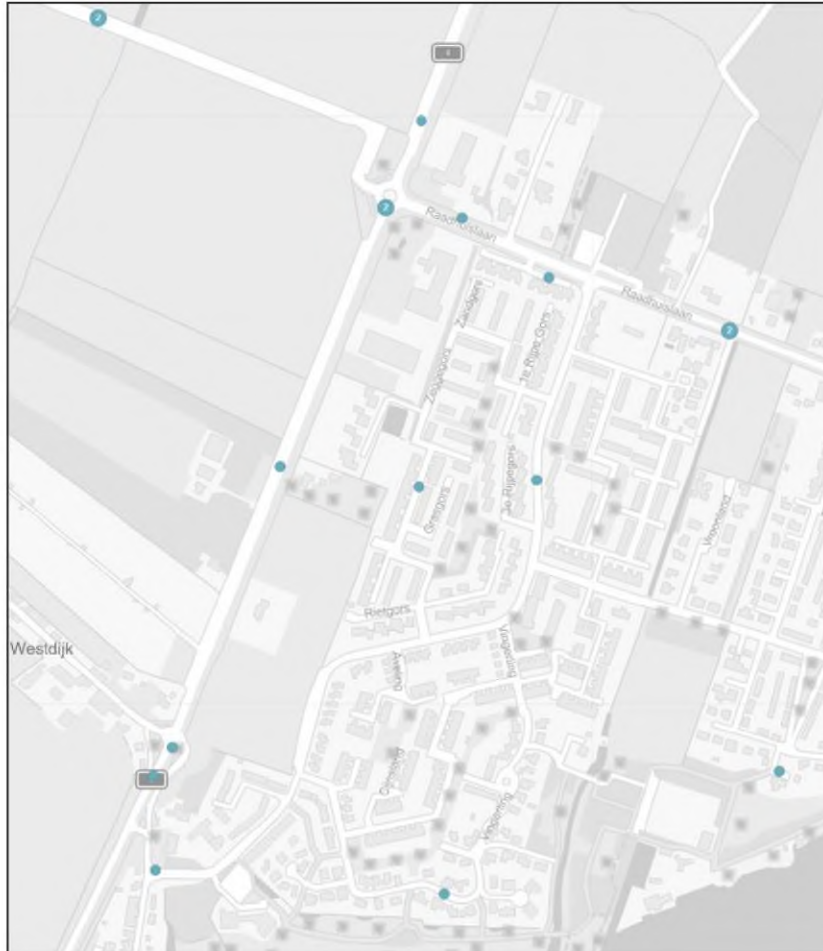
Uit de analyse met de Wegenscan blijkt dat de maximaal wenselijke verkeersintensiteit van de N489 binnen de bebouwde kom circa 16.900 mvt/etmaal bedraagt. Hierbij is rekening gehouden met de overstek van fietsers en voetgangers en de maximumsnelheid (50 km/u). In de referentiesituatie (2040) bedraagt de verkeersintensiteit circa 9.900 mvt/etmaal. De woningbouwontwikkeling aan de Laan van Westmolen heeft beperkt effect op de N489. De N489 heeft voldoende restcapaciteit om de verkeerstoename (van deze en andere relevante ontwikkelingen) op te vangen. Wel is het noodzakelijk om de weg zo robuust mogelijk te houden, mede met het oog op de overige ontwikkelingen in de Hoeksche Waard. Op wegvakniveau worden geen verkeerskundige knelpunten verwacht. De functie en vormgeving van de weg zijn passend bij het zowel het huidige als het toekomstige gebruik (de verkeersintensiteit).

4.5 Ongevallenregistratie

Om de (objectieve) verkeersveiligheid in de huidige situatie te beoordelen is een analyse van de geregistreerde ongevallen op omliggende wegen gemaakt. Binnen de ongevallenregistratie wordt onderscheid gemaakt in de volgende typen ongevallen:

- Ongevallen met alleen materiële schade;
- Ongevallen met min. één gewonde;
- Ongevallen met min. één dode.

Bekend is dat de registratiegraad van ongevallen relatief laag is, zeker van ongevallen met uitsluitend materiele schade. Desondanks geeft het wel een indruk van de verkeersveiligheid in de huidige situatie. In figuur 4.8 zijn de huidige geregistreerde ongevallen weergegeven in de periode 2018 – september 2023.



Afbeelding 4.8: Geregistreerde verkeersongevallen in en rond Mijnsheerenland in de periode 2018 – september 2023 (bron: Viastat, 2023)

In figuur 4.8 is te zien dat ongevallen vooral op kruispuntniveau plaatsvinden. Op de N489 hebben ter hoogte van de ontwikkellocatie drie ongevallen plaatsgevonden. Hier lag voorheen een voorrangskruispunt, maar is nu een rotonde aangelegd. Alle drie ongevallen hebben plaatsgevonden voor de aanleg van de rotonde. Sinds ombouw naar rotonde zijn geen verkeersongevallen geregistreerd. Een rotonde is in het algemeen een veiligere kruispuntinrichting dan een voorrangskruispunt (bron: SWOV). Daarnaast hebben enkele ongevallen plaatsgevonden ter hoogte van de noordelijk gelegen rotonde (N489 en Raadhuislaan). Gelet op de huidige verkeersintensiteit is het aantal ongevallen op de N489 niet opvallend hoog. Daarnaast is een tweetal ongevallen geregistreerd op de Laan van Westmolen. Gelet op de beschikbare detailinformatie per ongeval zijn deze ongevallen geen gevolg van een verkeersonveilige situatie door de huidige vormgeving van de weg.

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal de verkeersintensiteit ter hoogte van het plangebied toenemen tot maximaal 1.000 mvt/etmaal. Op het zuidelijke en noordelijke gedeelte van de Laan van Westmolen zijn de verkeerstoenames relatief beperkt. Voor een erftoegangsweg als de Laan van Westmolen is een verkeersintensiteit tot 4.000 mvt/etmaal passend (mits er sprake is van een goede en passende vormgeving). Bovendien is de verkeersintensiteit niet op elke dag van de week even hoog. Over het algemeen zijn de dinsdag en donderdag verkeerskundig gezien de drukste dagen. Ook is de verkeersintensiteit weersafhankelijk. Gelet op de passende verkeersintensiteit bij de huidige vormgeving, leidt de verkeerstoename naar verwachting niet tot een noemenswaardige verslechtering van de verkeersveiligheid.

5. Nadere beoordeling verkeersontsluiting

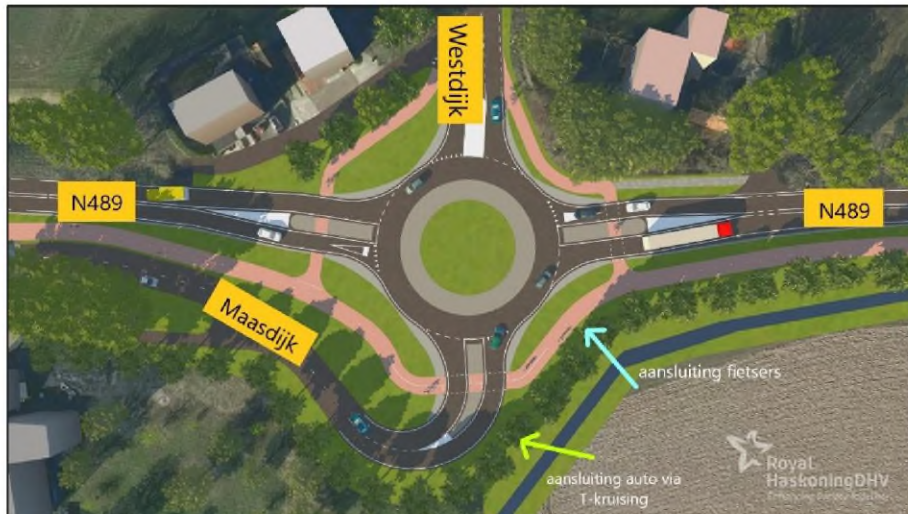
Op basis van de eerdere analyse (zie hoofdstukken 3 en 4) is een nadere beoordeling gedaan van de ontsluitingsvarianten. In de beoordeling zijn de volgende aspecten meegenomen: verkeersveiligheid, ontwerp, robuustheid, leefbaarheid, gebruik (in relatie tot andere modaliteiten) en in- en toepasbaarheid.

5.1 Variant 1: Ontsluiting via Laan van Westmolen

Bij een oostelijke ontsluiting zal de verkeersintensiteit op de Laan van Westmolen en Maasdijk toenemen. De verkeerstoename bedraagt gemiddeld één auto per minuut extra per spitsuur. Verkeerskundig gezien is dit een geringe toename die zal opgaan in het heersende verkeersbeeld. Bovendien hebben de wegvakken conform Duurzaam Veilig voldoende restcapaciteit om de verkeerstoename op een veilige manier op te vangen. Het nieuwe verkeer kan ontwerptechnisch gezien goed ingepast worden en verkeersveilig worden ontsloten op de Laan van Westmolen. Naar verwachting zal het nieuwe verkeer geen directe invloed hebben op de leefbaarheid op de Laan van Westmolen (zelfs wanneer de verkeersintensiteit ter hoogte van het plangebied verdubbelt). Om de gemiddelde snelheid op de Laan van Westmolen (ter hoogte van het plangebied) te beperken, zouden op wegvakniveau enkele snelheidsremmers (zoals verkeersdrempels) aangebracht kunnen worden.

5.2 Variant 2: Ontsluiting via rotonde N489

In de huidige situatie heeft de rotonde aan de N489 vier takken (zie figuur 5.1, volgende pagina). Uit de verkeerskundige schouw is geconstateerd dat een vijfde aantakking niet wenselijk en/of haalbaar is. Een westelijke ontsluiting van het plangebied zal daarom eerst op de Maasdijk aangesloten moeten worden. Hiervoor zal het bestaande hoogteverschil tussen het plangebied en de rotonde opgelost dienen te worden.



Figuur 5.1: Huidige vormgeving rotonde N489 met aansluiting autoverkeer en indicatieve aansluiting fietsverkeer (bron: RoyalHaskoningDHV, bewerkt: Goudappel)

Voor het aansluiten van het plangebied op de rotonde N489 zijn vanuit de provincie Zuid-Holland enkele ontwerpeisen gesteld, bijvoorbeeld wat betreft afstanden voor aantakkingen. In de huidige situatie takt de Maasdijk via een bocht aan op de rotonde. Een westelijke ontsluiting vanaf het plangebied mag volgens de provincie niet worden aangesloten in de bocht. De provincie stelt als voorwaarde dat een aansluiting op de Maasdijk alleen gerealiseerd kan worden met een T-splitsing. Hierbij dient de verhoogde middengeleider (deels) intact te blijven. Ook zal de oversteek voor fietsers in twee fases behouden moeten blijven. Fietsers kunnen aan de noordoostzijde (zie figuur 5.1 voor een indicatieve aansluiting voor fietsers) aangesloten worden op het fietspad en niet op de rijbaan richting de Maasdijk. Deze aansluiting kan mogelijk ook dienen als calamiteitenaansluiting, onder de voorwaarde dat de vormgeving geschikt is om ook met grotere voertuigen te gebruiken.

Met een aansluiting op de Maasdijk bestaat het risico dat op drukke momenten (naar verwachting met name in de ochtendspits) wachtrijen ontstaan ter hoogte van een eventueel nieuwe T-splitsing. In de huidige situatie betreft het verkeer op de rotonde voornamelijk verkeer van de N489 wat rechtdoor op de rotonde rijdt. Bij een wachtrij van (meer dan) drie auto's of langere voertuigen op de Maasdijk is een extra aansluiting vanaf het plangebied op de Maasdijk verre van wenselijk. Ook neemt het aantal conflictpunten toe wanneer zo kort op de rotonde een nieuwe kruising ontstaat (in welke vorm dan ook). Een automobilist die vanaf het zuiden rechtsaf wil slaan richting de Maasdijk zal zijn zicht en aandacht moeten verdelen tussen de fietsoversteek en de T-splitsing. Omwille van het aantal conflictpunten en de daarbij behorende verkeersveiligheid, is deze variant verkeerskundig gezien minder aantrekkelijk dan variant 1. Bovendien is het bij een ontsluiting via de rotonde noodzakelijk om een tweede ontsluiting in geval van calamiteiten te realiseren. Deze zal via de Laan van Westmolen ontsloten moeten worden. Dit kan ook in de vorm van bijvoorbeeld een langzaam verkeersverbinding die geschikt is om in geval van een calamiteit te dienen als alternatief.

Vanwege bovenstaande redenen is een westelijke ontsluiting met aansluiting op de Maasdijk verkeerskundig gezien onwenselijk. Voor bezoekers die te fiets of te voet de lokale functies willen bezoeken, is een ontsluiting op de Laan van Westmolen aan te bevelen. Kortom, gelet op de verkeersgeneratie is het goed mogelijk om het extra verkeer aan te laten sluiten op de rotonde van de N489, maar qua verkeersveiligheid wordt deze ontsluiting afgeraden. Deze variant zorgt niet of nauwelijks voor een verkeerstoename op de Maasdijk en Laan van Westmolen, dat is positief daar voor de beleving van de verkeerssituatie.

5.3 Variant 3: Combinatie van ontsluitingsvarianten 1 en 2

Een combinatie van ontsluitingsvarianten 1 en 2 leidt tot een situatie waarin een 'directe' route wordt gevormd tussen de Laan van Westmolen en N489. Dit leidt tot een verkeersintensiteit van circa 2.600 mvt/etmaal op de nieuwe weg. Ter hoogte van de ontsluiting aan de Laan van Westmolen neemt daardoor de verkeersdruk toe (de verkeersintensiteit blijft laag, tot circa 1.000 mvt/etmaal). Verkeerskundig gezien worden hier, evenals in de huidige situatie het geval is, geen knelpunten verwacht. De Laan van Westmolen heeft voldoende restcapaciteit om de verkeerstoename op te vangen, in combinatie met de nieuwe weg door het plangebied. De toekomstige verkeersintensiteit op de Laan van Westmolen blijft, ondanks de toename door de woningbouw en de meer directe route tussen de Laan van Westmolen en de N489, (ruim) onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteit (grens ligt op circa 4.000 mvt/etmaal). Wel is de ruimtelijke impact (bijvoorbeeld door het hoogteverschil tussen het plangebied en de rotonde/N489) in deze variant groot in vergelijking met de andere ontsluitingsvarianten. De inpassing van deze nieuwe verbindingsweg vraagt relatief veel ruimte.

Extra verkeer door de wijk leidt potentieel tot meer conflict(punt)en tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dit beïnvloedt de leefbaarheid in de wijk (er ontstaat immers een nieuwe verbinding in de wegenstructuur door het afsluiten van de Maasdijk). Om de leefbaarheid in de wijk zelf te waarborgen, zal gestuurd moeten worden op een juiste vormgeving van de twee ontsluitingen en het tussenliggende wegvak (combi-variant). Aanbevolen wordt de nieuwe verbindingsweg als erftoegangsweg 30 km/uur in te richten volgens het ideale profiel uit de ASVV (bron: CROW). Van belang is dat er voldoende snelheidsremmende maatregelen worden getroffen om automobilisten aan te sporen rustig te rijden. Feit blijft dat de beoogde woningbouw leidt tot een beperkte verkeerstoename en de verkeersintensiteiten op de omliggende wegvakken relatief beperkt zijn. De verkeerstoename door de woningbouw gaat op in het heersende verkeersbeeld. Het lokale verkeer maakt naar verwachting gebruik van de Laan van Westmolen (en daarmee van de nieuwe verbinding door de wijk); het verkeer wat buiten Mijnsheerenland moet zijn, maakt gebruik van de N489. Dit heeft als voordeel dat de verkeersintensiteit op de Maasdijk afneemt, omdat dit wegvak alleen door bestemmingsverkeer gebruikt zal worden.

Nieuwe verbinding in de wegenstructuur

Een combinatie van ontsluitingen leidt ertoe dat het verkeer over het algemeen beter verdeeld wordt over het wegennet (vanuit de wegenstructuur is het onlogisch dat verkeer via de Laan van Westmolen en Maasdijk rijdt om de N489 te bereiken, met een nieuwe

verbinding door de wijk zal dit veranderen). Zeker in combinatie met een afsluiting van de Maasdijk op de rotonde zullen verkeersdeelnemers meer tijd en zicht hebben op het overige verkeer, bijvoorbeeld aankomende fietsers. In een nieuwe situatie zou de rotonde daarmee wel een vierde tak (oostzijde) hebben, maar is vervolgens geen T-splitsing nodig. Al het verkeer gaat van, naar en door de nieuwe wijk (circa 2.600 mvt/etmaal). In geval van calamiteiten op één van de twee aansluitingen, is er voor het verkeer een geschikt alternatief om de wijk uit te komen. Voor de oostelijke ontsluiting dient in elk geval rekening gehouden te worden met het beperken al dan niet voorkomen van het inschijnen van koplampen in de woningen aan de Laan van Westmolen.

5.4 Resultaat analyse

In tabel 5.1 (volgende pagina) is in tabelvorm een samenvatting gegeven van de kwalitatieve beoordeling van de drie ontsluitingsvarianten. Onderstaand zijn de gegeven kleuren gekwalificeerd:

- **Goed:** geen (verkeerskundige) of relatief eenvoudig oplosbare knelpunten;
- **Redelijk:** eventuele (verkeerskundige) knelpunten / relatief eenvoudig oplosbare knelpunten;
- **Matig:** duidelijk risico op (verkeerskundige) knelpunten / relatief moeilijk oplosbare knelpunten;
- **Slecht:** af te raden gelet op de (verkeerskundige) knelpunten / knelpunten die voorkomen dienen te worden / verre van wenselijk.

indicator	ontsluitingsvariant 1: via Laan van Westmolen	ontsluitingsvariant 2: via rotonde N489	ontsluitingsvariant 3: via Laan van Westmolen en rotonde N489 (nieuwe verbinding)
capaciteit, doorstroming en robuustheid	De verkeerstoename bedraagt gemiddeld één auto per minuut extra per spitsuur. De Laan van Westmolen heeft voldoende restcapaciteit (tot circa 4.000 mvt/etmaal) op te vangen. De verkeerstoename zal opgaan in het heersende verkeersbeeld.	Bij een verkeerstoename zal meer verkeer vanaf de oostelijke tak (Maasdijk) de rotonde naderen. In de ochtendspits is hier een doorgaande stroom van zuid-noord en in de avondspits van noord-zuid. Verkeer vanaf de Maasdijk zal daarmee niet direct tot een verminderde doorstroming op de N489 leiden. Deze weg heeft voldoende restcapaciteit (tot circa 16.900 mvt/etmaal).	Bij een combinatie van ontsluitingen zal een nieuwe verbinding in de wegenstructuur van Mijnsheerenland ontstaan. Hierdoor wordt het verkeer beter verdeeld over het netwerk. Op de nieuwe weg worden circa 2.600 mvt/etmaal gegenereerd. De nieuwe weg zal conform Duurzaam Veilig-principes moeten worden ingericht. De huidige wegvakken hebben voldoende restcapaciteit. Door het afsluiten van de Maasdijk ontstaat een goede doorstroming.
leefbaarheid (verkeersdruk)	De verkeersintensiteit op de Laan van Westmolen zal (t.h.v. het plangebied) toenemen tot circa 1.000 mvt/etmaal. Op het zuidelijke gedeelte blijft de verkeersintensiteit gelijk aan de referentiesituatie. Op het noordelijke gedeelte neemt de verkeersintensiteit toe (+17%). De verkeersintensiteit blijft passend bij de huidige vormgeving. Eventuele hinder van inschijnende koplampen bij bewoners op de Laan van Westmolen dient voorkomen te worden (in het meest recente ontwerp is hierop geanticipeerd).	De N489 functioneert als gebiedsontsluitingsweg en heeft als doel in korte tijd zoveel mogelijk verkeer te verwerken, naar erftoegangswegen of stroomwegen. De N489 is op voldoende afstand gelegen van de woningen. De verkeerstoename zal niet merkbaar zijn. De leefbaarheid komt daarmee niet in het geding.	Door de nieuwe verbinding in de wegenstructuur (en door het afsluiten van de Maasdijk) zal de verkeersdruk in de wijk en op de Laan van Westmolen toenemen. Echter, de verkeerstoename is verkeerskundig gezien gering en zal geen directe invloed hebben op de leefbaarheid in de omgeving van het plangebied. Bij het ontwerp van de nieuwe verbinding zal het aantal conflictpunten tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer zo veel mogelijk beperkt dienen te worden.
gebruik (in relatie tot andere modaliteiten)	Het gebruik van de Laan van Westmolen zal na realisatie van de ontwikkeling niet verschillen. Zowel de huidige als toekomstige verkeersintensiteiten zijn passend bij de functie (erftoegangsweg) en huidige vormgeving van de weg.	Het gebruik van de N489 zal na realisatie van de ontwikkeling niet verschillen. De weg blijft functioneren als gebiedsontsluitingsweg, waarbij gemotoriseerd verkeer vooral 'stroomt' en voetgangers en fietsers gebruikmaken van het aanliggende tweerichtingsfietspad.	De verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling zal opgaan in het reguliere verkeersbeeld op de Laan van Westmolen en N489. Wel zal een combinatie van ontsluitingen mogelijk leiden tot meer conflictpunten tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer in de wijk. Hierop kan gestuurd worden bij de toekomstige vormgeving van de wegvakken.
in- en toepasbaarheid	Eén ontsluiting aan de Laan van Westmolen is goed in- en toepasbaar. Er is geen sprake van hoogteverschil. Twee ontsluitingen voor het wijkverkeer is niet noodzakelijk gezien het woningbouwprogramma. Wel zal een calamiteitenontsluiting aan de westzijde moeten worden gerealiseerd (bijvoorbeeld via de verbinding voor langzaam verkeer).	De aansluiting op de rotonde zal via een T-splitsing op de Maasdijk gerealiseerd dienen te worden. Na realisatie van de ontwikkeling ontstaan (in de ochtendspits) mogelijke wachtrijen (in combinatie met de huidige beperkte ruimte niet wenselijk). Ook neemt het aantal conflictpunten toe. Het huidige hoogteverschil is oplosbaar (al is de ruimtelijke impact daarvan relatief groot). Voor calamiteitenverkeer is een tweede ontsluiting aan de Laan van Westmolen voldoende verkeersveilig. Recent is op de N489 een nieuwe rotonde aangelegd (ter hoogte van het plangebied). Sindsdien zijn geen nieuwe verkeersongevallen geregistreerd. De verkeerstoename leidt mogelijk tot meer verkeershinder op de Maasdijk. Met een aansluiting op de Maasdijk dienen wachtrijen voorkomen te worden. Ook neemt het aantal conflictpunten toe als twee kruispunten dicht op elkaar liggen.	Een ontsluiting via de rotonde N489 kan alleen verkeerskundig goed functioneren wanneer de Maasdijk afgesloten wordt van de rotonde. Dit zorgt er namelijk voor dat de wachtrijen korter worden en verkeersdeelnemers minder belast worden met bijvoorbeeld het zicht op overige verkeersdeelnemers, zoals aankomende fietsers. In deze variant blijft op de Maasdijk (zowel ten noorden als ten zuiden) enkel bestemmingsverkeer over. Wel is de ruimtelijke impact door eventuele infrastructurele maatregelen relatief groot.
verkeersveiligheid	Op de Laan van Westmolen hebben in de afgelopen 5 jaar twee ongevallen plaatsgevonden. Gelet op de beschikbare detailinformatie per ongeval zijn dit geen ongevallen als gevolg van een verkeersonveilige situatie door de huidige vormgeving van de weg.		Het aantal ongevallen in de afgelopen 5 jaar geeft geen verontrustend beeld van de verkeersveiligheid. In deze variant wordt de Maasdijk afgesloten van de rotonde, wat ten goede komt van de verkeersveiligheid. Ook calamiteiten zullen goed gebruik kunnen maken van de twee ontsluitingen.

Tabel 5.1: Kwalitatieve beoordeling ontsluitingsvarianten

6. Conclusies



Gemeente Hoeksche Waard is in samenwerking met andere partijen voornemens 39 tijdelijke sociale huurwoningen en 50 permanente koopwoningen in Mijnsheerenland-West te realiseren. De tijdelijke woningen worden na 15 jaar vervangen voor 32 permanente sociale huurwoningen. Voor deze ontwikkeling is Goudappel BV gevraagd een verkeersonderzoek uit te voeren. Uit dit onderzoek blijken de volgende conclusies:

- De netto planbijdrage van de ontwikkeling bedraagt circa 500 mvt/etmaal. Per spitsuur bedraagt de verkeerstoename gemiddeld één auto per minuut extra. Op lange termijn zal de verkeersgeneratie in de praktijk lager uitvallen, wanneer de tijdelijke woningen worden vervangen door sociale huurwoningen (al is het verschil verkeerskundig gezien beperkt).
- Uit de analyse naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op wegvakniveau blijkt dat de Laan van Westmolen, Maasdijk en N489/Maasweg op basis van de huidige vormgeving voldoende restcapaciteit hebben om de verkeerstoename op te vangen. Op wegvakniveau worden na realisatie van de ontwikkeling geen verkeerskundige knelpunten verwacht, ondanks dat de verkeerdruk zal toenemen.
- In het onderzoek zijn drie ontsluitingsvarianten geanalyseerd en getoetst op doorstroming, leefbaarheid, gebruik, in- en toepasbaarheid en verkeersveiligheid.
 - In de eerste variant is een oostelijke ontsluiting van het plangebied via de Laan van Westmolen geanalyseerd. Deze variant is op alle onderdelen positief beoordeeld. De ruimtelijke impact van deze ontsluitingsvariant is relatief gezien het kleinst in tegenstelling tot de andere ontsluitingsvarianten.
 - Als tweede variant is een westelijke ontsluiting via de rotonde N489 geanalyseerd. Deze ontsluiting heeft grotere consequenties dan de eerste variant, met name vanwege de infrastructurele maatregelen aan de Maasdijk. Aandachtspunt bij deze ontsluitingsvariant is de korte opstelruimte tussen de rotonde en de T-splitsing op de Maasdijk. Wanneer hier wachtrijen ontstaan, moeten weggebruikers elkaar ruimte gunnen om in te voegen.
 - Als derde variant is een combinatie van een oostelijke en westelijke ontsluiting van het plangebied geanalyseerd. In deze variant wordt de Maasdijk afgesloten van de rotonde en zal de aansluiting op de rotonde vanaf het plangebied een ontsluitingsfunctie vervullen voor zowel de wijk als de directe omgeving. Dit betekent dat er een nieuwe verbinding in de wegenstructuur van Mijnsheerenland ontstaat, wat ertoe leidt dat op de Laan van Westmolen en in de nieuwe wijk de verkeersdruk zal toenemen. Omdat de verkeerstoename verkeerskundig gezien gering is, heeft dit naar verwachting geen directe invloed op de leefbaarheid in de nieuwe wijk en op de Laan van Westmolen. Door de ontsluiting conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig vorm te geven, kan eventuele verkeershinder beperkt al dan niet voorkomen worden. Wel blijft de ruimtelijke impact van een westelijke ontsluiting relatief groot (ten opzichte van de eerste ontsluitingsvariant)
 - De algehele analyse wijst uit dat zowel een ontsluiting via de Laan van Westmolen (variant 1) als een ontsluiting aan weerszijden van het plangebied (variant 3) verkeerskundig gezien haalbaar zijn. In variant 3 is de ruimtelijke impact groter dan in variant 1.

Bijlage 1 In- en uitvoer Wegenscan

INVOER WEGENSCAN	
Basis	
Naam straat	Laan van Westmolen noord
Plaats	Mijnsheerenland
Wegcategorie	ETW 30 km/h
Vormgeving	
Profiel	gemengd (auto 2, fiets 2 richtingen)
Rijbaanbreedte [m]	5,8
Verharding	open (o.a.klinkers)
Rijrichtingscheiding	niet aanwezig
Lengtemarkering	opsluitbanden
Snelheidsremmers	op wegvakken en kruispunten
Meetgegevens	
Intensiteit motorvoertuigen [mvt/etm]	2.900
Snelheid (V85) [km/h]	35
Voetgangervoorziening	
Plek op de weg	op voetpad/trottoir
Breedte voetgangervoorziening [m]	2,0
Oversteekvoorziening	niet van toepassing
Fietsvoorziening	
Plek op de weg	gemengd op rijbaan
Breedte fietsvoorziening [m]	
Oversteekvoorziening	niet van toepassing
Busvoorziening	
Frequentie bussen	niet aanwezig
Haltevoorziening	niet van toepassing
Parkeren	
Parkeervoorzieningen	langsparkeren
Breedte parkeervak + margestrook [m]	2,3



Figuur B2.1: Invoer Laan van Westmolen (noord)

RESULTATEN WEGENSCAN			
Straat:	Laan van Westmolen noord	 	
Plaats:	Mijnsheerenland		
Wegcategorie:	ETW 30 km/h		
FUNCTIE-GEBRUIK		VORMGEVING-GEBRUIK	
Relatie functie en gebruik	GOED	Bermschade	NVT
FUNCTIE-VORMGEVING		Rijbaanbreedte	GOED
Lengtemarkering	GOED	Breedte fietsvoorziening	NVT
Rijrichtingscheiding	GOED	Breedte voetgangervoorziening	GOED
Rijbaanbreedte	GOED	Parkeervoorziening	GOED
Verharding	GOED	Haltevoorziening bus	NVT
Voetgangervoorziening	GOED	Oversteekbaarheid voetgangers	NVT
Fietsvoorziening	GOED	Oversteekbaarheid fietsers	NVT
Parkeervoorziening	GOED	Relatie snelheid-fietsvoorziening	REDELIJK
Haltevoorziening bus	NVT	Relatie parkeren-fiets	NVT
Snelheidsremmers	GOED	Sociale interactie	REDELIJK

Figuur B2.2: Uitvoer Laan van Westmolen (noord)

INVOER WEGENSCAN	
Basis	
Naam straat	Laan van Westmolen noord
Plaats	Mijnsheerenland
Wegcategorie	ETW 30 km/h
Vormgeving	
Profiel	gemengd (auto 2, fiets 2 richtingen)
Rijbaanbreedte [m]	7,0
Verharding	open (o.a.klinkers)
Rijrichtingscheiding	niet aanwezig
Lengtemarkering	opsluitbanden
Snelheidsremmers	op wegvakken en kruispunten
Meetgegevens	
Intensiteit motorvoertuigen [mvt/etm]	500
Snelheid (V85) [km/h]	35
Voetgangervoorziening	
Plek op de weg	op voetpad/trottoir
Breedte voetgangervoorziening [m]	2,0
Oversteekvoorziening	uit de voorrang / geen voorziening
Fietsvoorziening	
Plek op de weg	gemengd op rijbaan
Breedte fietsvoorziening [m]	
Oversteekvoorziening	niet van toepassing
Busvoorziening	
Frequentie bussen	niet aanwezig
Haltevoorziening	niet van toepassing
Parkeren	
Parkeervoorzieningen	op de rijbaan
Breedte parkeervak + margestrook [m]	0,3



Figuur B2.3: Invoer Laan van Westmolen (midden)

RESULTATEN WEGENSCAN			
Straat:	Laan van Westmolen noord	 	
Plaats:	Mijnsheerenland		
Wegcategorie:	ETW 30 km/h		
FUNCTIE-GEBRUIK			
Relatie functie en gebruik	GOED	VORMGEVING-GEBRUIK	
FUNCTIE-VORMGEVING		Bermschade	NVT
Lengtemarkering	GOED	Rijbaanbreedte	GOED
Rijrichtingscheiding	GOED	Breedte fietsvoorziening	NVT
Rijbaanbreedte	MATIG	Breedte voetgangervoorziening	GOED
Verharding	GOED	Parkeervoorziening	GOED
Voetgangervoorziening	GOED	Haltevoorziening bus	NVT
Fietsvoorziening	GOED	Oversteekbaarheid voetgangers	GOED
Parkeervoorziening	REDELIJK	Oversteekbaarheid fietsers	NVT
Haltevoorziening bus	NVT	Relatie snelheid-fietsvoorziening	REDELIJK
Snelheidsremmers	GOED	Relatie parkeren-fiets	NVT
		Sociale interactie	GOED

Figuur B2.4: Uitvoer Laan van Westmolen (midden)

INVOER WEGENSCAN	
Basis	
Naam straat	Maasdijk
Plaats	Mijnsheerenland
Wegcategorie	ETW 30 km/h
Vormgeving	
Profiel	gemengd (auto 2, fiets 2 richtingen)
Rijbaanbreedte [m]	5,0
Verharding	gesloten (o.a. asfalt)
Rijrichtingscheiding	asstreep
Lengtemarkering	opsluitbanden
Snelheidsremmers	niet op beoordelen
Meetgegevens	
Intensiteit motorvoertuigen [mvt/etm]	1.700
Snelheid (V85) [km/h]	35
Voetangersvoorziening	
Plek op de weg	op voetpad/trottoir
Breedte voetangersvoorziening [m]	1,8
Oversteekvoorziening	niet van toepassing
Fietsvoorziening	
Plek op de weg	gemengd op rijbaan
Breedte fietsvoorziening [m]	
Oversteekvoorziening	niet van toepassing
Busvoorziening	
Frequentie bussen	niet aanwezig
Haltevoorziening	niet van toepassing
Parkeren	
Parkeervoorzieningen	haaksparkeren
Breedte parkeervak + margestrook [m]	6,0



Figuur B2.5: Invoer Laan van Westmolen (zuid)

RESULTATEN WEGENSCAN			
Straat:	Laan van Westmolen noord	 	
Plaats:	Mijnsheerenland		
Wegcategorie:	ETW 30 km/h		
FUNCTIE-GEbruik		VORMGEVING-GEbruik	
Relatie functie en gebruik	GOED	Bermschade	NVT
FUNCTIE-VORMGEVING		Rijbaanbreedte	GOED
Lengtemarkering	GOED	Breedte fietsvoorziening	NVT
Rijrichtingscheiding	GOED	Breedte voetangersvoorziening	GOED
Rijbaanbreedte	GOED	Parkeervoorziening	GOED
Verharding	GOED	Haltevoorziening bus	NVT
Voetangersvoorziening	GOED	Oversteekbaarheid voetgangers	GOED
Fietsvoorziening	GOED	Oversteekbaarheid fietsers	NVT
Parkeervoorziening	GOED	Relatie snelheid-fietsvoorziening	REDELIJK
Haltevoorziening bus	NVT	Relatie parkeren-fiets	NVT
Snelheidsremmers	GOED	Sociale interactie	REDELIJK

Figuur B2.6: Uitvoer Laan van Westmolen (zuid)

INVOER WEGENSCAN	
Basis	
Naam straat	Maasdijk
Plaats	Mijnsheerenland
Wegcategorie	ETW 30 km/h
Vormgeving	
Profiel	gemengd (auto 2, fiets 2 richtingen)
Rijbaanbreedte [m]	5,0
Verharding	gesloten (o.a. asfalt)
Rijrichtingscheiding	asstreep
Lengtemarkering	niet aanwezig
Snelheidsremmers	niet op beoordelen
Meetgegevens	
Intensiteit motorvoertuigen [mvt/etm]	1,700
Snelheid (V85) [km/h]	35
Voetgangervoorziening	
Plek op de weg	op voetpad/trottoir
Breedte voetgangervoorziening [m]	1,8
Oversteekvoorziening	niet van toepassing
Fietsvoorziening	
Plek op de weg	gemengd op rijbaan
Breedte fietsvoorziening [m]	
Oversteekvoorziening	niet van toepassing
Busvoorziening	
Frequentie bussen	niet aanwezig
Haltevoorziening	niet van toepassing
Parkeren	
Parkeervoorzieningen	haaksparkeren
Breedte parkeervak + margestrook [m]	6,0



Figuur B2.7: Invoer Maasdijk (noordelijke gedeelte)

RESULTATEN WEGENSCAN			
Straat:	Maasdijk	 	
Plaats:	Mijnsheerenland		
Wegcategorie:	ETW 30 km/h		
FUNCTIE-GEbruIK		VORMGEVING-GEbruIK	
Relatie functie en gebruik	GOED	Bermshade	NVT
FUNCTIE-VORMGEVING		Rijbaanbreedte	GOED
Lengtemarkering	GOED	Breedte fietsvoorziening	NVT
Rijrichtingscheiding	SLECHT	Breedte voetgangervoorziening	REDELIJK
Rijbaanbreedte	GOED	Parkeervoorziening	GOED
Verharding	MATIG	Haltevoorziening bus	NVT
Voetgangervoorziening	GOED	Oversteekbaarheid voetgangers	NVT
Fietsvoorziening	GOED	Oversteekbaarheid fietsers	NVT
Parkeervoorziening	GOED	Relatie snelheid-fietsvoorziening	REDELIJK
Haltevoorziening bus	NVT	Relatie parkeren-fiets	NVT
Snelheidsremmers	NVT	Sociale interactie	GOED

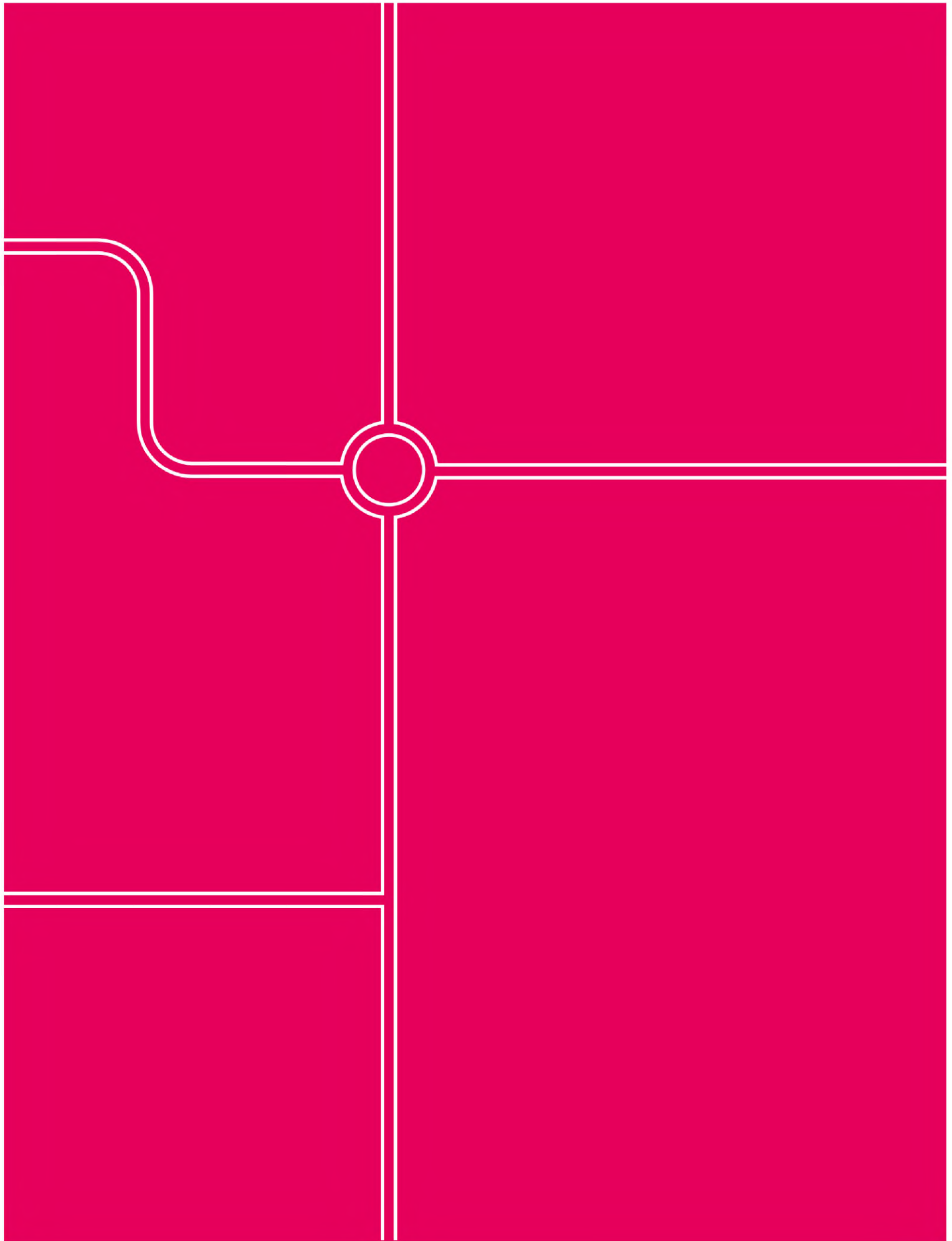
Figuur B2.8: Uitvoer Maasdijk (noordelijke gedeelte)

Basis	
Naam straat	N489/Maasweg
Plaats	Mijnsheerenland
Wegcategorie	GOW 80 km/h
Vormgeving	
Profiel	rijbaan auto 2 richtingen (geen fietsers)
Rijbaanbreedte [m]	7,0
Verharding	gesloten (o.a. asfalt)
Rijrichtingscheiding	asstreep
Lengtemarkering	kantmarkering
Snelheidsremmers	niet op beoordelen
Meetgegevens	
Intensiteit motorvoertuigen [mvt/etm]	9.900
Snelheid (V85) [km/h]	55
Voetgangervoorziening	
Plek op de weg	op fietspad/parallelweg
Breedte voetgangervoorziening [m]	3,0
Oversteekvoorziening	uit de voorrang met middengeleider
Fietsvoorziening	
Plek op de weg	tweerichtingenfietspad
Breedte fietsvoorziening [m]	3,0
Oversteekvoorziening	uit de voorrang met middengeleider
Busvoorziening	
Frequentie bussen	>6 bussen/uur
Haltevoorziening	haltehaven
Parkeren	
Parkeervoorzieningen	niet van toepassing
Breedte parkeervak + margestrook [m]	

Figuur B2.9: Invoer N489

RESULTATEN WEGENSCAN			
Straat:	N489/Maasweg	 	
Plaats:	Mijnsheerenland		
Wegcategorie:	GOW 80 km/h		
FUNCTIE-GEBRUIK			
Relatie functie en gebruik	GOED		
FUNCTIE-VORMGEVING			
Lengtemarkering	GOED	VORMGEVING-GEBRUIK	
Rijrichtingscheiding	REDELIJK	Bermshade	GOED
Rijbaanbreedte	GOED	Rijbaanbreedte	GOED
Verharding	GOED	Breedte fietsvoorziening	MATIG
Voetgangervoorziening	GOED	Breedte voetgangervoorziening	NVT
Fietsvoorziening	GOED	Parkeervoorziening	NVT
Parkeervoorziening	NVT	Haltevoorziening bus	GOED
Haltevoorziening bus	GOED	Oversteekbaarheid voetgangers	GOED
Snelheidsremmers	NVT	Oversteekbaarheid fietsers	GOED
		Relatie snelheid-fietsvoorziening	GOED
		Relatie parkeren-fiets	NVT
		Sociale interactie	NVT

Figuur B2.10: Uitvoer N489



MODEL 1 PERMANENT



MODEL 1 TIJDELIJK



MODEL ALTERNATIEF



From: "5.1.2.e" <5.1.2.e@pzh.nl>
Sent: Tue, 15 Oct 2024 14:09:22 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@gemeentehw.nl>
Cc: "5.1.2.e" <5.1.2.e@gemeentehw.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@gemeentehw.nl>
Subject: RE: Ontsluiting nabij N489 - perceel tijdelijke huisvesting Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

Het gaat inderdaad om die 2 rotondes.

Goed dat je het voor de zekerheid even checkt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e @pzh.nl

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e

Verzonden: maandag 14 oktober 2024 10:32

Aan: 5.1.2.e

CC: 5.1.2.e ; 5.1.2.e

Onderwerp: RE: Ontsluiting nabij N489 - perceel tijdelijke huisvesting Mijnsheerenland

Dank nogmaals voor jullie antwoord.

Voor de dubbelcheck: de rotondes waar je de verzadigingsgraad van wil weten zijn de rotonde met de Maasdijk/Westdijk en met de Raadhuislaan lijkt me?



Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e> @pzh.nl>

Verzonden: woensdag 25 september 2024 13:53

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>

Onderwerp: RE: Ontsluiting nabij N489 - perceel tijdelijke huisvesting Mijnsheerenland

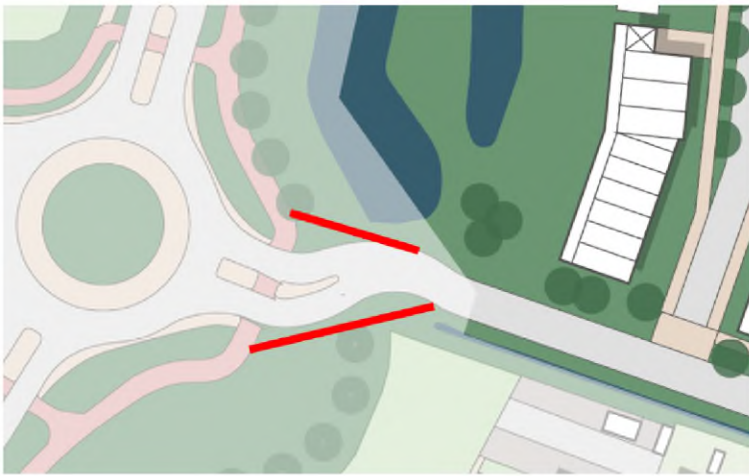
Beste 5.1.2.e

Bedankt voor je bericht met het rapport en de stedenbouwkundige schets bekeken.

Verkeerskundig zien wij nog steeds niet direct bezwaren tegen de aansluiting van variant 3. Je toelichting op de vraag over het mogelijke extra verkeer via de Smidsweg is ook helder.

Wel willen we jullie vragen om te (laten) onderzoeken wat deze variant doet met de belasting (verzadigingsgraad) van beide rotondes die aansluiten op de N489, zodat we inzicht hebben of de huidige rotondevorm ook in de toekomst het verkeer goed kan verwerken. Uitgangspunt voor ons is dat de verzadigingsgraad per tak maximaal 80% mag zijn.

Verder nog een kleine opmerking op de fietsinfrastructuur vanaf de rotonde naar de Laan van Westmolen. In het schetsontwerp moeten fietsers vanaf de fietsoversteek invoegen op de rijbaan (en andersom). Het zou voor fietsers wenselijker zijn als er een opvangfietspad komt, zodat ze kunnen in- en uitvoegen op de rijbaan van de nieuwe weg. Hieronder heb ik heel schetsmatig met rode lijnen aangegeven wat ik bedoel. Wellicht is dit iets voor de verdere uitwerking van het plan.



Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e> [@gemeentehw.nl](mailto:5.1.2.e@gemeentehw.nl)>

Verzonden: woensdag 25 september 2024 11:03

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e> [@gemeentehw.nl](mailto:5.1.2.e@gemeentehw.nl)>; 5.1.2.e <5.1.2.e> [@gemeentehw.nl](mailto:5.1.2.e@gemeentehw.nl)>

Onderwerp: RE: Ontsluiting nabij N489 - perceel tijdelijke huisvesting Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

Bij deze een *friendly reminder* op in ieder geval onderstaande checkvraag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



Van: 5.1.2.e

Verzonden: dinsdag 17 september 2024 10:43

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> @pzh.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>

Onderwerp: RE: Ontsluiting nabij N489 - perceel tijdelijke huisvesting Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

Sorry voor de late reactie op onderstaande. In ieder geval dank voor de reactie op de drie varianten.

We zijn nog steeds in gesprek met de grondeigenaar/projectontwikkelaar over het verfijnen van het plan. Dat gaat dan vooral over de ontsluiting, locatie van de tijdelijke woningen/sociale woningbouw en de financiële haalbaarheid. De voorkeur voor ons als gemeente (college en de gemeenteraad) ligt bij de ontsluiting conform variant 3. Dit vanwege een helderdere verkeersstructuur, een betere verdeling van het verkeer. Zie evt de stedenbouwkundige schets in de bijlage voor de tussenstand van dat ontwerp-werk.

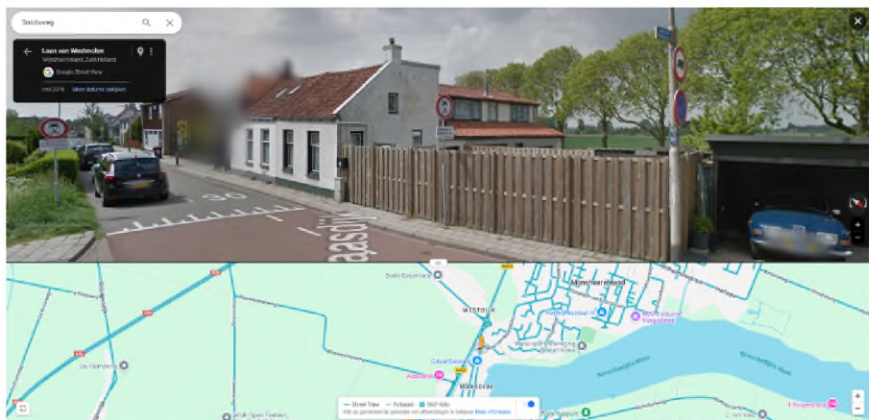
Ondertussen heeft Goudappel ook een update van het verkeersrapport opgesteld, zie de bijlage. De status is “concept-definitief” en bespreken we a.s. donderdag met de ontwikkelaar. Ter duiding: voor verkeersontsluitingsvariant 3 gaan we uit van het afsluiten van aantakking van de Maasdijk op de rotonde.

Checkvraag

Onze checkvraag bij deze is: ondersteunt de provincie nog steeds de insteek – op hoofdlijnen - om deze nieuwe aantakking op de rotonde te maken? We weten dat er daarna nog diverse zaken verder uitgewerkt moeten worden. We denken dan aan het verder inzoomen op het hoogteverschil inderdaad. Maar ook de planning/fasering vanwege voorbelasting. En wellicht zijn er al andere aandachtspunten die je op dit moment te binnenschieten? Op een later moment zullen we de afstemming met de provincie concreter oppakken als het project de volgende fase bereikt.

Smidsweg

Ten aanzien van je opmerking over de verwachte toename van verkeer bij het kruispunt N489 – Smidsweg die je benoemt: de Maasdijk is ter hoogte van de Laan van Westmolen naar het zuiden toe alleen voor bestemmingsverkeer (zie screenshot hieronder). Dus de toename – in welke variant dan ook – zal alleen de autonome groei van bestemmingsverkeer zijn. En daarnaast is de Maasdijk op dit stuk zeer smal en zal het niet uitnodigen om die route überhaupt te nemen.



Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e> @pzh.nl>

Verzonden: donderdag 18 april 2024 12:32

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e> @gemeentehw.nl>

Onderwerp: RE: Ontsluiting nabij N489 - perceel tijdelijke huisvesting Mijsheerenland

Hallo 5.1.2.e

Ik heb het rapport van Goudappel Coffeng doorgenomen en de scenario's met mijn collega's besproken.

Vanuit verkeerskundig perspectief heeft variant 1 voor ons de voorkeur (ontsluiting via Laan van Westmolen). Variant 3 (ontsluiting via Laan van Westmolen en rotonde N489) heeft voor ons daarna de voorkeur. Reden hiervoor is dat wij de verwachting hebben dat door het afsluiten van de Maasdijk, en het omrijden via de nieuwe wijk als alternatief, er meer verkeer gebruik zal gaan maken van de zuidelijkere ontsluiting Van Koetsveldlaan/ Smidsweg op de N489. Dit is een voorrangskruispunt, wat een minder veilige kruispuntvorm is dan een rotonde. Als het verkeer door de nieuwe wijk naar de rotonde N489 – Maasdijk goed door kan stromen, dus zonder verkeersremmende maatregelen, zal dit effect wellicht minder aanwezig zijn.

Variant 3 is voor ons dus wel bespreekbaar. We zouden wel meer inzicht willen hebben in de effecten op de verkeersintensiteiten bij het kruispunt N489 – Smidsweg. Kan Goudappel Coffeng dat inzichtelijk maken? Daarnaast zit er bij de ontsluiting van de nieuwe wijk op de rotonde nog wel een uitdaging met het aanwezige hoogteverschil. Is er voor dit scenario al een globaal ontwerp opgesteld voor de ontsluiting van de wijk naar de rotonde?

Variant 2 (Ontsluiting via rotonde N489) vinden wij overigens geen gewenste ontsluiting, zoals ook al geconcludeerd is door Goudappel Coffeng.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Dienst Beheer Infrastructuur



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e> [@gemeentehw.nl](mailto:5.1.2.e@gemeentehw.nl)

Verzonden: maandag 15 april 2024 16:58

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e> [@gemeentehw.nl](mailto:5.1.2.e@gemeentehw.nl); 5.1.2.e <5.1.2.e> [@gemeentehw.nl](mailto:5.1.2.e@gemeentehw.nl)

Onderwerp: Re: Ontsluiting nabij N489 - perceel tijdelijke huisvesting Mijnsheerenland

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e [@gemeentehw.nl](mailto:5.1.2.e@gemeentehw.nl). [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Hoi 5.1.2.e

Zoals je het omschrijft, klopt het voor scenario 3.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....

verzonden vanaf mijn mobiel

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>
Verstuurd: maandag, april 15, 2024 4:00:28 p.m.
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>
Onderwerp: RE: Ontsluiting nabij N489 - perceel tijdelijke huisvesting Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

Bedankt voor het toesturen van het rapport.

Ik heb het rapport al even gescand om te begrijpen wat scenario 3 is. Als ik het goed begrijp wordt in dit scenario het plangebied ontsloten via de Laan van Westmolen en via de nieuwe rotonde op de N489. Daarbij wordt de straat Maasdijk afgesloten van de rotonde, waardoor je vanaf de Maasdijk de nieuwe rotonde niet meer kan bereiken (en dus ook de N489 niet). Klopt dit?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Dienst Beheer Infrastructuur



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e @pzh.nl

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>
Verzonden: dinsdag 9 april 2024 13:35
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>
Onderwerp: Ontsluiting nabij N489 - perceel tijdelijke huisvesting Mijnsheerenland

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>. [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Beste 5.1.2.e

Allereerst een korte introductie. Sinds 5 februari ben ik bij de gemeente Hoeksche Waard 5.1.2.e
5.1.2.e Ik neem de werkzaamheden van 5.1.2.e over en trek ik in het project samen op met 5.1.2.e In die hoedanigheid het onderstaande.

Afgelopen najaar heb je namens de provincie al eens meegekeken in de ontsluiting van het project met tijdelijke huisvesting in Mijnsheerenland (nabij de N489). Afgelopen periode hebben we – op verzoek van de omgeving – Goudappel naar 3 scenario's voor de ontsluiting laten kijken. Onlangs is dat rapport opgeleverd (zie bijlage) en is het besproken met twee wethouders (Heij en Van Waveren). Ondersteund door het rapport heeft het de gemeentelijke voorkeur om scenario 3 toe te passen voor het project. Daarover zijn we in gesprek met projectontwikkelaar/grondeigenaar. Tegelijkertijd zijn we ook benieuwd naar het standpunt van de provincie aangezien er (enigszins) indirect aangetakt wordt op de net aangelegde rotonde N489/Maasdijk/Westdijk.

We vernemen dus graag hoe de provincie tegen scenario 3 aankijkt. Als dat handig of nodig is dan plannen we daar een overleg over in.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



From: "5.1.2.e" <5.1.2.e@gemeentehw.nl>
Sent: Tue, 10 Oct 2023 09:39:10 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@pzh.nl>
Subject: RE: ontsluiting op rotonde Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e ik stuur je een vergaderverzoek voor donderdag 15 uur.

Van: 5.1.2.e
Verzonden: dinsdag 10 oktober 2023 09:20
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: ontsluiting op rotonde Mijnsheerenland

Hallo 5.1.2.e

Woensdagochtend kan ik niet. Donderdag om 12:30 uur zou ik kort kunnen, omdat ik om 13:00 uur weer een ander overleg heb. Vanaf 14:00 uur ben ik op donderdag de rest van de middag wel beschikbaar.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Dienst Beheer Infrastructuur



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Krachtig Zuid-Holland

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>

Verzonden: maandag 9 oktober 2023 15:25

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>

Onderwerp: RE: ontsluiting op rotonde Mijnsheerenland

Goedemiddag,

Bedankt voor de terugkoppeling 5.1.2.e

5.1.2.e ben jij aanstaande woensdagmorgen om 9 uur of donderdag om 12.30 uur in de gelegenheid voor een teamsoverleg?

Ik hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

 gemeente
Hoeksche Waard

Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>
Verzonden: donderdag 5 oktober 2023 13:53
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>
Onderwerp: RE: ontsluiting op rotonde Mijnsheerenland

Hallo 5.1.2.e

Ik heb even wat zaken uitgezet intern:

- Vanuit RO zijn al collega's van de provincie betrokken bij dit plan begreep ik. Daar is nu dus geen extra inzet voor nodig.
- Vanuit verkeerskunde en beheer haakt de provincie graag aan bij jullie voornemen. Je kunt in eerste instantie mijn collega 5.1.2.e (verkeerskundige) benaderen.

5.1.2.e

5.1.2.e @pzh.nl

5.1.2.e

- Verkeerskundig gezien willen we graag nu alvast meegeven dat we geen voorstander zijn van het maken van een nieuwe aansluiting op onze weg of op onze rotonde. Het aansluiten op de zijweg van de rotonde of het aanpassen van een zijweg van de rotonde is uiteraard wel bespreekbaar. Wel zullen dan de effecten op de verkeersveiligheid en doorstroming moeten worden onderzocht.

Succes met het vervolg!

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e

5.1.2.e



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)

www.zuid-holland.nl/contact

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>

Verzonden: dinsdag 26 september 2023 10:18

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>

Onderwerp: ontsluiting op rotonde Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

We spraken elkaar net kort telefonisch. We zijn bezig met een ontwikkeling in Mijnsheerenland en willen graag overleggen of en hoe we de nieuwe wijk kunnen aansluiten op de rotonde op de N489.

Het plan wordt toegelicht in onderstaande presentatie

<https://www.gemeentehw.nl/wp-content/uploads/2023/09/Presentatie-bijeenkomst-13-september-2023.pdf>

Een ontsluiting op de rotonde is nu nog niet opgenomen in het plan

Het is een grote wens van het college én de omgeving om dit wel te doen

Graag hoor ik met wie we een afspraak kunnen maken om hierover te praten

Alvast bedankt voor je reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



From: "5.1.2.e" <5.1.2.e@gemeentehw.nl>
Sent: Tue, 17 Oct 2023 08:52:49 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@pzh.nl>
Subject: RE: overleg rotonde Mijnsheerenland nav onderzoek

Goeiemorgen,

Ik heb een nieuw verzoek gestuurd voor 15 uur.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e



www.gemeentehw.nl



Van: 5.1.2.e

Verzonden: maandag 16 oktober 2023 16:23

Aan: 5.1.2.e

Onderwerp: RE: overleg rotonde Mijnsheerenland nav onderzoek

Hallo 5.1.2.e

Ik had verkeerd in mijn agenda gekeken zie ik nu.

Op 2 november heb ik van 12:00 – 14:00 uur al een andere afspraak staan. Vanaf 14:00 uur zou ik de rest van de middag wel kunnen. Eventueel kan het op 2 november ook in de ochtend.

Zie jij ruimte in je agenda om de afspraak te verzetten?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Dienst Beheer Infrastructuur



M 5.1.2.e

E 5.1.2.e [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)

www.zuid-holland.nl/contact

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Krachtig Zuid-Holland

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: ^{5.1.2.e} [redacted]

Verzonden: donderdag 12 oktober 2023 15:17

Aan: ^{5.1.2.e} [redacted]

Onderwerp: Geaccepteerd: overleg rotonde Mijnsheerenland nav onderzoek

Tijd: donderdag 2 november 2023 12:30-13:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Microsoft Teams-vergadering

BR

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Verzonden: woensdag 27 september 2023 09:16

Aan: 5.1.2.i <5.1.2.i @pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>;
5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @pzh.nl>

Onderwerp: Hoeksche Waard/N489: ontsluiting op rotonde Mijnsheerenland?

Beste collega's,

Zie onderstaand verzoek van de gemeente Hoeksche Waard. Meer info vind je via in de link in onderstaand bericht. Dit verzoek komt bij mij binnen, omdat ik ^{5.1.2.e} van o.a. het (bijna) afgeronde project 'Groot Onderhoud N489'.

De gemeente wil graag in overleg over het mogelijk aansluiten van een nieuwe wijk op de onlangs door ons gerealiseerde rotonde Westdijk/Maasdijk. Collega's van ^{5.1.2.i} Kan ik van één van jullie contactgegevens doorgeven aan de gemeente?

Daarnaast betreft dit een ruimtelijke ontwikkeling die, als ik het me goed herinner vanuit eerdere kaartjes, buiten de kern van het dorp gaat worden gerealiseerd (buiten rode contour?). Mogelijk is voor deze woningbouwontwikkeling ook afstemming nodig met de provincie?

^{5.1.2.e} ^{5.1.2.e} ^{5.1.2.e} ^{5.1.2.e} ik heb jullie naam van een collega doorgekregen of gevonden op ons intranet. Kunnen jullie aangeven of er ook op ruimtelijk gebied iemand van PZH hierin wil/moet aanhaken? Kan ik een contactpersoon doorgeven?

Lukt het jullie om uiterlijk begin volgende week een reactie te geven? Dan kan ik e.e.a. even terugkoppelen aan de gemeente.

Met vriendelijke groeten,

^{5.1.2.e}

^{5.1.2.e}

DBI / eenheid Projecten



M ^{5.1.2.e}

E ^{5.1.2.e} [@pzh.nl](mailto:5.1.2.e@pzh.nl)

www.zuid-holland.nl/contact

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@gemeentehw.nl>

Verzonden: dinsdag 26 september 2023 10:18

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@pzh.nl>

Onderwerp: ontsluiting op rotonde Mijnsheerenland

Beste 5.1.2.e

We spraken elkaar net kort telefonisch. We zijn bezig met een ontwikkeling in Mijnsheerenland en willen graag overleggen of en hoe we de nieuwe wijk kunnen aansluiten op de rotonde op de N489.

Het plan wordt toegelicht in onderstaande presentatie

<https://www.gemeentehw.nl/wp-content/uploads/2023/09/Presentatie-bijeenkomst-13-september-2023.pdf>

Een ontsluiting op de rotonde is nu nog niet opgenomen in het plan

Het is een grote wens van het college én de omgeving om dit wel te doen

Graag hoor ik met wie we een afspraak kunnen maken om hierover te praten

Alvast bedankt voor je reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



5.1.2.e

www.gemeentehw.nl

