

Tijdens de beeldvormende commissievergadering op 4 september 2025 zijn verschillende vragen gesteld die geen betrekking hebben op het beeldkwaliteitsplan Bronsgeest. Hieronder worden de volgende vragen beantwoord.

1. Naar aanleiding van de zienswijze wordt gevraagd of het kruispunt met stoplichten wel de meest geschikte vorm is
2. Is er in de enclave rekening gehouden met erfdienstbaarheid
3. Wordt de nadeelcompensatie verhaalt in een anterieure overeenkomst.

1. Kruispunt met van stoplichten.

In de Nota van beantwoording van het bestemmingsplan Bronsgeest is aangegeven dat de huidige rotonde (met een extra poot voor Bronsgeest) onvoldoende is om het verkeer in de toekomst te kunnen afwikkelen. Alhoewel de verkeerstoename vanuit Bronsgeest op de Van Berckelweg relatief beperkt is, zijn er aanpassingen aan de Van Berckelweg noodzakelijk om het toekomstig verkeer, inclusief Bronsgeest te kunnen afwikkelen.

Er zijn meerdere varianten uitgewerkt

- a) Rotonde-varianten
- b) Voorrangsplein (LaRGaS)
- c) Kruispunt met verkeerslichten

Daarbij is ook rekening gehouden met een veilige oversteek voor voetgangers en fietsers, door bijvoorbeeld een fietstunnel.

1. Rotondevarianten

De huidige (gedeeltelijke) turborotonde is niet geschikt om zonder aanpassingen een 4^e tak op aan te sluiten. Wanneer wordt gekozen voor een rotonde, dient deze conform de richtlijnen voor rotondes binnen de bebouwde kom te worden aangelegd. Dit houdt in dat voetgangers en fietsers voorrang dienen te krijgen op het gemotoriseerd verkeer. Dit zal een sterk vertragende werking hebben op de doorstroming van het verkeer. Bovendien is een turborotonde met voorrang voor fietsers en voetgangers sterk af te raden, gezien het grote risico op ongevallen. In

de onderstaande waarderingsmatrix is dan ook de reguliere (gebiedsontsluiting binnen de bebouwde kom) rotonde opgenomen, en geen turborotonde.

2. Voorrangsplein (LaRGaS)

Een voorrangsplein met LaRGaS-vormgeving (Langzaam Rijden Gaat Sneller) is eveneens onderzocht. Bij een dergelijk kruispunt vormt één richting de dominante richting, en dient kruisend verkeer voorrang te verlenen op die richting. In het geval van de kruising Van Berckelweg/Overbeek/Bronsgaest is een voorrangsplein een goede oplossing om de doorstroming oost-west te waarborgen. Voor verkeer dat vanuit Bronsgaest of Overbeek komt is deze oplossing niet optimaal. Hiatvorming kan op drukke momenten sterk onder druk staan, waardoor verkeer niet altijd goed kan oprijden. Voor langzaam verkeer (fietsers/voetgangers) geldt dat dit, in noord-zuid richting, in sterke mate. Bij een doorgaande verkeersstroom gaan fietsers en voetgangers die willen oversteken risico's nemen wanneer het te lang duurt voordat zij kunnen oversteken. Voor deze richting is een voorrangsplein zeer nadelig.

3. Een kruispunt met verkeerslichten (VRI)

Een met verkeerslichten geregeld kruispunt is de derde variant waarvan Goudappel concludeert dat deze mogelijk is. Deze werkt iets meer vertragend dan een voorrangsplein voor de richting oost-west, maar maakt oversteken voor voetgangers en fietsers vele malen eenvoudiger en veiliger. Daarbij kan verkeer uit Overbeek of Bronsgaest ook gewoon op een geregelde wijze veilig het kruispunt oprijden. Belangrijk voordeel van een VRI is dat er bij deze oplossing aan knoppen gedraaid kan worden, al naar gelang het verkeersaanbod. De VRI kan daardoor op zomerse dagen, wanneer er veel toeristisch verkeer is, op een andere wijze regelen dan in de winter, wanneer dit toeristisch verkeer er niet is. (Hoogwaardig) openbaar vervoer en hulpdiensten kunnen bovendien met prioriteit worden doorgelaten. Voor de bestaande nabije VRI in de Gooweg zijn dergelijke regelscenario's al van toepassing. Een nieuwe VRI bij Bronsgaest kan (en moet) verkeerskundig worden gekoppeld aan deze bestaande VRI voor een soepele regeling en een vlotte en veilige doorstroming. Daarnaast is er nog een heel belangrijk voordeel van de mogelijkheid om aanbodafhankelijk te regelen: de onzekerheid over de aanleg van de alzijdige ontsluiting van de Beeklaan op de N206 wordt ermee ondervangen. Een VRI laat zich heel eenvoudig aanpassen al naar gelang het verkeersaanbod, dat bij

een alzijdige ontsluiting veel geringer is dan bij het in stand blijven van de enkelzijdige ontsluiting. Ingrepen in de fysieke ruimte zijn dan niet noodzakelijk. Deze flexibiliteit is in dit kader erg belangrijk.

Waarderingstabel

In onderstaande tabel zijn de drie kruispuntoplossingen gescoord op diverse factoren.

	Reguliere rotonde	Voorrangsplein (LaRGaS)	VRI
Algemene verkeersveiligheid	-remt verkeer af -duidelijke voorrang	-geen remming op doorgaande route -duidelijke voorrang	-geen remming -continu geregelde situatie -duidelijke voorrang
Doorstroming doorgaand autoverkeer	-voorrang langzaam verkeer verstoort doorgaande richting	-doorgaand verkeer kan ongehinderd doorrijden	-doorgaand verkeer kan aanbod gestuurd doorrijden
Doorstroming OV	-bus moet mee in overig verkeer, en voorrang verlenen	-bus kan ongehinderd doorrijden	-bus kan met prioriteit over de kruising doorrijden
Veiligheid langzaam verkeer	-langzaam verkeer neemt voorrang, maar krijgt dat door drukte niet altijd	-langzaam verkeer neemt risico's om over te steken	-kruisend langzaam verkeer wordt (nagenoeg) conflictvrij geregeld
Oversteekbaarheid langzaam verkeer	-langzaam verkeer heeft voorrang, dus kan altijd oversteken	-zeer lange wachttijden mogelijk, vooral voor ouderen en kinderen	-overstekend langzaam verkeer wordt aanbod gestuurd geregeld
Flexibiliteit nader omschrijven	-een bestaande rotonde aanpassen aan een sterk gewijzigd verkeersaanbod is niet mogelijk zonder fysieke ingrepen	-een LaRGaS is een goede oplossing bij een duidelijk dominante hoofdstroom. Wanneer het verkeersaanbod toch anders is, neemt de LaRGaS onnodig veel ruimte in beslag	-een met verkeerslichten geregeld kruispunt is dynamisch, en aanbod gestuurd. Hiermee kan ingespeeld worden op wijzigend verkeersaanbod, en blijft er een goede verkeersafwikkeling.

Uit de beoordeling van de drie varianten blijkt dat de VRI het beste scoort. Naar aanleiding daarvan heeft Royal HaskoningDHV opdracht gekregen om een VRI-

analyse uit te voeren om duidelijkheid te krijgen of, en met welke vormgeving en regelmethoediek het kruispunt Bronsgeest als VRI kan functioneren. De conclusie uit de memo van 13 juli 2023 is dat het kruispunt tot 2035 goed kan functioneren en dat daarna een aanvullende capaciteitsverhoging nodig is.

In dit kader is ook genoemd dat er aan een nieuwe mobiliteitsagenda 2040 wordt gewerkt. Een belangrijk punt, dat tegelijkertijd ook losstaat van de ontwikkeling van Bronsgeest, is de aanpassing van de kruising N206/Beeklaan. Het al dan niet alzijdig maken van deze aansluiting heeft impact op de ontsluiting van Noordwijk aan de Van Berckelweg. Een onderzoek van Goudappel toont namelijk aan dat er op de Van Berckelweg modelmatig +/- 4700 minder motorvoertuigen rijden als de aansluiting N206/Verlengde Beeklaan alzijdig wordt uitgevoerd. Dit zou betekenen dat de kruispuntoplossing aan de Van Berckelweg t.b.v. Bronsgeest een stuk minder 'zwaar' uitgevoerd hoeft te worden dan wanneer er geen sprake zou zijn van de alzijdige aansluiting Verlengde Beeklaan/ N206. Hoewel de aansluiting Verlengde Beeklaan/N206 ver van het projectgebied af ligt, is de impact van de keuze die hier gemaakt wordt voor de verkeersontsluiting voor de woningbouw in Bronsgeest significant groot te noemen.

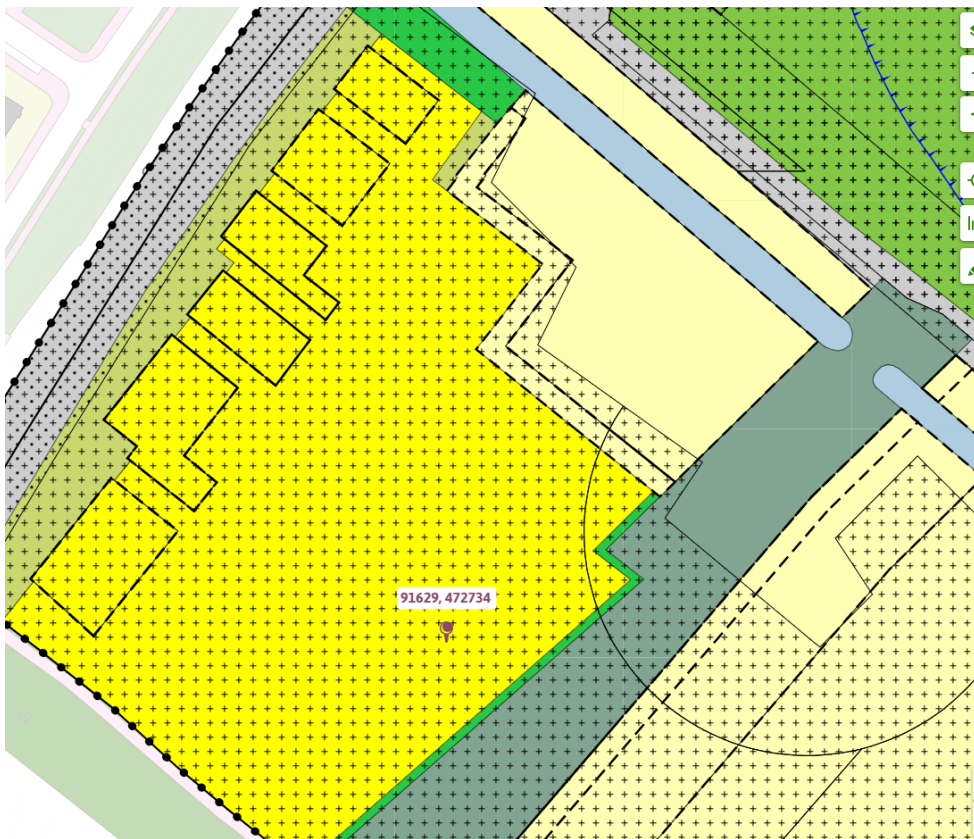
2. Erfdienstbaarheid.

Uit het erfdienstbaarheid onderzoek volgt alleen een erfdienstbaarheid voor Gooweg 20.

Met betrekking tot deze erfdienstbaarheid wordt verwezen naar een acte van 3 oktober 1920. Citaat: *Gevestigd wordt een erfdienstbaarheid van voetpad ten behoeve van Gooweg 20 (perceel sectie M nummer 811) ten laste van het aan verkoper verblijvende perceel nr. 812 voornoemd over den bestaande uitgang van en naar de weg.*

Deze erfdienstbaarheid heeft in het bestemmingsplan vorm gekregen door aansluitend aan de achterzijde van het perceel aan de Gooweg een en aansluitend in het uitwerkingsplan een strook van 2 m breed te bestemmen als Groen. Zie onderstaande figuren.

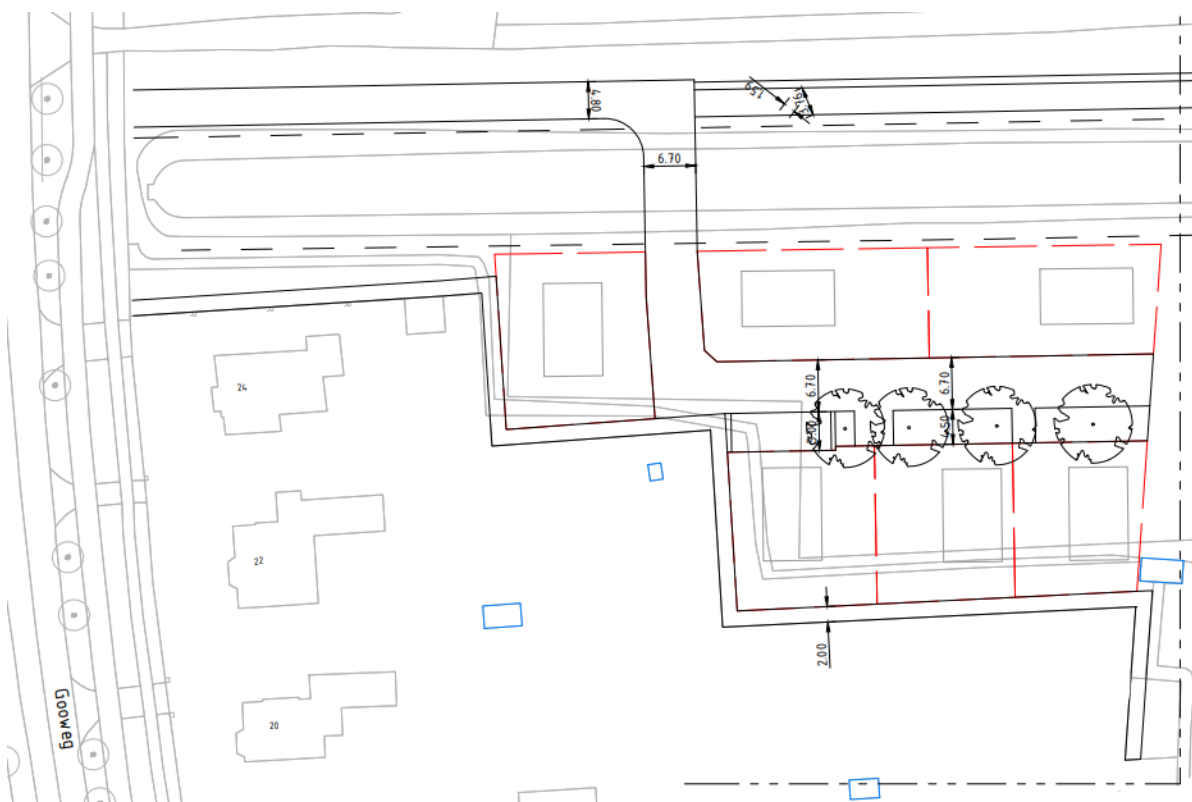
Vervolgens kan via de weg in de enclave de weg worden vervolgd naar de Gooweg.



Figuur 1 Verbeelding herstelbesluit bestemmingsplan Bronsgeest 2021t



Figuur 2 Verbeelding uitwerkingsplan Bronsgeest2023



3. Nadeelcompensatie.

De risicoanalyse planschade, bijlage bij het Exploitatieplan Bronsgeest, eerste herziening, is bedoeld om inzicht te krijgen in de mogelijke omvang van de planschade als gevolg van de uitwerking van het bestemmingsplan Bronsgeest. Deze bedragen zijn doorgerekend in de exploitatiebijdrage en in de grondprijs.