

Verkeerscirculatieplan Hazerswoude-Dorp noordoost

Fase 1 – 2 & 3 Oostvaarderskwartier en verkeersmaatregelen

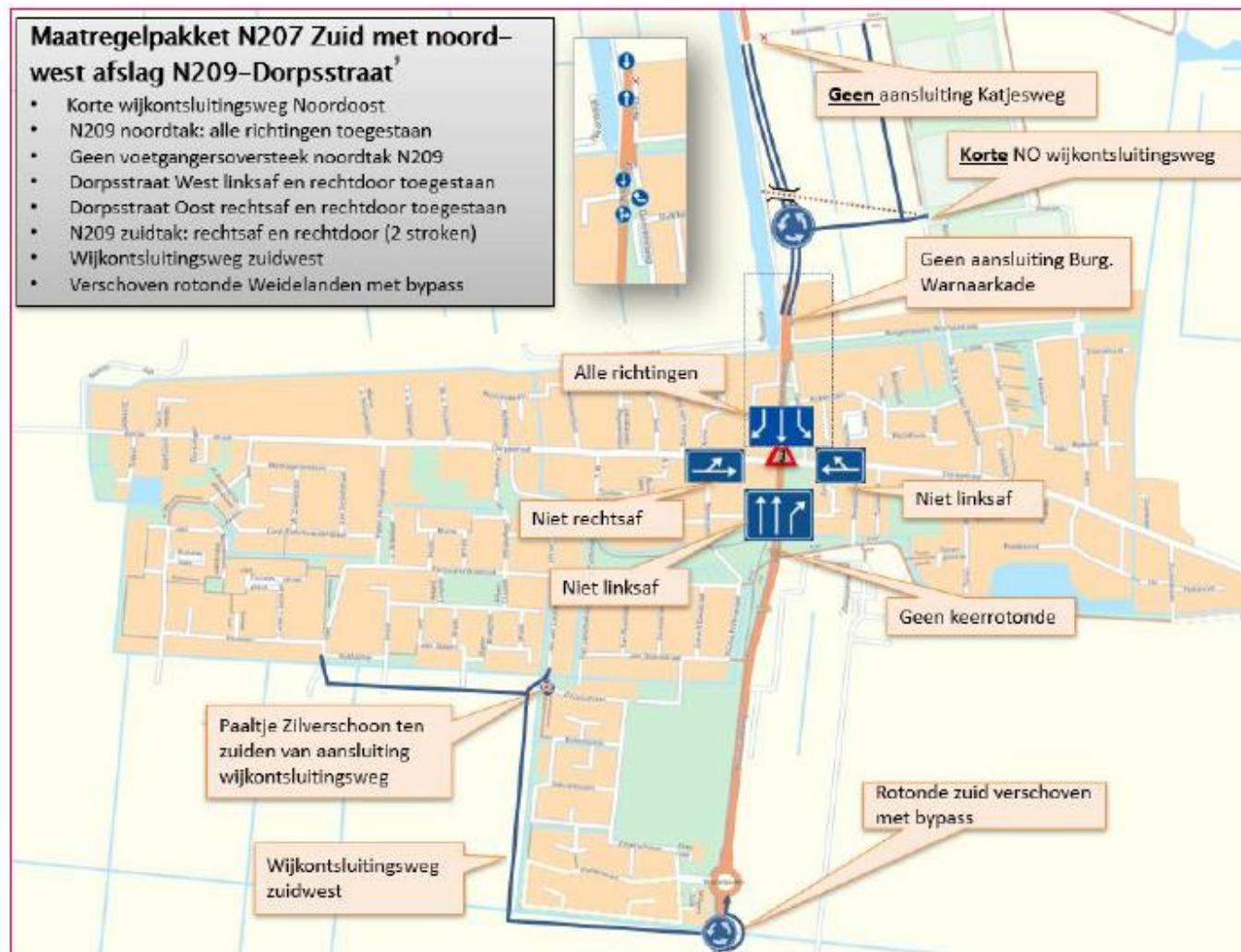


November 2022

Vele jaren is onderzoek gedaan naar verkeersmaatregelen in Hazerswoude-Dorp om ervoor te zorgen dat het verkeer blijft doorstromen op zowel de N209 als de Dorpsstraat. Daarnaast is het belangrijk dat de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van alle wegen en gebieden in zowel Hazerswoude-Dorp west als oost worden gewaarborgd. Uiteindelijk is een besluit genomen door de raad van Alphen aan den Rijn op 18 februari 2021 en deze is op 24 oktober 2021 uitgebreid. In onderstaand figuur is het totaalbesluit opgenomen. Afbeelding 1 is afkomstig uit het rapport van Goudappel 'Uitwerking zuidwestelijke wijkontsluitingsweg; maart 2022'.

Naast het besluit 'Maatregelenpakket N207 Zuid met noord-west afslag N209-Dorpsstraat' is een besluit genomen voor de ontwikkeling van 65 woningen in het plangebied Oostvaarderskwartier. In afbeelding 2 is het laatste conceptontwerp opgenomen. Voor het plan wordt nog een bestemmingsplan ter inzage gelegd.

In dit rapport wordt eerste de huidige situatie inzichtelijk gemaakt aan de hand van verkeerstellingen gehouden in september 2022 en daarna wordt kort ingegaan op het proces dat al is doorlopen voor dit project. Daarna worden de drie fases besproken waar Hazerswoude-Dorp noordoost de komende jaren mee te maken krijgt. Fase 1 is de ontwikkeling van het Oostvaarderskwartier, in fase 2 is Oostvaarderskwartier ontwikkeld en de verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp noordoost nog niet zijn uitgevoerd. Tot slot wordt de eindsituatie (fase 3) bekeken, waarbij zowel de woningen zijn ontwikkeld als de verkeersmaatregelen zijn uitgevoerd.



Afbeelding 1: Maatregelenpakket N207-Zuid met noord-west afslag N209-Dorpsstraat (Variant 5)



Afbeelding 2: conceptplan Oostvaarderskwartier

1. Huidige situatie

Ruimtelijke invulling

Ten noorden van de Burgemeester Warnaarkade zijn momenteel een aantal functies gevestigd, te weten:

- 49 woningen aan de Burgemeester Warnaarkade
- Een middelbare school, 2 basisscholen en een kinderdagverblijf
- Verschillende sportvoorzieningen zoals het zwembad, de voetbalvelden, de tennisvelden, het tafeltennis en een sporthal.

Het gebied is voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar vanaf de Gerelaan, Dominee van de Boschstraat en N209. De Burgemeester Warnaarkade en Dominee van de Boschstraat zijn smalle woonstraten met parkeren op de rijbaan, de Gerelaan is een volwaardige erftoegangsweg waarbij grotendeels wordt geparkeerd in parkeerkoffers.



Foto 1: Burgemeester Warnaarkade



Foto 2: Dominee van de Boschstraat



Foto 3: Gerelaan

Verkeer op de N209

In 2017 rijdt er op N209 noord 16.500 mvt/etmaal en op N209 zuid 13.400 mvt/etmaal. Een autonome groei zorgt ervoor dat dit aantal fors stijgt met circa 40%. De groei door de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan is ongeveer 10%. Samen zorgt het voor een groei van het verkeer in 2035 van bijna 50% (bron: PIP N207-zuid).

	2017	2035 auto	index	2035 plan	index
N209-noord	16.500	22.500	136	24.400	108
N209-Zuid	13.400	19.200	143	20.900	109

Tabel 1: intensiteiten op N209

De autonome groei komt met name door het realiseren van de A16 Rotterdam, optreden van congestie op het hoofdwegennet en de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (Bleizo, binnenstedelijk Zoetermeer, Glaspapel, Triangel, Vijfde dorp Zuidplas, etc.)

Verkeer in Hazerswoude-Dorp oost

Hazerswoude-Dorp oost ontsluit via Dorpsstraat-oost, Burgemeester Warnaarkade, Oude Gemeneweg op de N209 en in het oosten via de Voorweg. In telcijfers geeft dit het volgende beeld:

	Intensiteiten
Dorpsstraat oost	4.100
Oude Gemeneweg	1.500
Burg. Warnaarkade	1.000
Voorweg	2.600

Tabel 2: intensiteiten op wegen aansluitend op de N209 (2017)

De drukke Dorpsstraat-west (5.000 mvt/etmaal) en Dorpsstraat-oost (4.100 mvt/etmaal) zorgen er samen met de drukte op de N209 (circa 15.000 mvt/etmaal per richting) voor dat er congestie ontstaat op het kruispunt. Door de groeiende intensiteiten in de toekomst wordt deze congestie alleen maar groter. Vandaar dat hier maatregelen worden voorgesteld en heeft de raad besloten tot variant 'Maatregelenpakket N207-zuid met noordwest afslag N209-Dorpsstraat'.

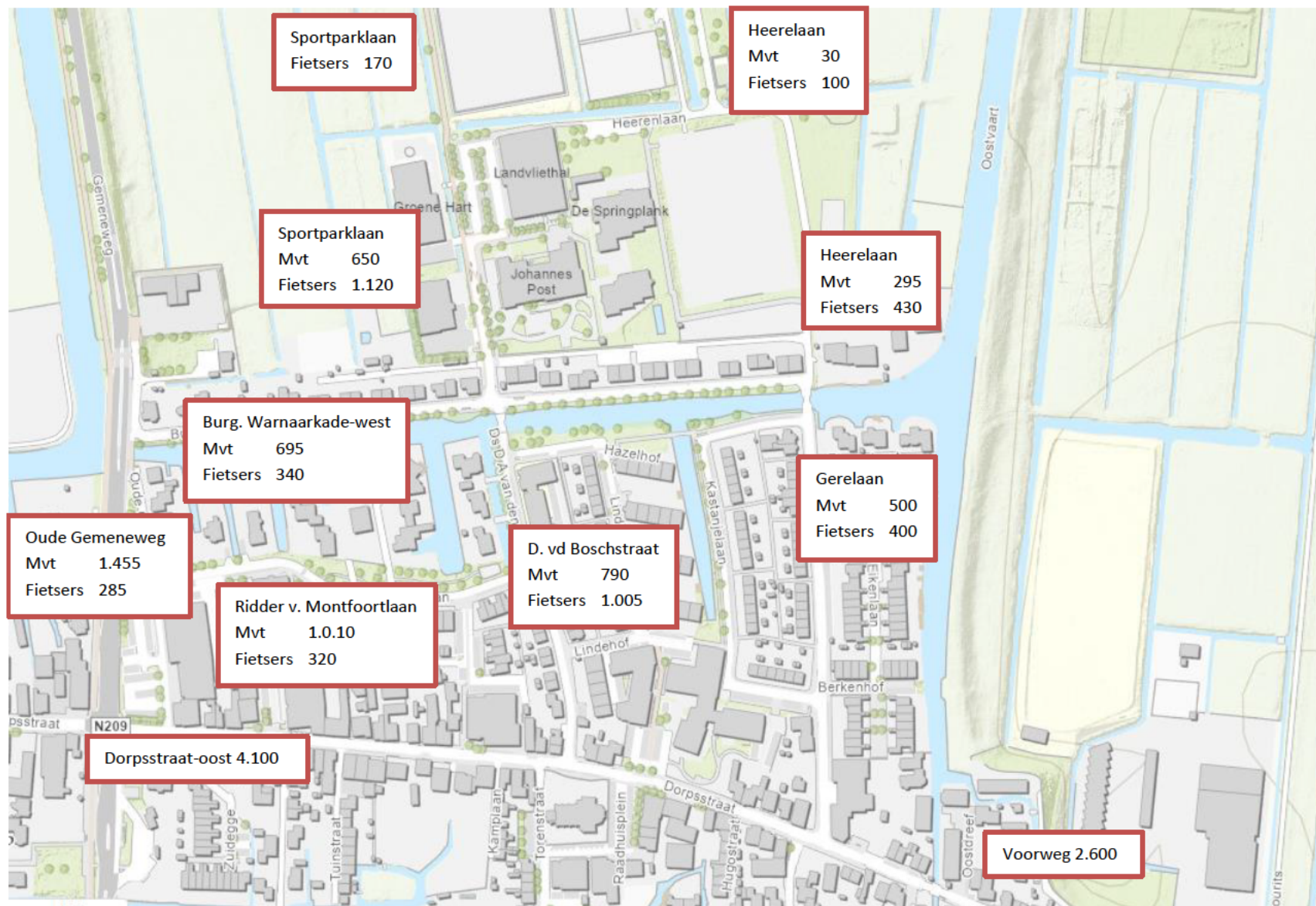
Om voor Hazerswoude-Dorp oost inzichtelijk te maken hoe de verkeersstromen nu verdeeld zijn over het totale wegennet, zijn in september 2022 verkeerstellingen gehouden. In tabel 3 worden deze cijfers genoemd, zowel voor motorvoertuigen als voor fietsers. Wat opvalt is dat met name op de streng Dominee van de Boschstraat/ Sportparklaan meer fietsers zijn geteld dan motorvoertuigen. Op afbeelding 3 en 4 zijn de intensiteiten opgenomen, afbeelding 5 geeft de grote van de fietsstroom aan en afbeelding 6 geeft de grote van de stroom motorvoertuigen aan.

	<i>Toelaatbare intensiteiten**</i>	<i>Telcijfers september 2022</i>	
		<i>Motorvoertuigen</i>	<i>Fietsers</i>
<i>Dorpsstraat-oost</i>	3.000	4.100*	
<i>Voorweg</i>	3.000	2.600*	
<i>Gerelaan</i>	3.000	550	400
<i>Heerenlaan</i>	3.000	290	430
<i>D. van de Boschstraat</i>	1.000	790	1.005
<i>Sportparklaan</i>	750	692	1.120
<i>Burg. Warnaarkade-west</i>	1.200	695	340
<i>Burg. Warnaarkade-oost</i>	1.200	275	200
<i>Ridder van Montfoortlaan</i>	1.600	1.010	320
<i>Oude Gemeneweg</i>	3.000	1.455	285
<i>Sportparklaan t.h.v. voetbalvelden</i>		-	170
<i>Heerenlaan t.h.v. tennisvelden</i>		25	100

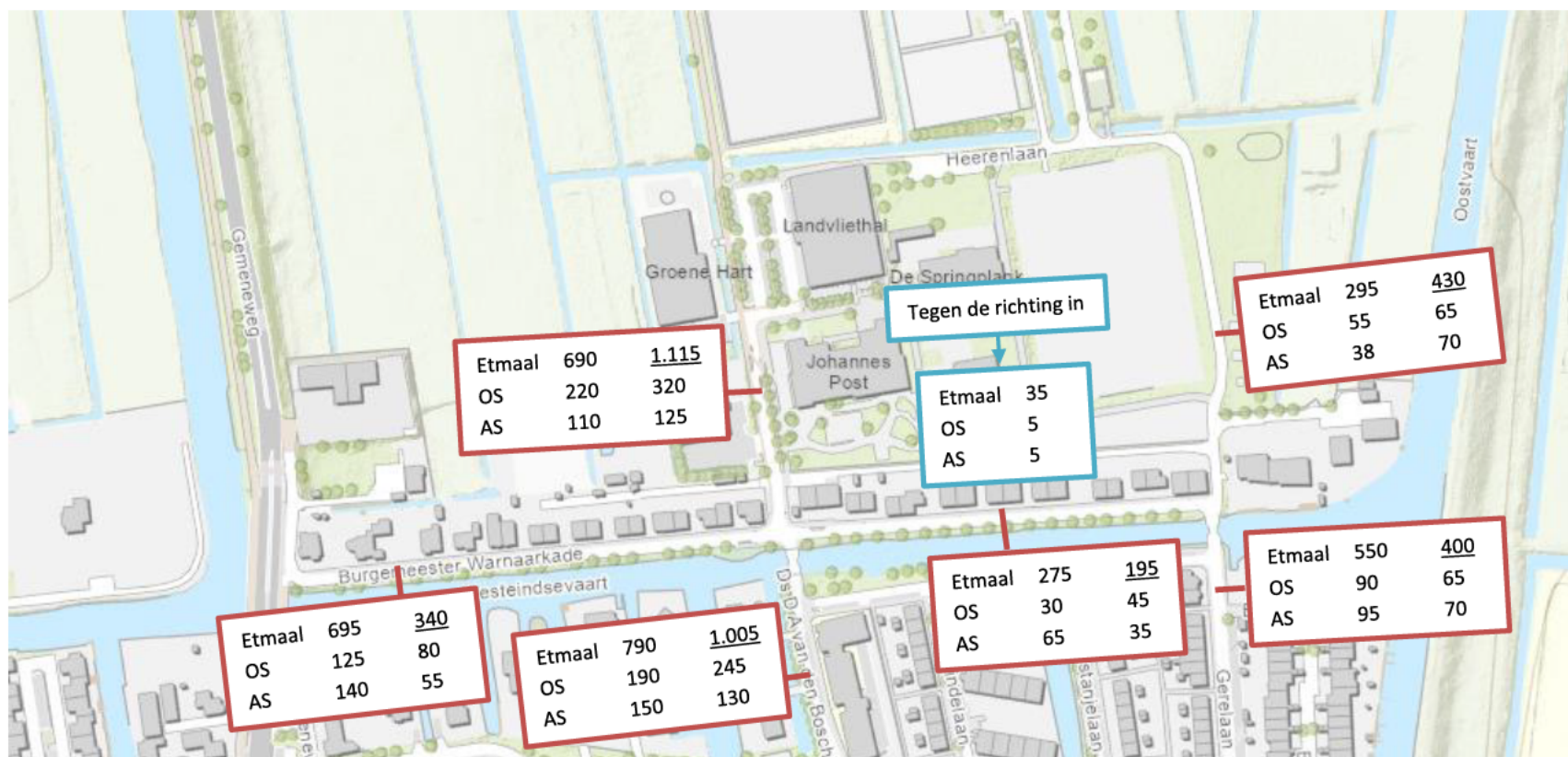
Tabel 3: Intensiteiten op het huidige wegennet geteld in september 2022

*intensiteiten uit het verkeersmodel

**Toelaatbare intensiteiten zijn bepaald met de wegenscan, waarbij wordt nagegaan wat de vormgeving en functie van de weg is. Belangrijke aspecten hierbij zijn de wegbreedte, voorzieningen voor langzaam verkeer, gewenste oversteekbaarheid etc. Dit is een aanbevolen waarde maar heeft geen wettelijke basis.



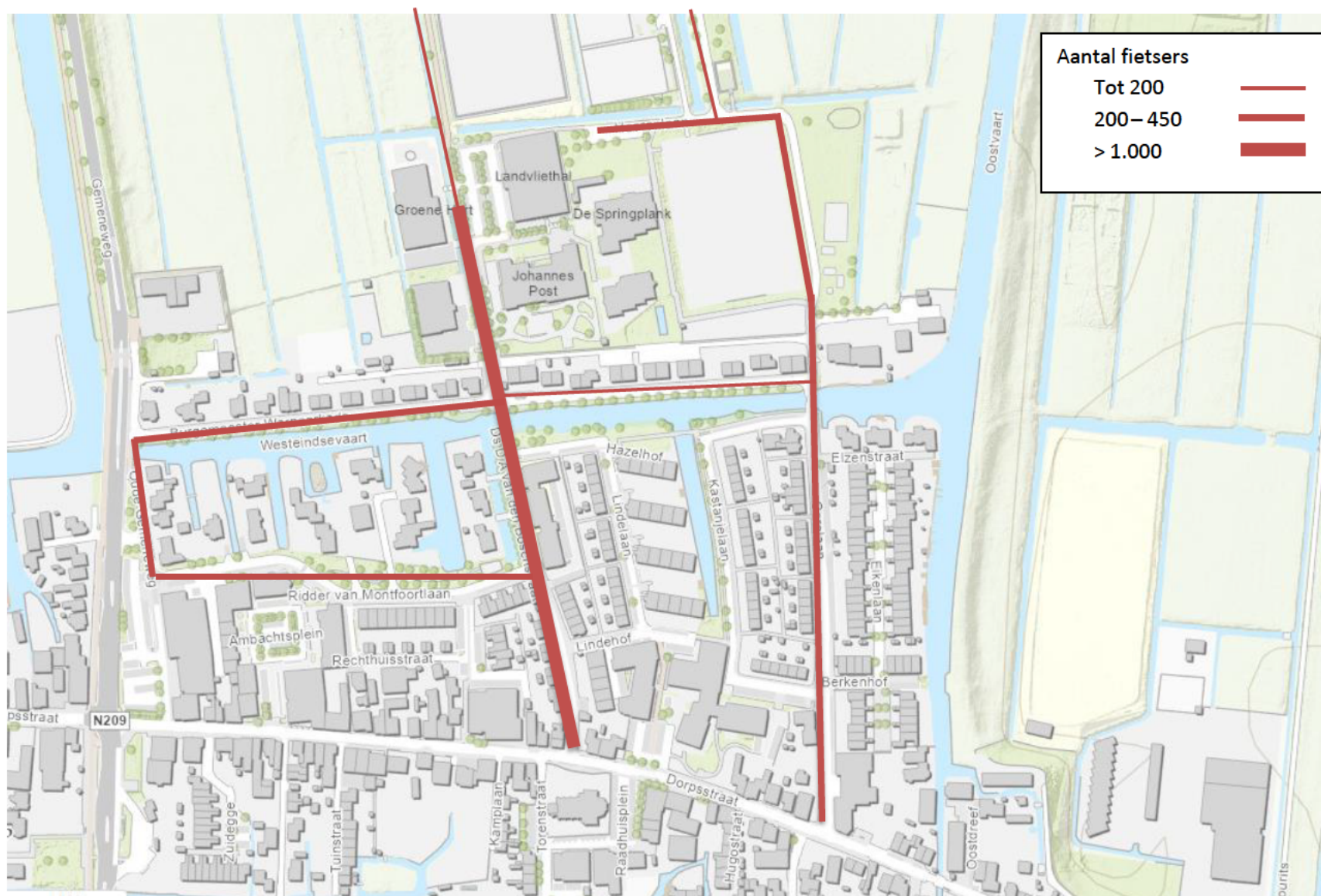
Afbeelding 3:
Intensiteiten per etmaal
afgrond op 5-tallen



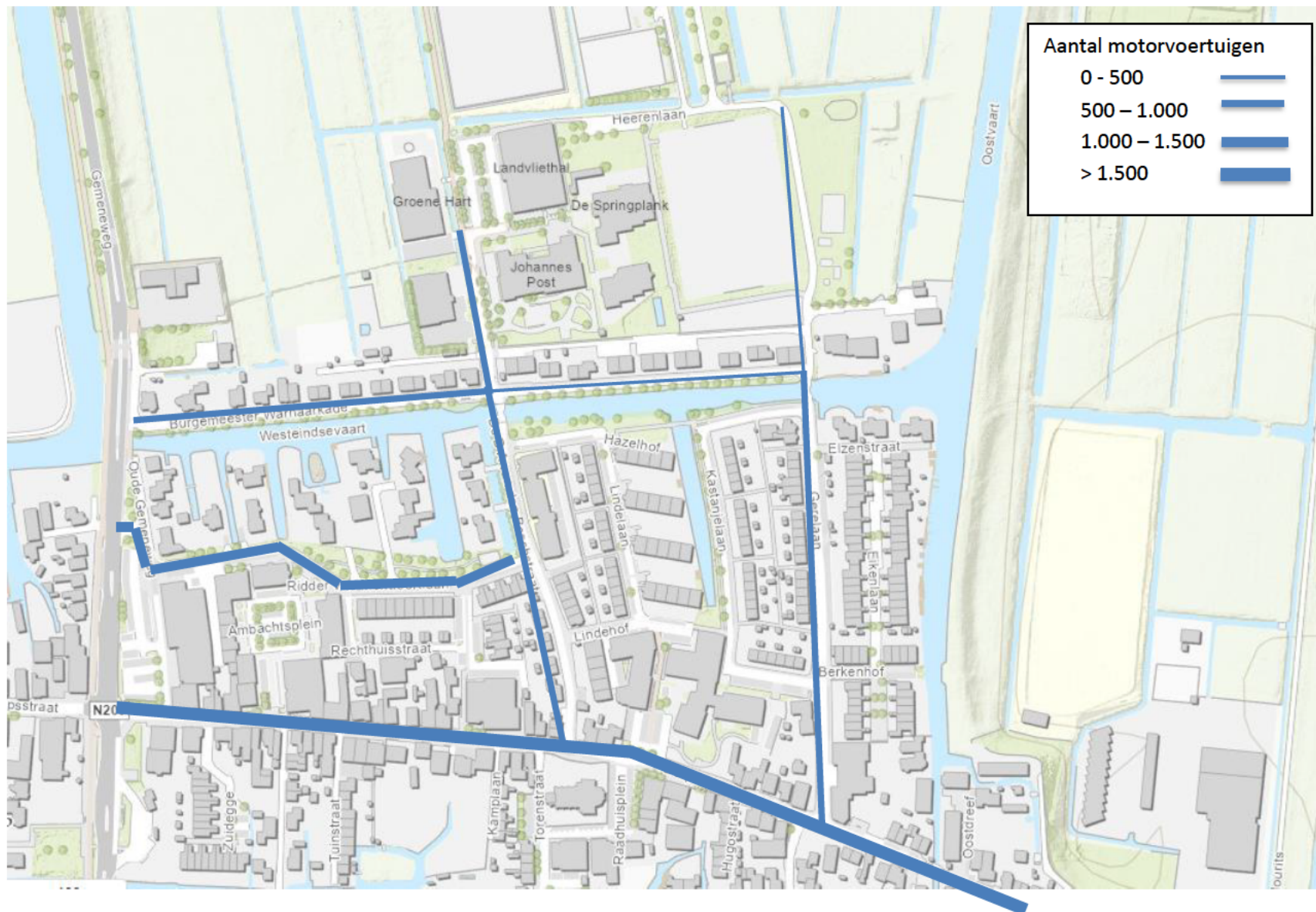
Afbeelding 4: intensiteiten etmaal – ochtendspits (07.00 – 9.00) – avondspits (16.00 – 18.00), motorvoertuigen en fietzers, afgerond op 5-tallen

Opvallend:

- 13% van het verkeer op de Burgemeester Waraarkade-oost rijdt tegen de richting in.
- Op veel wegen is het in de ochtendspits drukker met fietsers dan met motorvoertuigen
- De Sportparklaan, Heerenlaan en D. van de Boschstraat verwerken per etmaal meer fietsers dan motorvoertuigen
- Op alle wegen zijn de mvt intensiteiten onder 1.000 mvt per etmaal. Allemaal rustige woonstraten waar (buiten de ochtendspits om) in principe kinderen op straat kunnen spelen.



Afbeelding 5:
Fietsstromen



*Afbeelding 6:
Stromen
gemotoriseerd verkeer*

Eerder doorlopen proces

- 14 maart 2022 is een presentatie gegeven aan de scholen en sporten bij Hazerswoude-Dorp noordoost
- 17 maart 2022 is een presentatie gegeven aan bewoners van de Burg. Warnarkade-oost

Fase 2 – Oostvaarderskwartier ontwikkeld en infrastructuur nog niet gereed

- Tijdens beide overleggen zijn voor fase 2 6 varianten gepresenteerd en heeft Gemeente Alphen aan den Rijn een voorkeur uitgesproken voor variant F. De vraag is gesteld of zowel de scholen als de sporten als de bewoners een voorkeur uit willen spreken.
- De scholen hebben gecommuniceerd akkoord te zijn met variant F, daarbij is de wens uitgesproken dat deze ‘tijdelijke’ situatie zo kort mogelijk duurt. En de gemeente zo snel mogelijk na het realiseren van het Oostvaarderskwartier ook de rotonde inclusief ontsluitingsweg aanlegt.
- Bewoners hebben geen voorkeursvariant uitgesproken. Zij geven hun duidelijke mening dat de woningen niet opgeleverd mogen worden voordat de nieuwe infrastructuur is aangelegd.
- Een bewoner heeft nog een extra variant aangedragen, genoemd variant G.
- 3 mei 2022 heeft een intern overleg plaats gevonden met verkeersdeskundige. Vanuit hier wordt variant H voorgesteld, het omgekeerde eenrichtingscircuit ten opzichte van variant E. Deze variant is toegevoegd aan dit circulatieplan. Reden voor deze variant zijn:
 - o Een verdeling van het totale verkeer dat over de Sportparklaan en Heerenlaan rijdt is gewenst. Beide wegen kunnen een gedeelte van het verkeer verwerken, zeker als de Heerenlaan wordt heringericht.
 - o Eenrichtingsverkeer maakt de conflictkans tussen fietsers, voetgangers en auto's overzichtelijker.
 - o Er zijn twee kruispunten waar veel verkeersstromen bij elkaar komen, de Sportparklaan-D. vd Boschstraat en de Heerenlaan-Gerelaan. Bewoners geven aan dat het kruispunt Heerenlaan-Gerelaan als onveilig wordt ervaren door de drukte tussen auto's en fietsers, het slechte zicht en de steile helling. Daarnaast geven bewoners aan dat het kruispunt Sportparklaan-D. vd Boschstraat overzichtelijker is.
 - o In variant H rijdt het verkeer via de Heerenlaan met fietsers mee in dezelfde richting en op de Sportparklaan tegen de richting van de fietsers in.

Fase 3 – Oostvaarderskwartier ontwikkeld en infrastructuur gereed

- Tijdens beide overleggen zijn voor fase 3 4 varianten gepresenteerd en heeft Gemeente Alphen aan den Rijn een voorkeur uitgesproken voor variant D. De vraag is gesteld of zowel de scholen als de sporten als de bewoners een voorkeur uit willen spreken.
- De scholen hebben gecommuniceerd akkoord te zijn met variant D.
- Bewoners hebben als voorkeursvariant variant A benoemd.

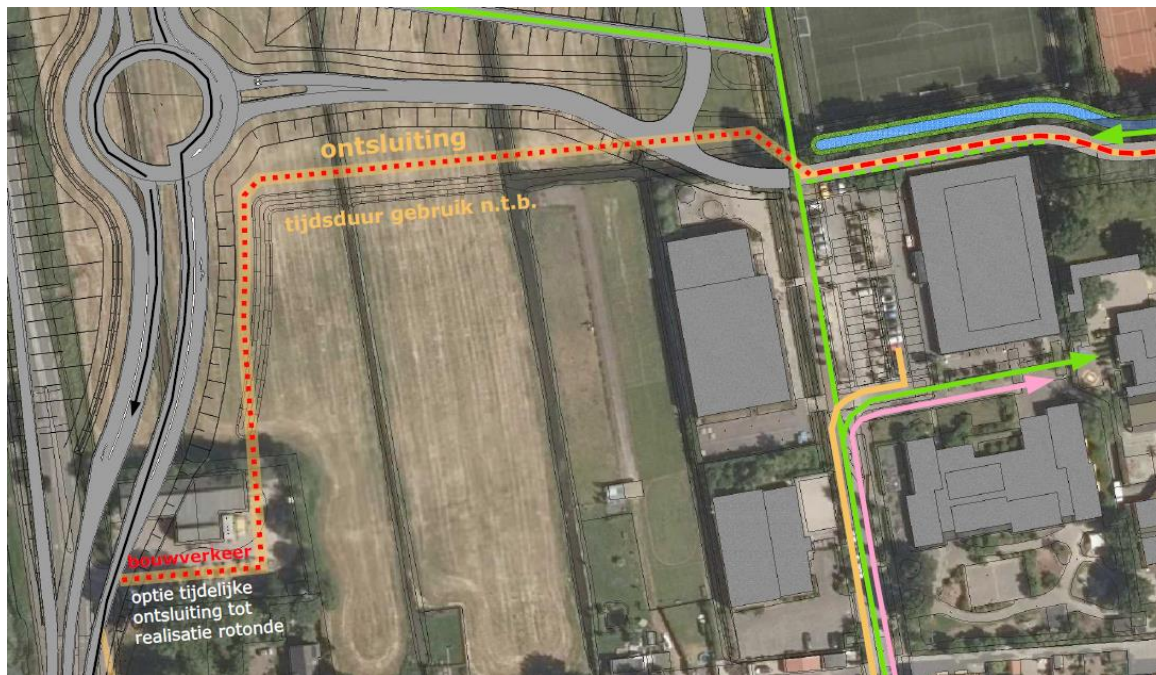
- Een bewoner heeft nog een extra variant aangedragen, genoemd variant E.
- 3 mei 2022 heeft een intern overleg plaats gevonden met verkeersdeskundige. Vanuit hier wordt variant D voorgesteld, het instellen van eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan. Reden voor deze variant zijn:
 - o Ruimte en prioriteit voor langzaam verkeersdeelnemers
 - o Alle functies in het gebied zijn goed bereikbaar
 - o Er ontstaan minimale omrijd afstanden en omrijd tijd door het instellen van het eenrichtingsverkeer
- Er heeft een overleg plaats gevonden met de politie. Zij hebben de voorkeur uitgesproken voor variant C, het afsluiten van de Sportparklaan. De reden die zij hiervoor aandragen zijn de volgende:
 - o De meerwaarde voor een mvt-vrij plein wordt als groot goed gezien. Vooral nu er de kans is om zaken anders in te richten in het gebied.
 - o Het omrijden voor het verkeer is minimaal in afstand
 - o Het aantal intensiteiten is minimaal en kan elkaar 'goed' tegenkomen op de Burg. Waraarkade. Dit levert qua verkeersveiligheid geen problemen op.
- 22 juni 2022 is een presentatie gegevens aan bewoners, scholen en sporten. Op deze avond zijn verschillende vragen gesteld, deze zijn opgenomen in bijlage 2. Ook is afgesproken dat we nogmaals verkeerstellingen houden in het gebied, inclusief fietstellingen. Daarnaast is afgesproken om vanuit deze nieuwe verkeerstellingen de verschillende varianten nogmaals tegen het ligt te houden.
- In het portefeuillehouder overleg van 29 augustus 2022 is besproken en besloten om de Heerenlaan op te waarderen tot een volwaardige erftoegangsweg inclusief een trottoir.
- In de eerste twee weken van september zijn verkeerstellingen gehouden en hebben observaties plaats gevonden op de kruispunten Sportparklaan-D. vd Boschstraat en Heerenlaan-Gerelaan. Tijdens de observaties was het droog weer.
- In oktober en november is het circulatieplan aangepast

16 november 2022 is een volgende informatieavond voor bewoners, scholen en sportverenigingen.

2. Fase 1: Oostvaarderskwartier is in aanleg

In de eerste fase, naar schatting 2024 – 2026, is het Oostvaarderskwartier in aanleg en moet er bouwverkeer naar en van de bouwplaats. Het is niet gewenst om dit bouwverkeer te laten mengen met het gewone verkeer, waar ook grote stromen fietsers bijzitten. Daarnaast mag vrachtverkeer niet over de bruggetjes van de D. vd Boschstraat en Gerelaan, gezien de geldende aslastbeperking van 5 ton. In de huidige situatie maakt het sporadische vrachtverkeer gebruik van de Burg. Warnaarkade, echter deze is niet geschikt voor bouwverkeer. Dit maakt dat er voor het bouwverkeer een tijdelijke bouwweg wordt aangelegd.

Het voorstel is om deze tijdelijke bouwweg bij de voormalige gebouw van gemeentewerken (en de aansluiting van de Burg. Warnaarkade) aan te sluiten op de N209 en vervolgens parallel aan de N209 te laten gaan. Vervolgens buigt de bouwweg af naar het oosten ten zuiden van het tracé van de geplande NOW.



Afbeelding 7: Tracé van de tijdelijke bouwweg ten behoeve van de ontwikkeling Oostvaarderskwartier

Duidelijk is dat de bouwweg in noordoost het vrijliggende fietspad richting het zwembad kruist. Deze route wordt gebruikt door fietsers richting Hazerswoude Rijndijk en in de zomer door fietsers naar het zwembad. Daarnaast maakt fietsverkeer gebruik van de Heerenlaan richting de sportvoorzieningen en richting de scholen. De kruising met het vrijliggende fietspad moet zo ontworpen worden dat duidelijk is wat er van iedere verkeersdeelnemer wordt verwacht. Het liefst zien we hier fietsers in de voorrang en bouwverkeer dat dus voorrang verleent. Voor de Heerenlaan geldt een tweedeling. Het fietsverkeer naar de sportvoorzieningen blijft mogelijk zonder kruising van het bouwverkeer, zij rijden eerder al het bouwterrein op. Het fietsverkeer naar de scholen wordt omgeleid via de Burg. Warnarkade, dan wordt een kruising met het bouwverkeer vermeden.



Foto 4: Vrijliggend fietspad Sportparklaan richting zwembad



Foto 5: Route fietsverkeer naar TEHADO en Alphen aan den Rijn



Foto 6: Ingang naar het bouwperceel Oostvaarderskwartier

Voor de aanleg van een bouwweg dient een vergunning te worden aangevraagd. In deze aanvraag moet de initiatiefnemer aandacht besteden aan de verkeersveiligheid in het gebied. Hierbij komt ook de vraag hoe wordt omgegaan met het parkeren aan de Heerenlaan. Deze parkeerplaatsen worden onder andere gebruikt voor het halen en brengen van kinderen op de Springplank.

Tijdens de informatieavonden die zijn gehouden, hebben bewoners gevraagd of het mogelijk is om de bouwweg ook na de bouw nog te laten liggen. Ervaring leert dat na de bouw nog veel vrachtverkeer hun weg naar nieuwbouw vindt onder andere voor verhuizingen, plaatsen van keukens en badkamers en het inrichten van tuinen. De infrastructuur van de Burg. Warnaarkade is niet geschikt om dit verkeer te verwerken. Navraag leert dat voor de aanleg van een bouwweg een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd. In deze vergunning kan een instandhoudingsperiode worden opgenomen.



Foto 7: Ingang bouwweg vanaf de N209

In overleg met de bouwer worden afspraken gemaakt over de toegankelijkheid van de bouwweg en het veilig oprijden naar de N209.

3. Fase 2: Oostvaarderskwartier is ontwikkeld, infra niet gereed

Het Oostvaarderskwartier is naar verwachting rond 2025 gerealiseerd en bewoond, echter de verkeersmaatregelen (noordelijke rotonde N209 en de ontsluitingsweg vanaf de scholen) zijn dan nog niet aangelegd. Dit maakt dat de 65 woningen, net als de scholen, zich ontsluiten via de Gerelaan, Dominee van de Boschstraat en Burgemeester Warnaarkade. Met provincie Zuid-Holland is afgesproken dat de aansluiting N209 – Burgemeester Warnaarkade behouden blijft in deze fase.

Voor de mogelijke ontsluiting van het gebied zijn acht varianten ontwikkeld en beoordeeld. In bijlage 2 zijn al deze varianten uitgewerkt. In deze uitwerking zijn ook de optredende verkeersintensiteiten geschat. Om deze intensiteiten te schatten, is inzichtelijk gemaakt hoeveel ritten de verschillende functies genereren.



Afbeelding 8: straten en gebieden voor de berekening van aantal bewegingen gemotoriseerd verkeer

	# woningen	# bewegingen
Burg. Warnaarkade w	17	100
Burg. Warnaarkade o	28	170
Burg. Warnaarkade doodlopend	4	25
Oostvaarderskwartier	65	390
Overige functies		940

Tabel 4: aantal woningen en autobewegingen per straat
Gemiddeld 6 autoritten per etmaal per woning, afgerond op 5 tallen

Varianten A t/m G

In bijlage 3 verder uitgewerkt

- A. Handhaven van de huidige verkeersstructuur
Deze variant geeft een toename van verkeer op de Sportparklaan en de Burg. Warnarkade-west. De scholen liggen aan de Sportparklaan en extra verkeer hier geeft veiligheidsrisico's i.v.m. de vele fietsers en oversteekbewegingen door voetgangers.
- B. Omkeren van het eenrichtingsverkeer op Burgemeester Warnarkade-oost
Deze variant geeft een toename van verkeer op de Sportparklaan en daarmee een vergroting van de verkeersveiligheidsrisico's. Op de Burg. Warnarkade-west neemt het verkeer fors toe.
- C. Eenrichtingsverkeer Heerenlaan van zuid naar noord
In deze variant nemen de intensiteiten op de Sportparklaan en Burg. Warnarkade-west alleen maar verder toe, inclusief de bijbehorende veiligheidsrisico's. Ook neemt het verkeer op de D. vd Boschstraat toe.
- D. Eenrichtingsverkeer Sportparklaan van noord naar zuid
In deze variant neemt het verkeer op de Heerenlaan en Gerelaan toe en het verkeer op de Sportparklaan neemt af. Wel is er in de ochtendspits autoverkeer tegen de fietsers in en dat geeft veiligheidsrisico's.
- E. Eenrichtingscircuit Sportparklaan en Heerenlaan met de klok mee
Intensiteiten op de Sportparklaan zijn vergelijkbaar met de huidige situatie er zijn geen conflicten in de ochtendspits. Uitgaand verkeer Oostvaarderskwartier rijdt via het dorp (Gerelaan en Dorpsstraat).
- F. Eenrichtingsverkeer Sportparklaan van zuid naar noord
In deze variant neemt het verkeer op de Heerenlaan meer toe dan dat het op de Sportparklaan afneemt. Er is geen conflict in de ochtendspits. Uitgaand verkeer Oostvaarderskwartier rijdt via het dorp (Gerelaan en Dorpsstraat).
- G. Afsluiten Heerenlaan ter hoogte van Oostvaarderskwartier en alle verkeer via de Heerenlaan leiden
Intensiteiten Sportparklaan zijn vergelijkbaar met de huidige situatie. Er komt extra verkeer op de Heerenlaan, Gerelaan en Burg. Warnarkade-west.
- H. Eenrichtingscircuit Heerenlaan en Sportparklaan tegen de klok in
Intensiteiten Sportparklaan en Heerenlaan blijven gelijk met de huidige situatie. Er komt wel extra verkeer op de Burg. Warnarkade-oost. Ook rijdt het autoverkeer op de Sportparklaan fietsers tegemoet.

Varianten A t/m H samengevat

Huidig	Sportparklaan	D. vd Boschstraat	Burg. Warnaarkade-w	Burg. Warnaarkade-o	Heerenlaan	Gerelaan
	690	790	695	290	295	550
A	935	875	870	290	440	680
B	935	875	900	320	440	650
C	1.145	1.010	945	290	230	470
D	520	505	940	565	1.080	790
E	640	520	570	325	640	945
F	455	520	570	340	820	1.005
G	985	1.085	790	370	390	550
H	640	555	570	470	640	945
Toelaatbare intensiteiten	750	1.000	1.200	1.200	3.000	3.000

Tabel 5: Intensiteiten per variant; in bijlage 3 per variant op kaart aangegeven

	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid
A	-	0	0
B	-	0	0
C	--	--	-
D	0	--	-
E	++	0	-
F	++	-	-
G	--	--	--
H	+	0	-

Tabel 6: Score op veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid

Veiligheid: er wordt met name gekeken naar de veiligheid van fietsers en voetgangers

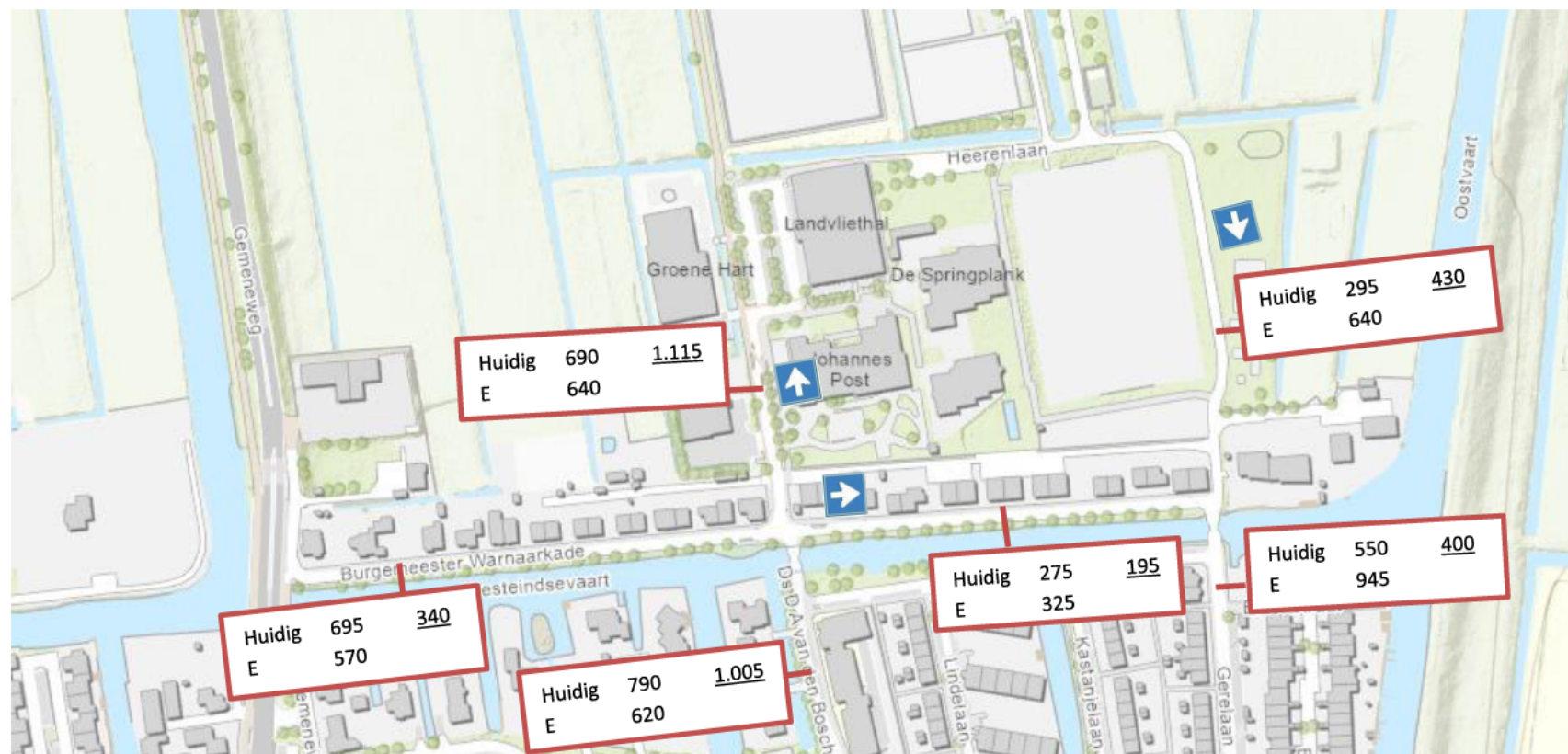
Leefbaarheid: er wordt met name gekeken naar een toe of afname van het aantal mvt per etmaal.

Bereikbaarheid: in de huidige situatie (variant A) is de bereikbaarheid neutraal. Een weg eenrichtingsverkeer maken, zorgt voor een kleine afname in bereikbaarheid.

- De dominante fietsstroom over de D. vd Boschstraat en Sportparklaan maakt dat een grote toename van mvt op deze wegen niet gewenst is voor de veiligheid
- Bij een intensiteit onder de 1.000 mvt per etmaal blijft de leefbaarheid op orde, ook al nemen de intensiteiten toe
- Bij het instellen van eenrichtingsverkeer wordt de totale bereikbaarheid van het gebied minder. Echter alle functies blijven goed bereikbaar.

Als beste variant komt variant E naar voren, het instellen van eenrichtingsverkeer Sportparklaan zuid-noord en Heerenlaan noord-zuid.

Voorkeursvariant voor fase 2 = variant E



Afbeelding 9: Geschatte intensiteiten in motorvoertuigen en fietzers per etmaal voor de voorkeursvariant E voor fase 2

De verkeerstellingen en observaties van september 2022 hebben nieuwe inzichten gegeven in met name de verkeersveiligheid op de route richting de scholen. Dit maakt dat het advies voor fase 2 wordt aangepast naar variant E – eenrichtingsverkeer via de Sportlaan zuid-noord en Heerenlaan noord-zuid. Met name de dominante fietsstroom over de D. vd Boschstraat en Sportparklaan maakt dat het gewenst is om het autoverkeer over de Sportparklaan van zuid naar noord te laten rijden.

4. Fase 3: Oostvaarderskwartier is ontwikkeld en verkeersmaatregelen zijn getroffen

Rond 2027 wordt verwacht dat Hazerswoude-Dorp NO is aangesloten op de N209. Bijgaand is het concept ontwerp daarvan weergegeven:



Afbeelding 10: conceptontwerp Hazerswoude-Dorp noordoost, de eindsituatie

Een toelichting op afbeelding 10:

- De noordelijke rotonde N209 wordt onder de dijk gelegd, waardoor de fietsverbinding met de viaduct over de weg wordt geleid;
- De noordoostelijke wijkontsluitingsweg is een erftoegangsweg (30 km/uur).
- De Heerenlaan wordt als volwaardige erftoegangsweg aangelegd, inclusief trottoir.
- De Sportparklaan tussen de scholen in wordt een gebied voor langzaam verkeer, waarbij mogelijk doorgang voor de auto is toegestaan.
- De Burg. Warnarkade-west wordt een doodlopend weg met een keerlus.

In overleg met de scholen en andere stakeholders worden verschillende functies in het gebied ge- of verplaatst, zoals fietsenstalling en rioolgemaal.

Om het doorgaande verkeer via de noordoostelijke wijkontsluitingsweg tussen de N209 en de Dorpsstraat tegen te gaan, worden de witte bruggetjes aan de Gerelaan en de D. vd Boschstraat afgesloten voor autoverkeer en hierdoor:

- Moet het autoverkeer tussen Hazerswoude-Dorp oost en noordoost omrijden via de N209 en
- Neemt het verkeer op Ds. Van de Boschstraat en de Gerelaan af.

Er ontstaat een gunstige structuur, waarbij de auto buitenom gaat en fietsers en voetgangers binnendoor.

Varianten A t/m E

In bijlage 4 verder uitgewerkt

Voor fase 3 is een vijftal varianten opgesteld:

- A. Handhaven huidige verkeersstructuur. Hierdoor is er sprake van twee richtingen autoverkeer bij de scholen. Op alle straten neemt de intensiteit sterk af. Leefbaarheid en bereikbaarheid is in deze variant op neutraal gesteld. Veiligheid krijgt een – omdat het gewenst is om zo min mogelijk verkeer rondom de scholen te hebben.
- B. Geen toepassing eenrichtingsverkeer. Ook in deze variant is er twee richtingen autoverkeer bij de scholen. Het twee richtingenverkeer op de Burg. Warnarkade-oost kan elkaar hier moeilijk passeren. Ook kan er sprake zijn van kerend verkeer.
- C. Sportparklaan afsluiten ter hoogte van de scholen en twee richtingenverkeer op de Burg. Warnarkade-oost. In deze variant ontstaat een autovrij plein bij de scholen. Net als in de vorige variant kan autoverkeer op de Burg. Warnarkade-oost elkaar moeilijk passeren. Ook in deze variant kan er sprake zijn van kerend verkeer. Verkeer van/naar Burg. Warnarkade-west moet omrijden via de Heerenlaan.
- D. Eenrichtingsverkeer van noord naar zuid op de Sportparklaan. Dan zit er minder autoverkeer op de Sportparklaan en het zwaartepunt ligt in de avondspits en dat is gunstig voor het schoolverkeer. Verkeer vanaf de Burg. Warnarkade-west moet omrijden via de Heerenlaan.
- E. Eenrichtingsverkeer conform D en de afsluiting bij de Gerelaan wordt verlegd naar de Heerenlaan, voorbij de aansluiting met Oostvaarderskwartier. In deze variant is doorgaand verkeer tussen N209 en de Dorpsstraat via noordoost mogelijk en dat is strijdig met het raadsbesluit. Ook geeft dit veiligheidsrisico's bij de scholen. Er komt ook extra (doorgaand) verkeer door de Burg. Warnarkade-oost. Uitgaand verkeer moet via het Oostvaarderskwartier rijden.

Voor het vaststellen van de intensiteiten bij de verschillende varianten, wordt gebruik gemaakt van de intensiteiten genoemd in tabel 4.

	<i>Sportparklaan</i>	<i>Burg. Warnarkade-w</i>	<i>Burg. Warnarkade-o</i>	<i>Heerenlaan</i>	<i>Heerenlaan-noord</i>	<i>Wijkontsluitingsweg</i>
<i>Huidig</i>	690	695	290	295	-	-
<i>A</i>	185	100	85	120	510	1.635
<i>B</i>	235	100	135	60	450	1.635
<i>C</i>	0	100	270	295	685	1.635
<i>D</i>	135	100	135	160	550	1.635
<i>E</i>	??	??	??	??	??	??
<i>Toelaatbare intensiteiten</i>	750	1.200	1.200	3.000	3.000	5.000

Tabel 7: Intensiteiten per variant in mvt/etmaal

	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid
<i>A</i>	-	0	0
<i>B</i>	-	0	0
<i>C</i>	++	+	-
<i>D</i>	+	+	0
<i>E</i>	--	--	+

Tabel 8: Score op veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid

- De wens bestaat om een plein voor langzaam verkeer te creëren tussen de scholen in. Het liefst willen we hier geen of zo min mogelijk mvt toestaan.
- Verkeer in twee richtingen op de Burg. Warnarkade is mogelijk zolang er sprake is van een zeer lage verkeersintensiteit (= minder dan 250 mvt per etmaal), zodat de kans dat voertuigen elkaar tegenkomen zeer klein is.
- Een neutrale score 0 is goed, de varianten worden vergeleken met variant A waarbij zowel de leefbaarheid als bereikbaarheid voldoende scoort.

*Kijkend naar de verkeersveiligheid scoort variant C als beste. Bewoners hebben echter aangegeven dat zij voorstander zijn van variant A, waarbij zij zowel van de Sportparklaan als Heerenlaan gebruik kunnen maken. Op die manier hebben zij een zo direct mogelijke verbinding vanaf en naar hun woning. Na deze voorkeur te hebben gehoord, is nogmaals naar de varianten gekeken. **Variant D geeft en een betere veiligheid voor fietsers en voetgangers en zorgt ervoor dat de woningen vanaf de N209 bereikbaar zijn via de Sportparklaan. De veiligheid is als acceptabel gewaardeerd, waardoor is gekozen voor deze variant.***

Voorkeursvariant voor fase 3 = variant D



Afbeelding 11: Geschatte intensiteiten in motorvoertuigen en fietzers per etmaal voor de voorkeursvariant D voor fase 3

5. Samenvatting

In Hazerswoude-Dorp noordoost wordt het Oostvaarderskwartier (65 woningen) ontwikkeld en dit gehele gebied ten noorden van de watergang wordt op termijn ontsloten met de noordoostelijke wijkontsluitingsweg. Echter deze ontsluiting is nog niet gereed tijdens de bouw van de woningen (fase 1) en gedurende de eerste periode dat de woonwijk reeds wordt bewoond (fase 2). De verwachting is dat het circa vijf jaar duurt dat deze aansluiting gereed is (fase 3). In dit rapport is nagegaan welke opties er zijn voor de ontsluiting in alle drie de fasen. Bij de beoordeling daarvan zijn de volgende aspecten van belang:

- Conform het besluit van de gemeenteraad is er geen doorgaande route mogelijk tussen de N209 en Dorpsstraat-oost
- De veiligheid van de kinderen van/naar de scholen in het gebied is van groot belang.
- Voorts zijn de leefbaarheid op de kleine woonstraatjes in en rond het gebied en de bereikbaarheid van de functies (omrijafstand) afwegingscriteria.
- Voor fase 2 hebben de bewoners geen voorkeur uitgesproken. Zij willen dat de woningen pas worden bewoond nadat de rotonde N209 is gerealiseerd. De school heeft aangegeven graag eenrichtingsverkeer in te voeren tussen de scholen in, met de aantekening dat deze periode zo kort mogelijk van duur is.
- Voor fase 3 is de voorkeur van de bewoners om alle wegen in twee richtingen berijdbaar te houden. De scholen en de politie zien het liefst dat er geen autoverkeer meer rijdt tussen de scholen in.

Op basis van de analyse zijn de volgende oplossingen vastgesteld:

- Fase 1: tijdens de bouw van het Oostvaarderskwartier wordt een afzonderlijke tijdelijke bouwweg aangelegd vanaf de N209 naar het bouwproject Oostvaarderskwartier. Op deze manier hoeft het bouwverkeer geen gebruik te maken van de Burg. Warnaarkade. Deze bouwweg kan ter hoogte van de voormalige locatie van gemeentewerken aansluiten op de N209. Het bouwverkeer wordt zoveel mogelijk apart van het overige verkeer afgewikkeld.
- Fase 2: als het Oostvaarderskwartier is ontwikkeld en bewoond, maar de rotonde en wijkontsluitingsweg nog niet zijn aangelegd. Dit betekent dat er functies worden toegevoegd, maar het verkeer gebruik moet maken van de bestaande infrastructuur en dat betekent dat het drukker wordt op deze wegen. Na observatie en analyse wordt voorgesteld dat het verkeer van zuid naar noord over de Sportparklaan gaat rijden en via de Heerenlaan van noord naar zuid.
- Fase 3: als de rotonde en wijkontsluitingsweg zijn aangelegd, is het nodig om de bruggetjes aan de D. vd Boschstraat en Gerelaan af te sluiten. Op die manier is er geen doorgaande route mogelijk tussen de N209 en het gebied Dorpsstraat-oost. In fase 3 ontstaat de mogelijkheid om een schoolplein te creëren waarbij de ruimte wordt gegeven aan de langzaam verkeersdeelnemers. Parallel hieraan is het mogelijk om voor een goede ontsluiting van het

gemotoriseerd verkeer te zorgen via de Heerenlaan. Om te zorgen dat het verkeer naar de Burg. Waraarkade geen grote omrijafstand heeft, wordt voorgesteld om het autoverkeer op de Sportparklaan in 1 richting toe te staan, namelijk van noord naar zuid. Op deze wijze wordt de laan met name in de avondspits belast en dan is er weinig tot geen langzaam verkeer richting en vanaf de scholen.

Bijlage 1: Maximale hoeveelheid verkeer i.c.m. fietsvoorzieningen

In de landelijke richtlijnen is onderstaand overzicht opgenomen. Dit overzicht gaat er vanuit dat de betreffende straten qua profielbreedte voldoen aan de landelijke richtlijnen.

Profielbreedte straten conform de landelijke richtlijnen

ASVV2012 11.2.3 Rijbaan met tweerichtings autoverkeer gemengd met tweerichtingsfietsverkeer:

- Zonder parkeren op de rijbaan: minimaal 4,80 m; ideaal 5,80 m
- Met eenzijdig parkeren op de rijbaan of in havens: minimaal 4,80 + 2,00 = 6,80 m; ideaal 5,80 + 2,00 = 7,80 m

ASVV2012 11.2.3 Rijbaan met eenrichtingsautoverkeer gemengd met tweerichtingsfietsverkeer:

- Zonder parkeren op de rijbaan: minimaal 3,85 m; ideaal 4,40 m
- Met eenzijdig parkeren op de rijbaan of in havens: minimaal 3,85 + 2,00 = 5,85 m; ideaal 4,40 + 2,00 = 6,40 m

ASVV2012 11.2.5 Rijbaan met eenrichtingsautoverkeer gemengd met

tweerichtingsfietsverkeer (tegengestelde fietsstrook):

- Zonder parkeren op rijbaan: 3,85 + 1,70 = 5,55 m
- Met eenzijdig parkeren in havens: 3,85 + 1,70 + 2,00 = 7,55 m

Weg-categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie		
			Basisstructuur (lfiets <750/etm)	Hoofd fietsnetwerk (lfiets 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (lfiets > 2.000/etm)
Erf-toegangsweg	stapvoets of 30	< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
		2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000		fietsstrook of fietspad	
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	niet relevant	fietspad	
	70	2x2 rijstroken		fiets-/bromfietspad	

Bijlage 2: Vragen, opmerkingen en acties uit het overleg van 22 juni 2022

	Gestelde vragen	Antwoorden
1	We zijn bang dat er sluipverkeer achter de woningen langs gaat komen. Wat kan hier aan worden gedaan?	Het pad achter de woningen is van bewoners zelf en niet van de gemeente. Hierdoor heeft de gemeente geen zeggenschap over dit pad. Het is daarmee aan de bewoners zelf om hier maatregelen te treffen.
2	Hoe krijgen we het eenrichtingsverkeer ook werkelijk voor elkaar? 10% rijdt tegen de richting in.	In de huidige situatie rijdt 10% tegen de richting in. Dit komt neer op circa 35 mvt per etmaal. In fase 2 neemt de druk op andere wegen toe omdat er nog geen directe aansluiting is op de N209. Het aantal mvt per etmaal dat tegen de richting inrijdt, zal daarmee naar verwachting iets toenemen. Het voorstel is om hierover in overleg te blijven met bewoners van de Burg. Warnaarkade-oost. Indien gewenst wordt handhaving ingezet.
3	De Burg. Warnaarkade heeft geen ondergrondse containers. Hoe worden de containers geleeagd?	In fase 2 blijft de vuilophaaldienst rijden via de Burg. Warnaarkade-N209. In fase 3 gaat de vuilophaaldienst rijden via de rotonde, Heerenlaan en Burg. Warnaarkade.
4	Is het mogelijk om in fase 2 rolcontainers te plaatsen in Oostvaarderskwartier?	Deze vraag wordt meegenomen in de plannen voor het Oostvaarderskwartier
5	Bewoner van de Burg. Warnaarkade vraagt zich af hoe hij bij zijn straat kan komen met al het verkeer dat richting de scholen gaat.	Het wordt drukker op de Heerenlaan maar niet zo druk dat het voor deze woningen niet mogelijk is om hun doodlopende straat in of uit te rijden.
6	Er wordt gevraagd of het gedeelte tot aan de achterpaden tweerichtingen blijft, zowel bij de Sportparklaan als bij de Heerenlaan/ Bewoners vinden dat bij eenrichtingsverkeer men te ver om moet rijden om van de voorkant naar de achterkant van hun woning te komen en visa versa. Dit gaat er voor zorgen dat men tegen het verkeer in gaat rijden.	Het is niet gewenst om de eerste gedeelte van de Sportparklaan en Heerenlaan twee richtingen te maken. Dit maakt het namelijk voor autoverkeer niet duidelijk wat er van hen wordt verwacht. Ook is het niet handhaafbaar. Er is daarom besloten om geen uitzondering te maken voor deze gedeelte van de weg.
7	Hoe kan voorkomen worden dat bewoners van het Oostvaarderskwartier tegen de eenrichting gaan rijden op de Burg. Warnaarkade-oost	In de huidige situatie rijdt 10% tegen de richting in. Dit komt neer op circa 35 mvt per etmaal. In fase 2 neemt de druk op andere wegen toe omdat er nog geen directe aansluiting is op de N209. Het aantal mvt per

		etmaal dat tegen de richting inrijdt, zal daarmee naar verwachting iets toenemen. Het voorstel is om hierover in overleg te blijven met bewoners van de Burg. Warnaarkade-oost. Indien gewenst wordt handhaving ingezet.
8	Hoe rijdt het vrachtverkeer tijdens fase 2	Het vrachtverkeer rijdt in fase 2 hetzelfde als in de huidige situatie, via de Burg. Warnaarkade en N209. We zijn aan het onderzoeken of de bouwweg langer kan blijven liggen, zodat vrachtverkeer naar de nieuwbouwwijk hierover kan rijden.
9	Hoe rijden leveranciers naar Avanti? Dit geldt zowel voor fase 2 als fase 3	In fase 2 wordt Avanti bevoorraadt via de Sportparklaan vanuit zuid en wegrijden via de Heerenlaan vanaf noord en Burg. Warnaarkade-oost In fase 3 wordt Avanti bevoorraadt via de Sportparklaan noord en wegrijdend via Burg. Warnaarkade-oost en Heerenlaan.

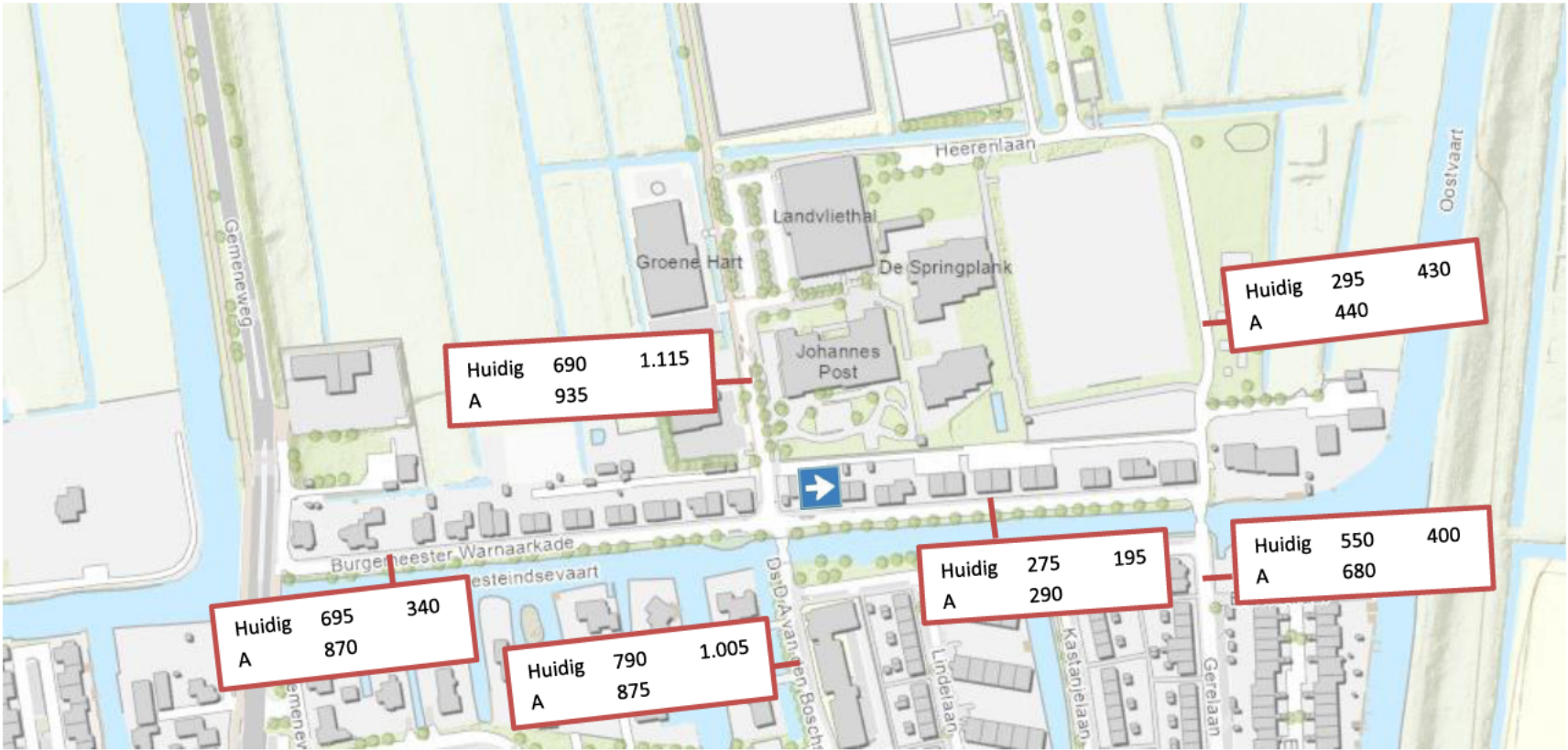
Gemaakte opmerkingen		
1	Graag zien we een veilige route voor fietsers in de D. vd Boschstraat - Sportparklaan	Tellingen geven aan dat op de route Sportparklaan en D. vd Boschstraat meer fietsers fietsen dan auto's rijden. De reden om op deze route niet meer autoverkeer toe te staan en te kiezen dat autoverkeer meer rijdt met fietsers en niet tegen de richting in.
2	De helling bij de Heerenlaan is vrij stijl	Dat klopt en daar kan niets aan verandert worden. Wel is besloten om de Heerenlaan als volwaardige 30 km/h weg aan te leggen. Dit betekent dat er meer ruimte komt voor het verkeer. Het bruggetje moet autoverkeer op elkaar blijven wachten, echter dat levert geen veiligheidsproblemen op.
3	Graag goed kijken naar de veiligheid op conflictpunten tussen auto's en fietsers.	Tijdens observaties hebben we gekeken naar deze conflictpunten. Dit heeft gemaakt dat er nu een ander advies wordt gegeven dan in eerste instantie. Het advies is nu dat het autoverkeer met de grote stroom fietsers meer rijdt op de D. vd Boschstraat en Sportparklaan. Op de Heerenlaan is de fietsstroom minder groot. Het is daarom meer gewenst dat het autoverkeer tegen de richting in fietsers tegemoet komt.

Vastgestelde acties

1	Verkeerstellingen houden voor mvt en fietsers	Uitgevoerd in september 2022
2	Uitzoeken hoe lang de bouwweg actief kan blijven na de bouwwerkzaamheden i.v.m. leveranciers van keukens, badkamers en tuinen	Navraag leert dat voor de aanleg van een bouwweg een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd. In deze vergunning kan een instandhoudingsperiode worden opgenomen.
3	Presentatie van 22 juni inclusief de tekening van de bouwweg versturen	Verstuurd
4	Uitzoeken of leveranciers van sportvelden over de tijdelijke bouwweg kunnen rijden	Dit moet nog worden uitgezocht
5	De tweede ontsluiting van het Oostvaarderskwartier uitwerken en communiceren (oostzijde Oostvaarderskwartier)	Opgenomen in het ontwerp
6	Het procesverloop communiceren naar belanghebbenden.	Gecommuniceerd

Bijlage 3: Intensiteiten bij de verschillende varianten in fase 2

Variant A = handhaven huidige situatie



Variant A = handhaven huidige situatie

- Verdeling verkeer vanuit Oostvaarderskwartier via Sportparklaan (260 mvt)= Sportparklaan 245 – Burg. Waraarkade-oost 15/ Burg. Waraarkade-west 175 – D. vd Boschstraat 85
- Verdeling verkeer vanuit Oostvaarderskwartier via Heerenlaan (130 mvt) = Heerenlaan 145/ Burg. Waraarkade-oost 15 – Gerelaan 130

Veiligheid

- De Sportparklaan en D. v Boschstraat zijn de hoofdroute voor het fietsverkeer in het gebied. Beide wegen hebben meer dan 1.000 fietsers per etmaal, waarvan minimaal 1/3 in de ochtendspits fietst. Doordat deze stroom zo dominant aanwezig is, is het niet gewenst om een grote toename in autoverkeer te krijgen. Observatie laat zien dat de dominante fietsstroom met name van de D. vd Boschstraat komt en op de Sportparklaan uitwaait naar de verschillende scholen. Hierbij fietsen met name fietsers van het Groene Hart Rijnwoude nog wel eens daar waar ze niet moeten fietsen.
- De toename van verkeer op de Heerenlaan levert geen veiligheidsproblemen op, zeker niet als wordt uitgegaan van een herinrichting van de Heerenlaan. Observatie laat zien dat in de huidige situatie in de ochtendspits fietsers, voetgangers en autoverkeer goed en veilig gebruik maken van dezelfde verkeersruimte.

Leefbaarheid

- Op geen enkele weg neemt het aantal intensiteiten toe tot boven de 1.000 mvt per etmaal. Dit betekent dat de leefbaarheid niet verslechterd ten opzichte van de huidige situatie.

Bereikbaarheid

- De bereikbaarheid blijft gelijk aan de huidige situatie

Variant B = omkeren eenrichtingsverkeer Burgemeester Waraarkade-oost



Variant B = omkeren eenrichtingsverkeer Burgemeester Warnaarkade-oost

- Verdeling verkeer vanuit Oostvaarderskwartier via Sportparklaan (260 mvt) = Sportparklaan 245 – Burg. Warnaarkade-oost 45/ Burg. Warnaarkade-west 205 – D. vd Boschstraat 85
- Verdeling verkeer vanuit Oostvaarderskwartier via Heerenlaan (130 mvt) = Heerenlaan 145/ Burg. Warnaarkade-oost 45 – Gerelaan 100
- Het is mogelijk dat het autoverkeer op de Gerelaan en Burg. Warnaarkade toeneemt door het omdraaien van het eenrichtingsverkeer. Er ontstaat zo namelijk een route vanaf de Dorpsstraat naar de N209 die met name in de ochtendspits interessant kan zijn.

Veiligheid

- De Sportparklaan en D. v Boschstraat zijn de hoofdroute voor het fietsverkeer in het gebied. Beide wegen hebben meer dan 1.000 fietsers per etmaal, waarvan minimaal 1/3 in de ochtendspits fietst. Doordat deze stroom zo dominant aanwezig is, is het niet gewenst om een grote toename in autoverkeer te krijgen. Observatie laat zien dat de dominante fietsstroom met name van de D. vd Boschstraat komt en op de Sportparklaan uitwaait naar de verschillende scholen. Hierbij fietsen met name fietsers van het Groene Hart Rijnwoude nog wel eens daar waar ze niet moeten fietsen.
- De toename van verkeer op de Heerenlaan levert geen veiligheidsproblemen op, zeker niet als wordt uitgegaan van een herinrichting van de Heerenlaan. Observatie laat zien dat in de huidige situatie in de ochtendspits fietsers, voetgangers en autoverkeer goed en veilig gebruik maken van dezelfde verkeersruimte.

Leefbaarheid

- Op geen enkele weg neemt het aantal intensiteiten toe tot boven de 1.000 mvt per etmaal. Dit betekent dat de leefbaarheid niet verslechterd ten opzichte van de huidige situatie.
- Er is een kans dat het verkeer op de route Gerelaan – Burg. Warnaarkade toeneemt in de ochtendspits. Dit is een ongewenst effect aangezien in de ochtendspits 1/3 van het verkeer wordt afgewikkeld. In de avondspits zal het verkeer afnemen.

Bereikbaarheid

- De bereikbaarheid blijft gelijk aan de huidige situatie

Variant C = eenrichtingsverkeer Heerenlaan van zuid naar noord



Variant C = eenrichtingsverkeer Heerenlaan van zuid naar noord

- Verdeling verkeer vanuit Oostvaarderskwartier via Sportparklaan (325 mvt) + 50% van de Heerenlaan (145 mvt) = Sportparklaan 455 – Burg. Warnaarkade-oost 15/ Burg. Warnaarkade-west 250 – D. vd Boschstraat 220
- Verdeling verkeer vanuit Oostvaarderskwartier via Heerenlaan (65 mvt) + 50% van de Heerenlaan (150 mvt) = Heerenlaan 230/ Burg. Warnaarkade-oost 15 – Gerelaan 215

Veiligheid

- De Sportparklaan en D. v Boschstraat zijn de hoofdroute voor het fietsverkeer in het gebied. Beide wegen hebben meer dan 1.000 fietsers per etmaal, waarvan minimaal 1/3 in de ochtendspits fietst. Doordat deze stroom zo dominant aanwezig is, is het niet gewenst om een grote toename in autoverkeer te krijgen. In deze variant nemen de intensiteiten op de Sportparklaan en D. vd Boschstraat toe tot boven de 1.000 mvt per etmaal. Observatie laat zien dat de dominante fietsstroom met name van de D. vd Boschstraat komt en op de Sportparklaan uitwaait naar de verschillende scholen. Hierbij fietsen met name fietsers van het Groene Hart Rijnwoude nog wel eens daar waar ze niet moeten fietsen.

Leefbaarheid

- Op de D. vd Boschstraat en Sportparklaan neemt het verkeer toe tot boven de 1.000 mvt per etmaal en dit zorgt voor een afname van de leefbaarheid.
- Daarnaast geeft de wegenscan aan dat het aantal toelaatbare intensiteiten per etmaal voor de D. vd Boschstraat is vastgesteld op 1.000 mvt. In deze variant wordt het aantal toelaatbare intensiteiten overschreden.

Bereikbaarheid

- Het eenrichtingsverkeer op de Heerenlaan zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van het totale gebied afneemt.

Variant D = eenrichtingsverkeer Sportparklaan van noord naar zuid



Variant D = eenrichtingsverkeer Sportparklaan van noord naar zuid

- Door het eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan wordt de Heerenlaan drukker. De verwachting is daarom dat meer verkeer vanuit het Oostvaarderskwartier kiest voor wegrijden via de Sportparklaan en aankomen via de Heerenlaan. De verdeling hiervan wordt gezet op 45%-55%.
- Door het eenrichtingsverkeer neemt het verkeer op de Burg. Warnarkade-oost verder toe. Dit wordt op 33% van het totale verkeer Oostvaarderskwartier geschat + 15 mvt uit Oostvaarderskwartier die deze route altijd al nemen.
- Door het eenrichtingsverkeer gaat het verkeer vanuit de D. vd Boschstraat dat normaal omhoog rijdt (425 mvt) naar de Sportparklaan deels via de Gerelaan en deels via de Burg. Warnarkade. Van de 425 mvt die nu naar de Sportparklaan rijden, gaat 280 via de Gerelaan en 145 via de Burg. Warnarkade-oost.
- Verdeling verkeer vanuit Oostvaarderskwartier via Sportparklaan (175 mvt) + 50% van Sportparklaan (345 mvt) = 520 mvt
- Burg. Warnarkade-oost krijgt 145mvt van Oostvaarderskwartier + 145 mvt van D. vd Boschstraat extra te verwerken = 290 mvt
- Heerenlaan krijgt 280 mvt vanuit de D. vd Boschstraat + 215 mvt van het Oostvaarderskwartier + 290 van de Burg Warnarkade-oost extra te verwerken = 785 mvt

Veiligheid

- De Sportparklaan en D. v Boschstraat zijn de hoofdroute voor het fietsverkeer in het gebied. Beide wegen hebben meer dan 1.000 fietsers per etmaal, waarvan minimaal 1/3 in de ochtendspits fietst. Doordat deze stroom zo dominant aanwezig is, is het niet gewenst om een grote toename in autoverkeer te krijgen in tegengestelde richting. In deze variant nemen de intensiteiten op de Sportparklaan en D. vd Boschstraat af naar circa 500 mvt per etmaal, maar wel grotendeels in tegengestelde richting van de fietsers.
- De intensiteiten op de Heerenlaan nemen toe naar 1.080 mvt per etmaal. Doordat de Heerenlaan wordt heringericht, inclusief de aanleg van een trottoir kan deze weg het verkeer op een veilige manier afwikkelen.

Leefbaarheid

- Op de Heerenlaan neemt het verkeer toe tot boven de 1.000 mvt per etmaal en dit zorgt voor een afname van de leefbaarheid aldaar.
- De intensiteiten op de Burg. Warnarkade-oost verdubbeld in deze variant naar 565 mvt per etmaal. Omdat dit met name buiten de ochtendspits rijdt, verslechterd de veiligheid niet maar de leefbaarheid verminderd wel.

Bereikbaarheid

- Het eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van het totale gebied afneemt. Meer verkeer op de route Gerelaan-Heerenlaan kan voor vertraging zorgen bij het bruggetje. Naar verwachting blijft deze vertraging acceptabel.

Variant E = eenrichtingscircuit Sportparklaan zuid naar noord en Heerenlaan noord naar zuid



Variant E = eenrichtingscircuit Sportparklaan zuid naar noord en Heerenlaan noord naar zuid

- Het verkeer op de D. vd Boschstraat is verdeeld in richting noord 425 en richting zuid 360.
- Het verkeer op de Sportparklaan wordt verdeeld over de Sportparklaan en Heerenlaan = 345 mvt en het verkeer op de Heerenlaan wordt verdeeld over de Heerenlaan en Sportparklaan = 150 mvt. Het verkeer van het Oostvaarderskwartier wordt verdeeld over de Sportparklaan en Heerenlaan = 195 mvt. Zowel op de Sportparklaan als op de Heerenlaan is het aan mvt 690 per etmaal.
- De verwachting is dat een aantal mvt niet het rondje maken, maar gaan rijden via de Burg. Warnarkade-oost en hun kinderen daar uit laten stappen. Dit aantal wordt geschat op 50 mvt en daarmee is het aantal mvt op de Sportparklaan en Heerenlaan 640 per etmaal.
- Door het eenrichtingsverkeer neemt het verkeer op de Burg. Warnarkade-oost toe met 50 mvt vanuit het haal en breng verkeer. Dit maakt het aantal intensiteiten op de Burg. Warnarkade-oost 325.
- Het verkeer dat richting het Oostvaarderskwartier gaat, rijdt via de Sportparklaan (195 mvt). Deze rijden aan via de D. vd Boschstraat (95 mvt) en via de Burg. Warnarkade-west (100 mvt).
- Het verkeer op de Burg. Warnarkade-west rijdt in de huidige situatie 380 richting oost en 315 richting west. Richting oost blijft in deze variant bestaan + 100 mvt naar het Oostvaarderskwartier. Hierbij komt nog het verkeer vanaf de D. vd Boschstraat die kiezen voor de Burg. Warnarkade-west, vastgesteld op 90 mvt = 570 mvt

Veiligheid

- De Sportparklaan en D. v Boschstraat zijn de hoofdroute voor het fietsverkeer in het gebied. Beide wegen hebben meer dan 1.000 fietsers per etmaal, waarvan minimaal 1/3 in de ochtendspits fietst. Doordat deze stroom zo dominant aanwezig is, is het niet gewenst om een grote toename in autoverkeer te krijgen. In deze variant blijven de intensiteiten op de Sportparklaan gelijk en nemen de intensiteiten op de D. vd Boschstraat af naar circa 500 mvt per etmaal.
- Door het instellen van eenrichtingsverkeer van zuid naar noord rijdt in de ochtendspits het autoverkeer met de fietsers mee. Dit verkleint de conflictkans.
- De intensiteiten op de Heerenlaan nemen toe naar 640 mvt per etmaal. Doordat de Heerenlaan wordt heringericht, inclusief de aanleg van een trottoir kan deze weg het verkeer op een veilige manier afwikkelen.
- De intensiteiten op de Gerelaan nemen toe naar 945 mvt per etmaal, de Gerelaan kan dit goed verwerken.

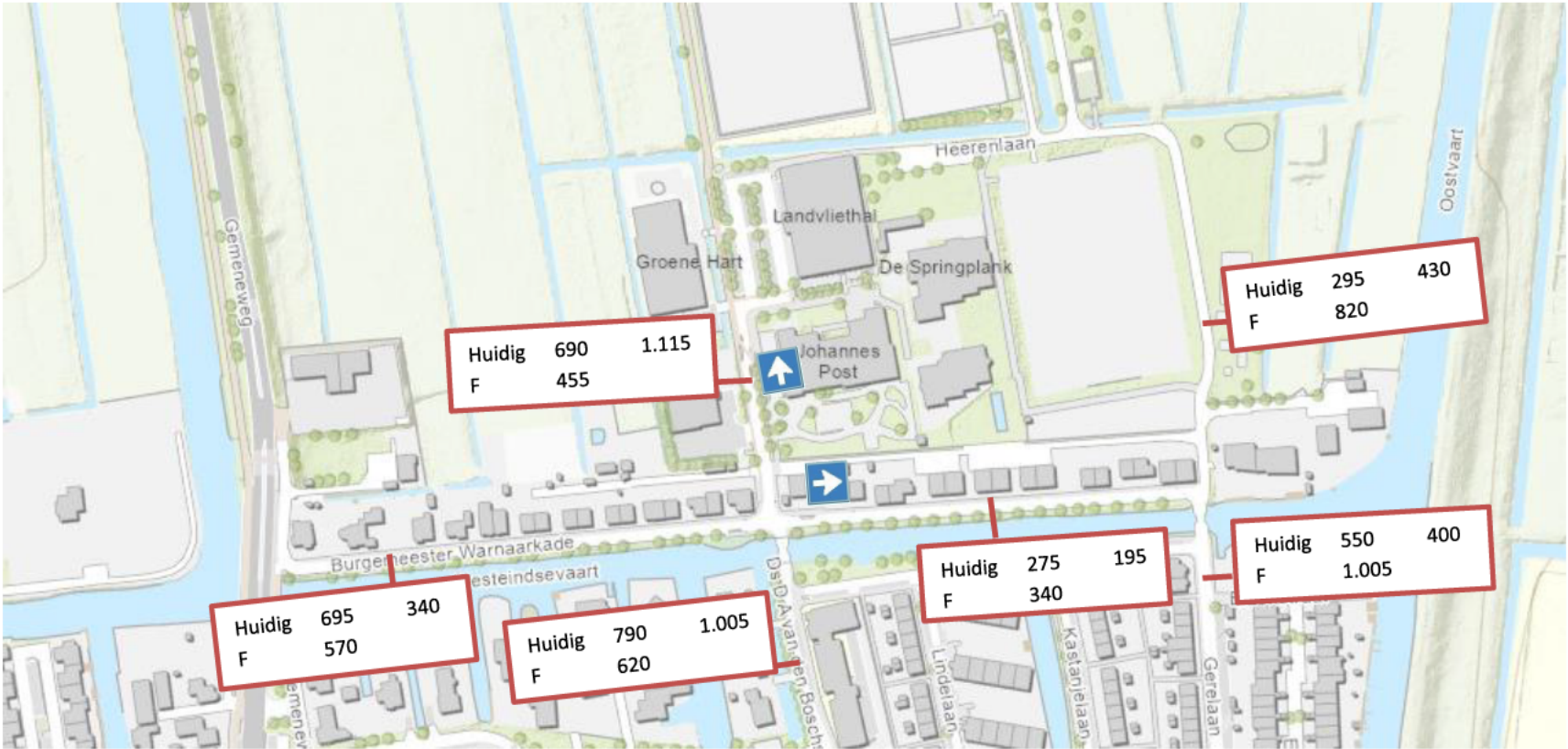
Leefbaarheid

- Op de Gerelaan neemt het verkeer toe tot boven de 1.000 mvt per etmaal en dit zorgt voor een afname van de leefbaarheid aldaar.

Bereikbaarheid

- Het eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van het totale gebied afneemt.

Variant F = eenrichtingsverkeer Sportparklaan van zuid naar noord



Variant F = eenrichtingsverkeer Sportparklaan van zuid naar noord

- Door het eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan wordt de Heerenlaan drukker. De verwachting is daarom dat meer verkeer vanuit het Oostvaarderskwartier kiest voor thuiskomen via de Sportparklaan en wegrijden via de Heerenlaan. De verdeling hiervan wordt gezet op 175 mvt Sportparklaan en 215 mvt Heerenlaan.
- Verkeer op de Sportparklaan verdeeld zich tussen de Sportparklaan en Heerenlaan, beide 345 mvt per etmaal. Hier gaan 50 mvt vanaf omdat deze gaan rijden via de Burg. Warnarkade-oost (haal en brengverkeer) = 295
- Verkeer op de Heerenlaan krijgt 295 mvt van de Sportparklaan, 215 mvt van het Oostvaarderskwartier en 15 mvt van Burg. Warnarkade-oost erbij. Samen met het huidige aanbod, is dit 820 mvt.
- Het verkeer op de Burg. Warnarkade-oost neemt toe met 50 mvt + 15 mvt uit Oostvaarderskwartier die deze route altijd al nemen = 340.
- Het verkeer op de Burg. Warnarkade-west rijdt in de huidige situatie 380 richting oost en 315 richting west. Richting oost blijft in deze variant bestaan + 100 mvt naar het Oostvaarderskwartier. Hierbij komt nog het verkeer vanaf de D. vd Boschstraat die kiezen voor de Burg. Warnarkade-west, vastgesteld op 90 mvt = 570 mvt

Veiligheid

- De Sportparklaan en D. v Boschstraat zijn de hoofdroute voor het fietsverkeer in het gebied. Beide wegen hebben meer dan 1.000 fietsers per etmaal, waarvan minimaal 1/3 in de ochtendspits fietst. Doordat deze stroom zo dominant aanwezig is, is het niet gewenst om een grote toename in autoverkeer te krijgen. In deze variant nemen de intensiteiten op de Sportparklaan en de D. vd Boschstraat af naar circa 500 mvt per etmaal.
- Door het instellen van eenrichtingsverkeer van zuid naar noord rijdt in de ochtendspits het autoverkeer met de fietsers mee. Dit verkleint de conflictkans.
- De intensiteiten op de Heerenlaan nemen toe naar 820 mvt per etmaal. Doordat de Heerenlaan wordt heringericht, inclusief de aanleg van een trottoir kan deze weg het verkeer op een veilige manier afwikkelen.
- De intensiteiten op de Gerelaan nemen toe naar 1.005 mvt per etmaal, de Gerelaan is hiervoor goed ingericht.

Leefbaarheid

- Op geen enkele weg neemt het aantal intensiteiten toe tot boven de 1.000 mvt per etmaal. Dit betekent dat de leefbaarheid niet verslechterd ten opzichte van de huidige situatie.

Bereikbaarheid

- Het eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan en Heerenlaan zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van het totale gebied afneemt. Ook de toename aan de oostkant zorgt voor een toename aan wachttijden bij het bruggetje, maar verwacht wordt dat dit acceptabel is.

Variant G = afsluiten Heerenlaan zuid



Variant G = afsluiten Heerenlaan zuid

- Al het verkeer van en naar het Oostvaarderskwartier gaat via de Heerenlaan = 390 mvt.
- Het verkeer dat naar het zuiden rijdt (195 mvt) rijdt via de Gerelaan. Het verkeer dat naar het noorden rijdt (195 mvt) verdeeld zicht tussen de Burg. Warnarkade-oost (95 mvt) en Gerelaan (100 mvt).
- Het huidige verkeer op de Heerenlaan kan er niet meer door en verplaatst zich naar de D. vd Boschstraat en Sportparklaan = 295 mvt

Veiligheid

- De Sportparklaan en D. v Boschstraat zijn de hoofdroute voor het fietsverkeer in het gebied. Beide wegen hebben meer dan 1.000 fietsers per etmaal, waarvan minimaal 1/3 in de ochtendspits fietst. Doordat deze stroom zo dominant aanwezig is, is het niet gewenst om een grote toename in autoverkeer te krijgen. In deze variant nemen de intensiteiten op de Sportparklaan en D. vd Boschstraat toe tot boven de 1.000 mvt per etmaal. Observatie laat zien dat de dominante fietsstroom met name van de D. vd Boschstraat komt en op de Sportparklaan uitwaait naar de verschillende scholen. Hierbij fietsen met name fietsers van het Groene Hart Rijnwoude nog wel eens daar waar ze niet moeten fietsen.

Leefbaarheid

- Op de D. vd Boschstraat neemt het verkeer toe tot rond de 1.000 mvt per etmaal en dit zorgt voor een afname van de leefbaarheid.
- Daarnaast geeft de wegscan aan dat het aantal toelaatbare intensiteiten per etmaal voor de D. vd Boschstraat is vastgesteld op 1.000 mvt. In deze variant wordt het aantal toelaatbare intensiteiten overschreden.

Bereikbaarheid

- Het afsluiten van de Heerenlaan voor autoverkeer zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van het gebied afneemt (denk aan TEHADO).

Variant H = eenrichtingscircuit Heerenlaan zuid naar noord en Sportparklaan noord naar zuid



Variant H = eenrichtingscircuit Heerenlaan zuid naar noord en Sportparklaan noord naar zuid

- Het verkeer op de Sportparklaan wordt verdeeld over de Sportparklaan en Heerenlaan = 345 mvt en het verkeer op de Heerenlaan wordt verdeeld over de Heerenlaan en Sportparklaan = 150 mvt. Het verkeer van het Oostvaarderskwartier wordt verdeeld over de Sportparklaan en Heerenlaan = 195 mvt. Zowel op de Sportparklaan als op de Heerenlaan is het aan mvt 690 per etmaal.
- De verwachting is dat een aantal mvt niet het rondje maken, maar gaan rijden via de Burg. Warnarkade-oost en hun kinderen daar uit laten stappen. Dit aantal wordt geschat op 50 mvt en daarmee is het aantal mvt op de Sportparklaan en Heerenlaan 640 per etmaal.
- Door het eenrichtingsverkeer neemt het verkeer op de Burg. Warnarkade-oost toe met 50 mvt vanuit het haal en breng verkeer. Ook rijdt meer verkeer dat naar de Oostvaarderskwartier gaat via de Burg. Warnarkade-oost, circa 145 mvt. Dit maakt het aantal mvt op de Burg. Warnarkade-oost 470.
- Het verkeer op de D. vd Boschstraat is verdeeld in richting noord 425 en richting zuid 360.
- Het verkeer dat vanuit het Oostvaarderskwartier komt, rijdt via de Sportparklaan (195 mvt). Deze rijden aan via de D. vd Boschstraat (95 mvt) en via de Burg. Warnarkade-west (100 mvt).
- Het verkeer op de Burg. Warnarkade-west rijdt in de huidige situatie 380 richting oost en 315 richting west. Richting oost blijft in deze variant bestaan + 100 mvt naar het Oostvaarderskwartier. Hierbij komt nog het verkeer vanaf de D. vd Boschstraat die kiezen voor de Burg. Warnarkade-west, vastgesteld op 90 mvt = 570 mvt

Veiligheid

- De Sportparklaan en D. v Boschstraat zijn de hoofdroute voor het fietsverkeer in het gebied. Beide wegen hebben meer dan 1.000 fietsers per etmaal, waarvan minimaal 1/3 in de ochtendspits fietst. Doordat deze stroom zo dominant aanwezig is, is het niet gewenst om een grote toename in autoverkeer te krijgen. In deze variant blijven de intensiteiten op de Sportparklaan gelijk en nemen de intensiteiten op de D. vd Boschstraat af naar circa 500 mvt per etmaal.
- Door het instellen van eenrichtingsverkeer van zuid naar noord rijdt in de ochtendspits het autoverkeer met de fietsers mee. Dit verkleint de conflictkans.
- De intensiteiten op de Heerenlaan nemen toe naar 640 mvt per etmaal. Doordat de Heerenlaan wordt heringericht, inclusief de aanleg van een trottoir kan deze weg het verkeer op een veilige manier afwikkelen.
- De intensiteiten op de Gerelaan nemen toe naar 945 mvt per etmaal, de Gerelaan is hiervoor goed ingericht.

Leefbaarheid

- Op de Gerelaan neemt het verkeer toe tot boven de 1.000 mvt per etmaal en dit zorgt voor een beperkte afname van de leefbaarheid aldaar.

Bereikbaarheid

- Het eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van het totale gebied afneemt.

Bijlage 3: Intensiteiten bij de verschillende varianten in fase 3

In fase 3 is de noordoostelijke wijkontsluitingsweg aangelegd en heeft de Burgemeester Wernaarkade west geen aansluiting meer op de N209. In vrijwel alle varianten worden de witte bruggetjes afgesloten voor autoverkeer om gehoor te geven aan het raadsstandpunt dat er geen sprake mag zijn van doorgaand verkeer door de wijk.

Variant A = handhaven huidige verkeersstructuur



Variant A = handhaven huidige verkeersstructuur

- Sportparklaan krijgt circa 185 mvt per etmaal te verwerken in twee richtingen. Dit is verkeer naar de Burg. Warnaarkade-oost en van en naar Burg. Warnaarkade-west
- Op Burg. Warnaarkade-west komen 50 mvt aan en vertrekken 50 mvt = 100 mvt in totaal
- Op Burg. Warnaarkade-oost komen 85 mvt aan en vertrekken 85 mvt = 170 mvt in totaal
- Heerenlaan ter hoogte van het doodlopende straatje krijgt 120 mvt te verwerken = Burg. Warnaarkade-oost + het doodlopende straatje
- Het verkeer van Oostvaarderskwartier rijdt af en aan via de nieuwe wijkontsluitingsweg

Veiligheid

- Het streven bij dit ontwerp is om een rustig schoolplein te creëren, waarbij leerlingen op een veilige manier kunnen bewegen tussen de verschillende gebouwen zoals het Groene Hart Rijnwoude, de Johannes Postschool en de Landvliethal. In deze variant komt er in 2 richtingen autoverkeer door het gebied tussen de scholen heen, wat negatief wordt beoordeeld.

Leefbaarheid

- Door de afsluiting van de bruggetjes aan de Gerelaan en D. vd Boschstraat neemt het totaal aan verkeer in het gebied enorm af. Dit komt de leefbaarheid ten goede. Je hebt daardoor ook minder verkeer op de Gerelaan en D. vd Boschstraat.
- In de afweging van varianten wordt deze leefbaarheid als neutraal gezien.

Bereikbaarheid

- Door de afsluiting van de bruggetjes aan de Gerelaan en D. vd Boschstraat ontstaat er een barrière voor gemotoriseerd verkeer tussen het dorp-oost en HWD noord-oost.
- Via de nieuwe ontsluiting aan de N209 zijn alle functies en woningen goed en snel bereikbaar.
- In de afweging van varianten wordt deze bereikbaarheid als neutraal gezien.

Variant B = geen eenrichtingsverkeer Burg. Waraarkade-oost



Variant B = geen eenrichtingsverkeer Burg. Warnarkade-oost

- Sportparklaan krijgt circa 235 mvt per etmaal te verwerken in twee richtingen. Dit is verkeer naar de Burg. Warnarkade-oost en van en naar Burg. Warnarkade-west
- Op Burg. Warnarkade-west komen 50 mvt aan en vertrekken 50 mvt = 100 mvt in totaal
- Op Burg. Warnarkade-oost komen 85 mvt aan, 50 mvt keren en rijden terug via de Sportparklaan en 35 mvt rijden door via de Heerenlaan
- Heerenlaan ter hoogte van het doodlopende straatje krijgt 60 mvt te verwerken = 35 mvt vanaf de Burg. Warnarkade-oost + het doodlopende straatje
- Het verkeer van Oostvaarderskwartier rijdt af en aan via de nieuwe wijkontsluitingsweg

Veiligheid

- Het streven bij dit ontwerp is om een rustig schoolplein te creëren, waarbij leerlingen op een veilige manier kunnen bewegen tussen de verschillende gebouwen zoals het Groene Hart Rijnwoude, de Johannes Postschool en de Landvliethal. In deze variant komt er in 2 richtingen autoverkeer door het gebied tussen de scholen heen. Dat wordt negatief beoordeeld

Leefbaarheid

- Door de afsluiting van de bruggetjes aan de Gerelaan en D. vd Boschstraat neemt het totaal aan verkeer in het gebied enorm af. Dit komt de leefbaarheid ten goede.
- Doordat het eenrichtingsverkeer op de Burg. Warnarkade wordt opgeheven, gaan automobilisten keren om via de Sportparklaan weg te rijden.

Bereikbaarheid

- Door de afsluiting van de bruggetjes aan de Gerelaan en D. vd Boschstraat ontstaat er een barrière voor gemotoriseerd verkeer tussen het dorp-oost en HWD noord-oost.
- Via de nieuwe ontsluiting aan de N209 zijn alle functies en woningen goed en snel bereikbaar.
- In de afweging van varianten wordt deze bereikbaarheid als neutraal gezien.

Variant C = geen doorgaand verkeer Sportparklaan en tweerichtingen verkeer Burg. Warnaarkade-oost



Variant C = geen doorgaand verkeer Sportparklaan en tweerichtingen verkeer Burg. Warnarkade-oost

- Er is geen gemotoriseerd verkeer op de Sportparklaan ter hoogte van het plein tussen de scholen in
- Op Burg. Warnarkade-west komen 50 ritten aan en vertrekken 50 ritten. Hierbij komen 20 ritten vanaf de Burg. Warnarkade-oost die keren bij de lus, deze auto's rijden ook weer terug. Dit maakt het aantal intensiteiten op de Burg. Warnarkade-west 140 mvt.
- Op Burg. Warnarkade-oost rijdt verkeer van de Burg. Warnarkade-west en -oost en dat zijn 270 mvt in totaal.
- Het verkeer van Oostvaarderskwartier rijdt af en aan via de nieuwe wijkontsluitingsweg

Veiligheid

- Het streven bij dit ontwerp is om een rustig schoolplein te creëren, waarbij leerlingen op een veilige manier kunnen bewegen tussen de verschillende gebouwen. In deze variant is het plein vrij van gemotoriseerd verkeer.

Leefbaarheid

- Door de afsluiting van de bruggetjes aan de Gerelaan en D. vd Boschstraat neemt het totaal aan verkeer in het gebied enorm af. Dit komt de leefbaarheid ten goede.
- Door het afsluiten van de Sportparklaan neemt naast de veiligheid ook de leefbaarheid toe.
- Het afsluiten van de Sportparklaan zorgt ervoor dat al het verkeer op de Burg. Warnarkade in twee richtingen van de weg gebruik maakt. Dit maakt de kans om verkeer tegen te komen groter.

Bereikbaarheid

- Door de afsluiting van de bruggetjes aan de Gerelaan en D. vd Boschstraat ontstaat er een barrière voor gemotoriseerd verkeer tussen het dorp-oost en HWD noord-oost.
- Via de nieuwe ontsluiting aan de N209 zijn alle functies en woningen goed en snel bereikbaar.
- Door de afsluiting van de Sportparklaan wordt de bereikbaarheid van de totale Burg. Warnarkade slechter.

Variant D = Eenrichtingsverkeer Sportparklaan van noord naar zuid en tweerichtingen verkeer Burg. Wernaarkade-oost



Variant D = Eenrichtingsverkeer Sportparklaan van noord naar zuid en tweerichtingen verkeer Burg. Warnarkade-oost

- Op de Sportparklaan gaan in 1 richting gemotoriseerd verkeer over het plein tussen de scholen in.
- Dit verkeer rijdt hier met name buiten de ochtendspits omdat de route gaat van noord naar zuid en in de ochtendspits rijdt het verkeer met name van zuid naar noord.
- Op Burg. Warnarkade-west komen 50 ritten aan en vertrekken 50 ritten.
- Op Burg. Warnarkade-oost rijdt verkeer dat op de Burg. Warnarkade-oost moet zijn en verkeer vanaf de Burg. Warnarkade-west dat wegrijdt.
- Het verkeer van Oostvaarderskwartier rijdt af en aan via de nieuwe wijkontsluitingsweg

Veiligheid

- Het streven bij dit ontwerp is om een rustig schoolplein te creëren, waarbij leerlingen op een veilige manier kunnen bewegen tussen de verschillende gebouwen zoals het Groene Hart Rijnwoude, de Johannes Postschool en de Landvliethal. In deze variant rijdt het gemotoriseerd verkeer vanuit 1 richting over het plein heen, vooral in de avondspits

Leefbaarheid

- Door de afsluiting van de bruggetjes aan de Gerelaan en D. vd Boschstraat neemt het totaal aan verkeer in het gebied enorm af. Dit komt de leefbaarheid ten goede.
- Door het eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan neemt naast de veiligheid ook de leefbaarheid toe, al is het in mindere mate dan in variant C.

Bereikbaarheid

- Door de afsluiting van de bruggetjes aan de Gerelaan en D. vd Boschstraat ontstaat er een barrière voor gemotoriseerd verkeer tussen het dorp-oost en HWD noord-oost.
- Via de nieuwe ontsluiting aan de N209 zijn alle functies en woningen goed en snel bereikbaar.
- De bereikbaarheid is vergelijkbaar met variant A

Variant E = Afsluiten Heerenlaan ten noorden van ingang Oostvaarderskwartier



Variant E = Afsluiten Heerenlaan ten noorden van ingang Oostvaarderskwartier

- De afsluiting van het bruggetje op de Gerelaan wordt verplaatst naar het noorden, direct na de in/uitgang van de wijk Oostvaarderskwartier. Hierdoor is via het Oostvaarderskwartier doorgaand verkeer door het gebied mogelijk. Dit is **NIET** in overeenstemming met het genomen raadsbesluit waarin staat dat er **GEEN** doorgang mag zijn tussen de N209 en Dorpsstraat-oost.
- De variant wordt opgenomen omdat deze is aangedragen door een bewoner en we inzichtelijk willen maken dat deze variant niet de meest gunstige is voor het gebied ten noordoosten van de watergang.
- Omdat niet in te schatten is hoeveel verkeer via de te ontstane route gaat rijden, zijn er geen aantallen weergegeven.
- Omdat de route Sportparklaan – Burg. Warnarkade-oost – Gerelaan open is, wordt dit een route vanaf de N209 en voor verkeer ten noorden van de watergang.
- Omdat de route Gerelaan – Heerenlaan – door de wijk Oostvaarderskwartier open is, wordt dit een route vanaf dorp-oost naar de N209 en naar de bestemmingen ten noorden van de watergang.

Veiligheid

- Het streven bij dit ontwerp is om een rustig schoolplein te creëren, waarbij leerlingen op een veilige manier kunnen bewegen tussen de verschillende gebouwen. In deze variant wordt hier niet aan voldaan en wordt zelfs extra verkeer aangetrokken door een verbinding te maken tussen de N209 en Dorpsstraat-oost.

Leefbaarheid

- Door de afsluiting bij het bruggetje aan de Gerelaan niet te maken, ontstaat een totaal andere situatie in het gebied ten noorden van de watergang. Er komen twee routes vanaf de N209 naar Dorpsstraat-oost, te weten via de Sportparklaan en door de nieuwe woonwijk Oostvaarderskwartier. Dit komt de leefbaarheid in het gebied niet ten goede.

Bereikbaarheid

- Ten opzichte van de andere varianten verbetert de bereikbaarheid

