

Voor de ontsluiting van plangebied fase 1 zijn verschillende opties in beeld gebracht.



Uitgangspunt m.b.t. de ontwikkeling / ontsluiting:

- Zowel fase 1 als fase 2 hebben een eigen ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer
- Fase 1 en 2 worden enkel verbonden met elkaar voor langzaamverkeer. Hierdoor kan het binnengebied een groene, parkachtige uitstraling krijgen
- Parkeren voor bewoners en bezoekers worden op het te ontwikkelen perceel gerealiseerd
- De ontsluiting dient te gerealiseerd te kunnen worden binnen de afgesproken fasering en planning (oplevering appartementen en woonrijpmaken: eind 2029)

Scores behorende bij de afwegingstabel:

- Beschikbaarheid aangrenzend grondgebied** - Dit thema scoort een:
- + als het aangrenzende grondgebied openbaar is (gemeentelijk bezit)
 - als aangrenzend grondgebied van derden aangekocht dient te worden en/of wanneer de functie op de aangrenzende grond uitgeplaatst dient te worden
- Ruimtelijk- en verkeerstechnisch inpasbaar** - Dit thema scoort een:
- + als er voldoende ruimte is voor een volwaardige auto ontsluiting
 - +/- als dit aspect nader onderzocht dient te worden
 - als er onvoldoende ruimte is voor een volwaardige auto ontsluiting
- Wegcapaciteit bij verkeerstoename** - Dit thema scoort een:
- + als toenemend verkeer geen gevolgen heeft op de huidige wegcapaciteit
- Fietsveiligheid hoofdfietsroute** - Dit thema scoort een:
- + als de fietser een eigen plek heeft in het wegprofiel, waardoor interactie met autoverkeer beperkt is
 - +/- als er interactie met autoverkeer ontstaat omdat de fietser de rijbaan deelt met autoverkeer
- Gefaseerd realiseerbaar binnen de planning** - Dit thema scoort een:
- + als een gefaseerde ontwikkeling mogelijk is en fase 1 binnen de planning uitgevoerd kan worden
 - als een gefaseerde ontwikkeling niet mogelijk is en fase 1 niet binnen de planning uitgevoerd kan worden
 - +/- als bij de uitplaatsing van functies, dit aspect nader onderzocht moet worden
- Passend binnen de huidige bestemming** - Dit thema scoort een:
- + als realisatie van de toegangsweg binnen het vigerend omgevingsplan / bestemmingsplan past
 - als realisatie van de toegangsweg niet binnen het vigerend omgevingsplan / bestemmingsplan past en er een nieuwe ruimtelijke procedure opgestart dient te worden

Afwegingstabel ontsluitingsopties

	Beschikbaarheid aangrenzend grondgebied	Ruimtelijk- en verkeerstechnisch inpasbaar	Wegcapaciteit bij verkeers toename	Fietsveiligheid hoofd fietsroute	Gefaseerd realiseerbaar binnen de planning	Passend binnen de huidige bestemming
De Bloemen (noordzijde)						
Optie 1A	+	+	+	+/-	-	+
Optie 1B	-	-	+	+/-	+/-	-
Optie 1C	-	+	+	+/-	+/-	+
Margaret Krophollerlaan	+	+	+	+/-	+	+
Laan van Albert's Hoeve	+	+/-	+	+	-	-
De Bloemen (westzijde)	+	+	+	+	-	+

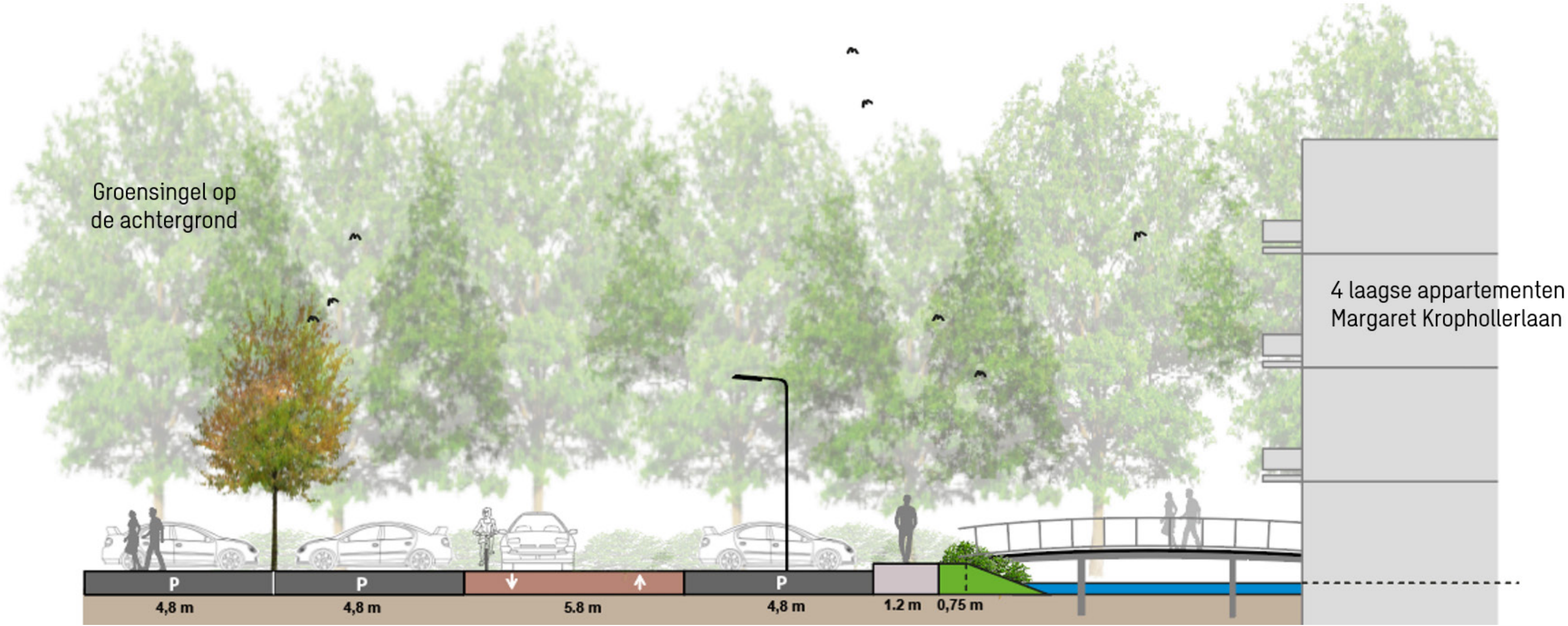
2 Herinrichting Openbare Ruimte (zuidzijde ontwikkeling Berg en Bal)

Inloopavond
23 september 2026

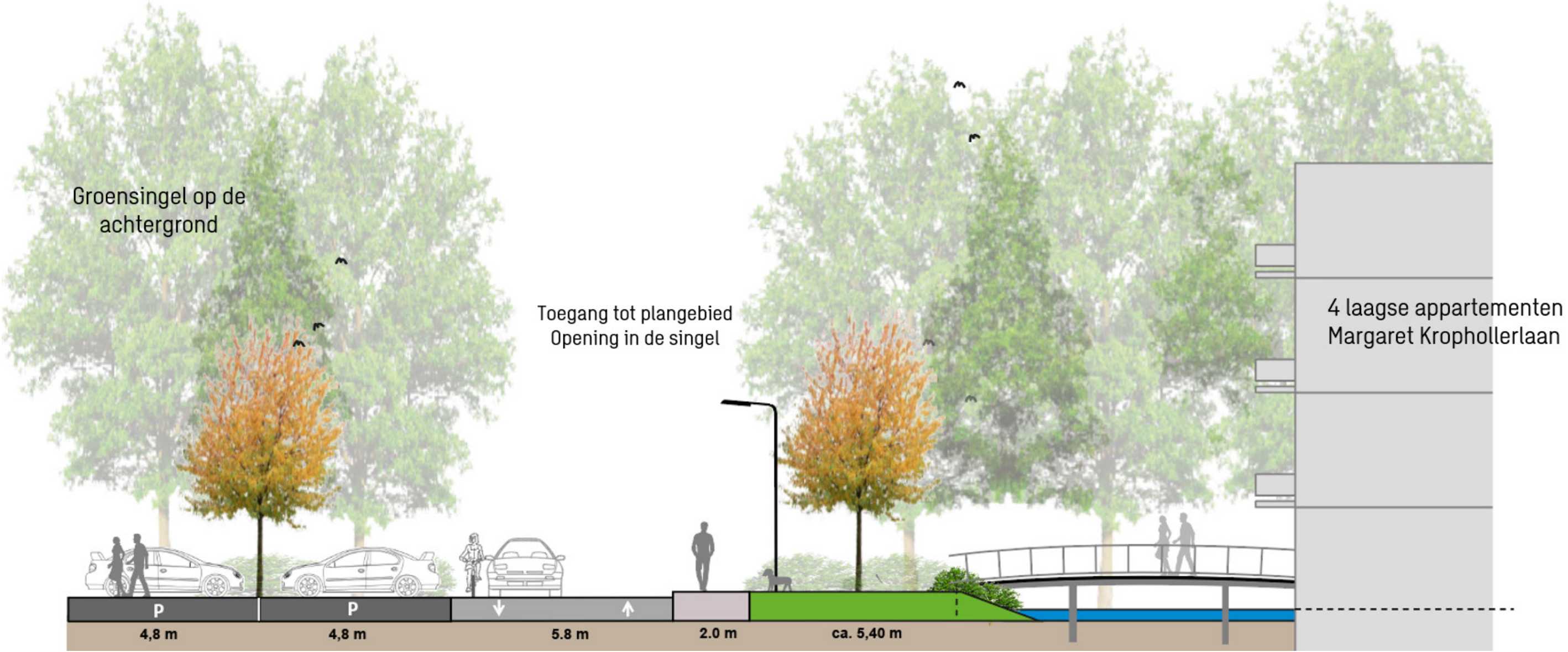
Bestaande inrichting parkeerterrein Margaret Krophollerlaan



Nieuwe inrichting parkeerterrein Margaret Krophollerlaan



Huidig profiel parkeerterrein Margaret Krophollerlaan



Nieuw profiel parkeerterrein Margaret Krophollerlaan

3

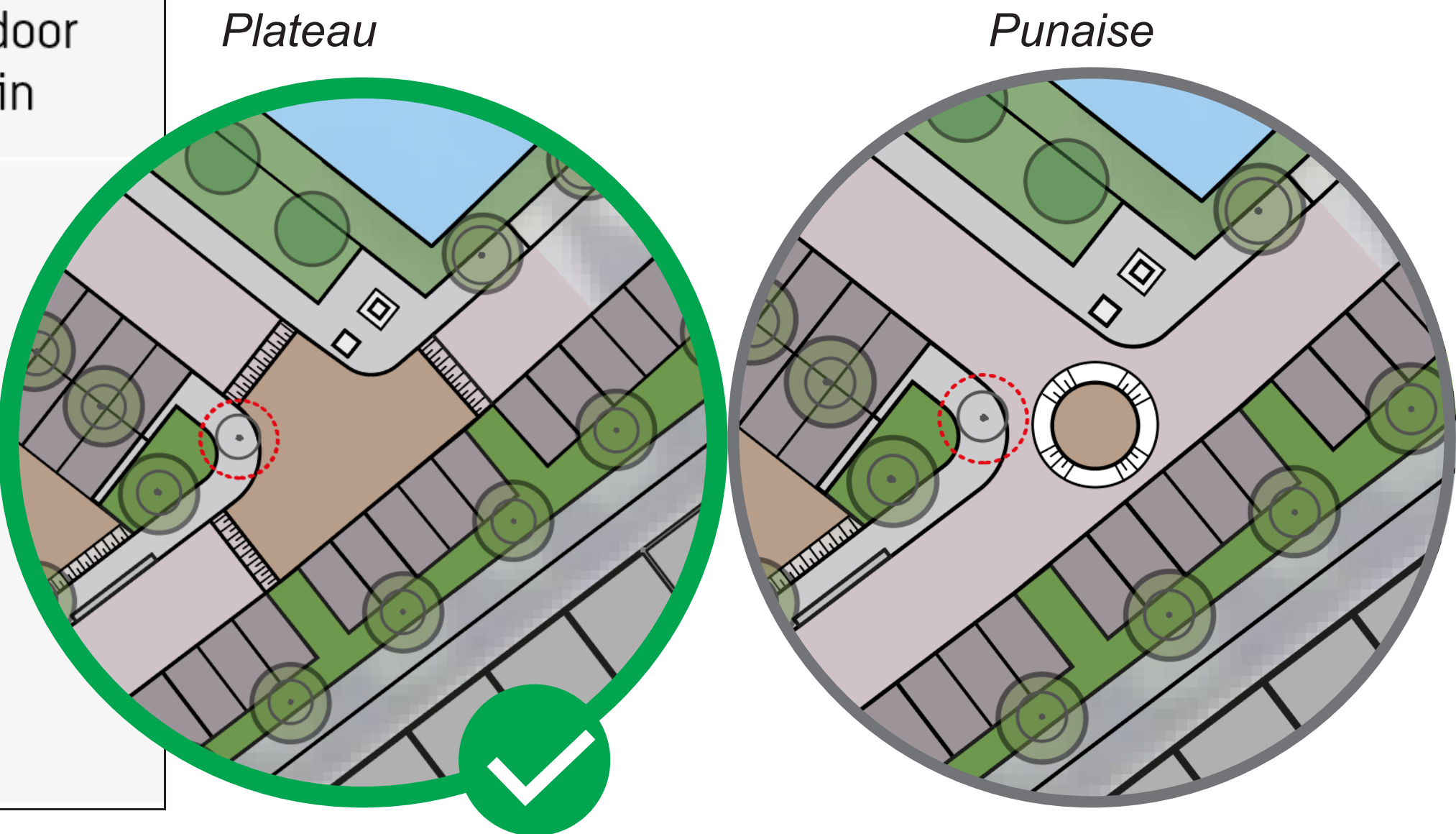
Herinrichting kruising Margaret Krophollerlaan / nieuwe ontsluiting

Inloopavond
23 september 2026

Op basis van de CROW ontwerprichtlijnen en de erftoegangsfunctie van de Margaret Krophollerlaan zijn de volgende mogelijkheden voor een kruising van toepassing:

Gelijkwaardig kruispunt met snelheidsremmers (plateau of punaise)

Voordelen	Nadelen
De snelheidsremmende werking bij een plateau is goed voor alle gemotoriseerd verkeer (auto's, motoren en (brom)fietzers	De snelheidsremmende werking bij een punaise is beperkter voor motor en (brom)fietser
Door de gelijkwaardigheid heeft verkeer van rechts voorrang en dit draagt ook bij aan snelheidsverlaging nabij het kruispunt	Mogelijk lichtoverlast doordat autoverkeer bij de snelheidsremmer omhoog moet rijden. Hierdoor schijnen de koplampen hoger de woningen in
Een groter percentage afslaand verkeer draagt ook bij aan snelheidsverlaging nabij het kruispunt	Mogelijke geluid- en trilling overlast voor voertuigen die de snelheidsremmer passeren
Overstekende voetgangers kunnen à niveau oversteken bij een plateau,	Extra nadelen van een 'punaise': • Links afslaand verkeer rijdt voor de punaise langs, • Mogelijke gladheid voor fietsers, bromfietsers en motorrijders, • Overstekende voetgangers kunnen niet à niveau oversteken, • Risico op kantelen scootmobielen.
Kruispunt valt beter op (hoog attentieniveau)	



Conclusie

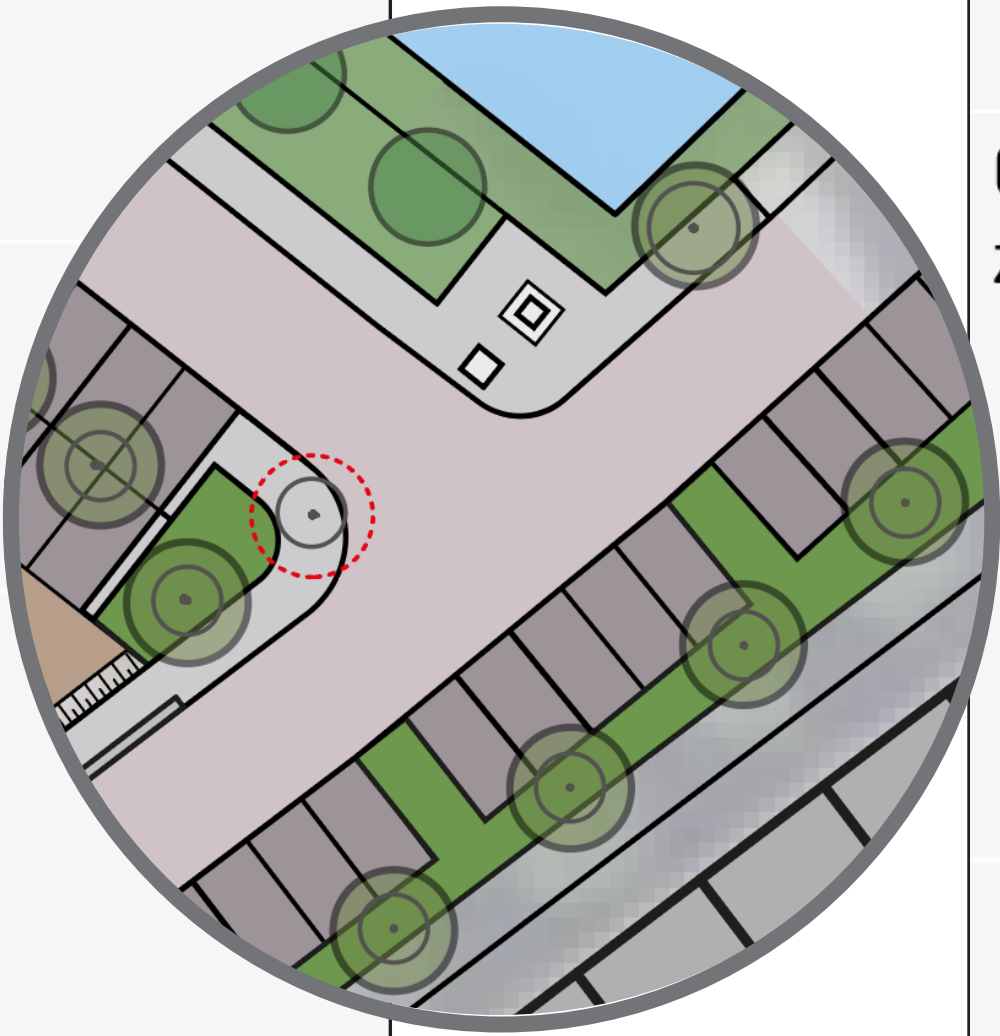
Vanwege de kans op overschrijdingen van de maximumsnelheid (30 km/u) heeft een kruising met een snelheidsremmer de voorkeur.

Het plateau heeft de voorkeur boven de 'punaise' omdat:

- het plateau alle gemotoriseerd verkeer remt
- de snelheidsremmende werking effect heeft op zowel rechtdoorgaand als afslaand verkeer
- voetgangers à niveau kunnen oversteken
- er bij gladheid minder risico optreedt voor motoren en (brom)fietzers

Gelijkwaardig kruispunt zonder snelheidsremmers

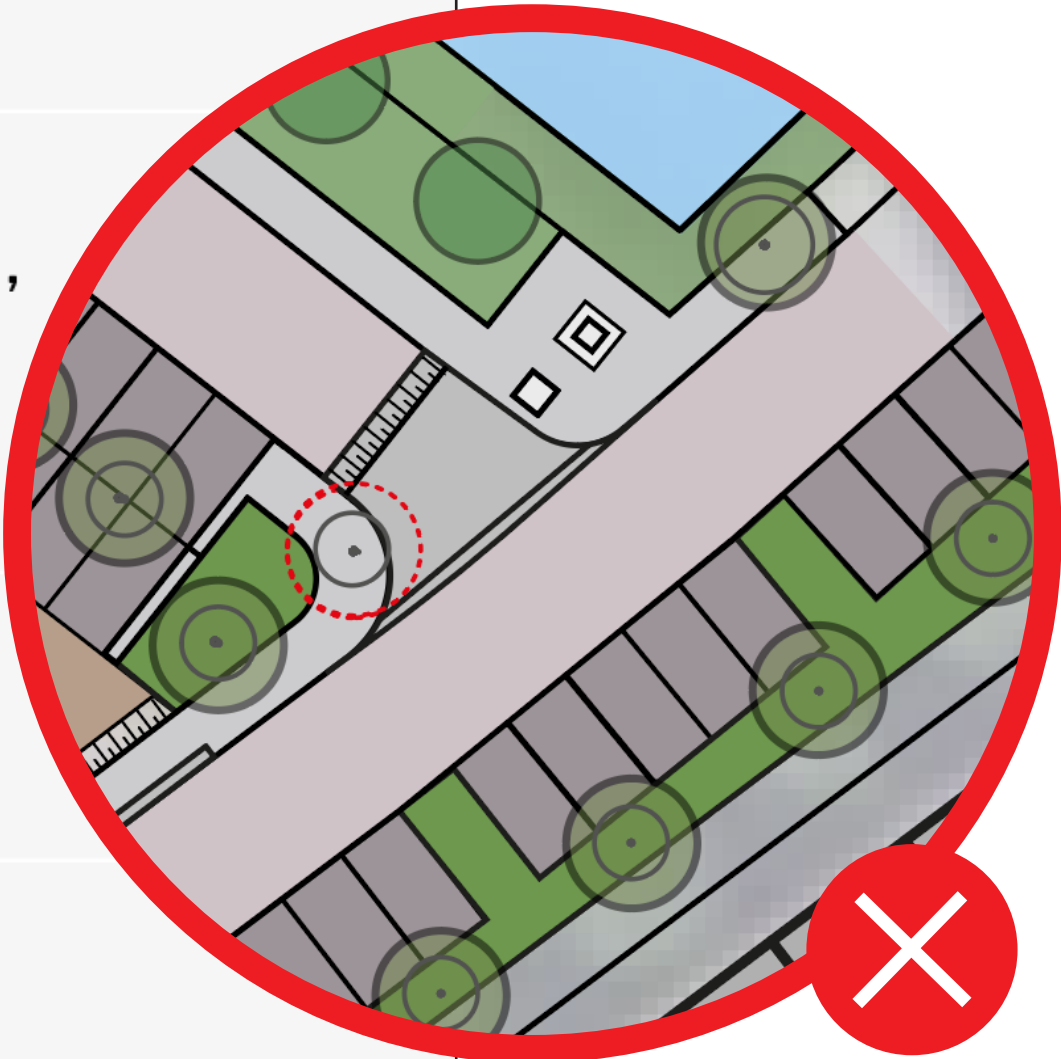
Voordelen	Nadelen
Geen (extra) risico op geluid- en trilling overlast van passerende voertuigen	Geen fysieke snelheidsremming op het kruisingsvlak
Door de gelijkwaardigheid heeft verkeer van rechts voorrang en dit draagt ook bij aan snelheidsverlaging nabij het kruispunt	Geen attentieverhoging bij de zijweg
Een groter percentage afslaand verkeer draagt ook bij aan snelheidsverlaging nabij het kruispunt,	Overstekende voetgangers kunnen niet à niveau oversteken
Doordat de auto's geen plateau of drempel oprijden geeft dit minder lichtoverlast bij de woningen langs de Margaret Krophollerlaan	



Kruispunt met inritconstructie (conform huidige situatie)

Voordelen	Nadelen
Geen (extra) risico op geluid- en trillings-overlast voor recht doorgaand verkeer.	Geen snelheidsremming op het kruisingsvlak voor verkeer op de Margaret Krophollerlaan (alleen voor verkeer van/naar het nieuw te ontwikkelen gebied)
Overstekende voetgangers kunnen de zijweg à niveau oversteken	Voor afslaand verkeer is een inrit-constructie steiler dan een plateau, verder geen attentieverhoging bij de zijweg
	Overstekende voetgangers kunnen de Margaret Krophollerlaan niet à niveau oversteken

Deze optie is hier niet passend maar omdat de huidige kruising ook als inritconstructie is vormgegeven, is deze optie wel meegenomen in de afweging van mogelijke oplossingsrichtingen





Zicht vanaf de Margaret Krophollerlaan op fietsers Lide Tulpsingel



Zicht vanuit het fietspad Lide Tulpsingel op Margaret Krophollerlaan



Zicht vanuit auto Margaret Krophollerlaan op fietsers Lide Tulpsingel

Het zicht op de kruising met het fietspad is voldoende voor een veilige verkeersafwikkeling:

- Vanuit de auto is een fietser op het fietspad al op een afstand van circa 40 tot 50 meter zichtbaar
- Wanneer een fietser zich op circa 20 meter afstand van het kruispunt bevindt, is een voertuig al zichtbaar op ongeveer 10 meter vóór de kruising

Conclusie:

- Er is voor zowel de automobilist als de (brom)fietser voldoende tijd om veilig tot stilstand te komen en/of de kruising veilig te passeren
- Dit geldt ook voor e-bikes en/of fatbikes die gemiddeld een hogere snelheid hebben
- Er zijn geen maatregelen ter verbetering aan het kruispunt nodig

De Margaret Krophollerlaan en de Laan van Albert’s Hoeve zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u, Er hebben verkeerstellingen en snelheidsmetingen plaatsgevonden in juni en september 2026.

Huidige verkeersintensiteiten (juni en september 2026):

Motorvoertuigen

Weg 	Etmaal	Ochtendspits 8-9 uur	Avondspits 17-18 uur
Margaret Krophollerlaan, motorvoertuigen	560	30	51
Laan van Albert’s Hoeve, motorvoertuigen	2.497	184	211

(Juni 2026)

Weg 	Etmaal	Ochtendspits 8-9 uur	Avondspits 17-18 uur
Margaret Krophollerlaan, motorvoertuigen	551	37	44
Laan van Albert’s Hoeve, motorvoertuigen	1.990	180	169

(September 2026)

(Brom)fietzers

Weg 	Etmaal	Ochtendspits 8-9 uur	Avondspits 17-18 uur
Margaret Krophollerlaan, (brom)fietzers	317	40	22
Laan van Albert’s Hoeve, (brom)fietzers	1.217	120	92

(Juni 2026)

Weg 	Etmaal	Ochtendspits 8-9 uur	Avondspits 17-18 uur
Margaret Krophollerlaan, (brom)fietzers	306	46	38
Laan van Albert’s Hoeve, (brom)fietzers	1.021	111	100

(September 2026)

Rijsnelheden

Weg 	Gemiddelde snelheid [km/u]	V85 [*] [km/u]
Margaret Krophollerlaan	27,5	33,8
Laan van Albert’s Hoeve	35,6	42,4

(Juni 2026)

Weg 	Gemiddelde snelheid [km/u]	V85 [*] [km/u]
Margaret Krophollerlaan	27,3	33,8
Laan van Albert’s Hoeve	34,9	42,3

(September 2026)

^{*} V85 is de snelheid die door 85% niet wordt overschreden

Uitgangspunten toekomstige verkeersintensiteiten:

- De toekomstige verkeersintensiteiten bestaan uit de huidige intensiteiten + de autonome groei (1% per jaar) + verkeersgeneratie van de nieuwbouw
- De verkeersgeneratie per koopappartement (75-100m2 BVO) bedraagt 5,6 motorvoertuigbewegingen per woning per weekdagetmaal
- Dit leidt tot een totale verkeersgeneratie van 72 x 5,6 = 403 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal. Per werkdagetmaal is dit 448 motorvoertuigbewegingen
- Voor de bepaling van de toekomstige spitsintensiteiten wordt uitgegaan van 10% van de etmaalintensiteit in zowel de ochtend- als avondspits.

Tabel: samenvatting prognose

	Huidig aantal verkeersbewegingen	Te verwachte groei verkeersbewegingen	Prognose verkeersbewegingen 2030	Gemiddeld gemeten snelheid
Margaret Krophollerlaan	560 (per etmaal)	470 (per etmaal)	ca. 1.030 (per etmaal)	27,5 km/u (15% rijdt min. 33,8 km/u)
<i>Drukste uur (17-18 uur):</i>	51 (9%)	42 (9%)	93 (9%)	
Laan van Albert’s Hoeve	2.497 (per etmaal)	470 (per etmaal)	ca. 3.046 (per etmaal)	35,6 km/u (15% rijdt min. 42,4 km/u)
<i>Drukste uur (17-18 uur):</i>	211 (8,5%)	48 (8,5%)	259 (8,5%)	

Conclusie:

Op basis van intensiteiten worden geen knelpunten verwacht op de Margaret Krophollerlaan en de Laan van Alberts Hoeve. Deze conclusie is (mede) gebaseerd op de grenswaarde zoals deze door het CROW(1) en SWOV(2) is bepaald voor behoud van de leefbaarheid in verblijfsgebieden. Deze ligt gemiddeld tussen de 5.000-6.000 motorvoertuigen per etmaal.

(1) CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek
(2) SWOV: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Huidige parkeerintensiteiten:

- De huidige parkeercapaciteit rondom de aansluiting met de Margaret Krophollerlaan betreft 127 parkeerplaatsen (zie kaartje).
- Aantal parkeerplaatsen per sectie:
 - Sectie 670: 3 pp
 - Sectie 671: 45 pp
 - Sectie 672: 39 pp
 - Sectie 673: 40 pp
- Er hebben parkeerdrukmetingen plaatsgevonden in juni en september 2026, tussen 23:00 en 24:00 uur wanneer de mensen thuis zijn
- Uitgaande van de hoogst gemeten aantallen bedraagt de bezetting gemiddeld 91 auto's (72 %) en maximaal 99 auto's (78 %)



Parkeersecties

Uitgangspunten toekomstige parkeer prognose:

- Met de herinrichting van het parkeerterrein gaan 10 parkeerplekken verloren.
- Toekomstige bewoners en bezoekers van Berg en Bal parkeren, conform gemeentelijke parkeernorm, nabij hun woning op het te ontwikkelen perceel
- In de Nota parkeernormen van de gemeente BUCH wordt de grens van 90% als maximum aanvaardbare bezetting aangehouden

Tabel: samenvatting prognose

	Huidige capaciteit	Totale bezetting in aantallen	Bezettingsgraad	Restcapaciteit bij 90% bezetting
Maart 2025	130 pp	83 pp	64 %	34 pp
Juni 2026	127 pp <i>(door plaatsing containers)</i>	99 pp	78 %	15 pp
September 2026	127 pp	92 pp	72 %	22 pp

In bovenstaande tabel zijn de hoogst gemeten parkeeraantallen van de maanden juni en september aangehouden

Conclusie:

- Toekomstige capaciteit is 117 pp
- Bij bezetting van 99 voertuigen (hoogst gemeten) zijn er nog 18 vrije plekken
- Uitgaande van een max. bezetting van 90%, dan nog nog 12 vrije plekken
- In de toekomstige situatie is dus voldoende restcapaciteit om het verlies van 10 parkeervakken te kunnen opvangen.

7 Globale fasering - Ontwikkeling Berg en Bal

Inloopavond
23 september 2026

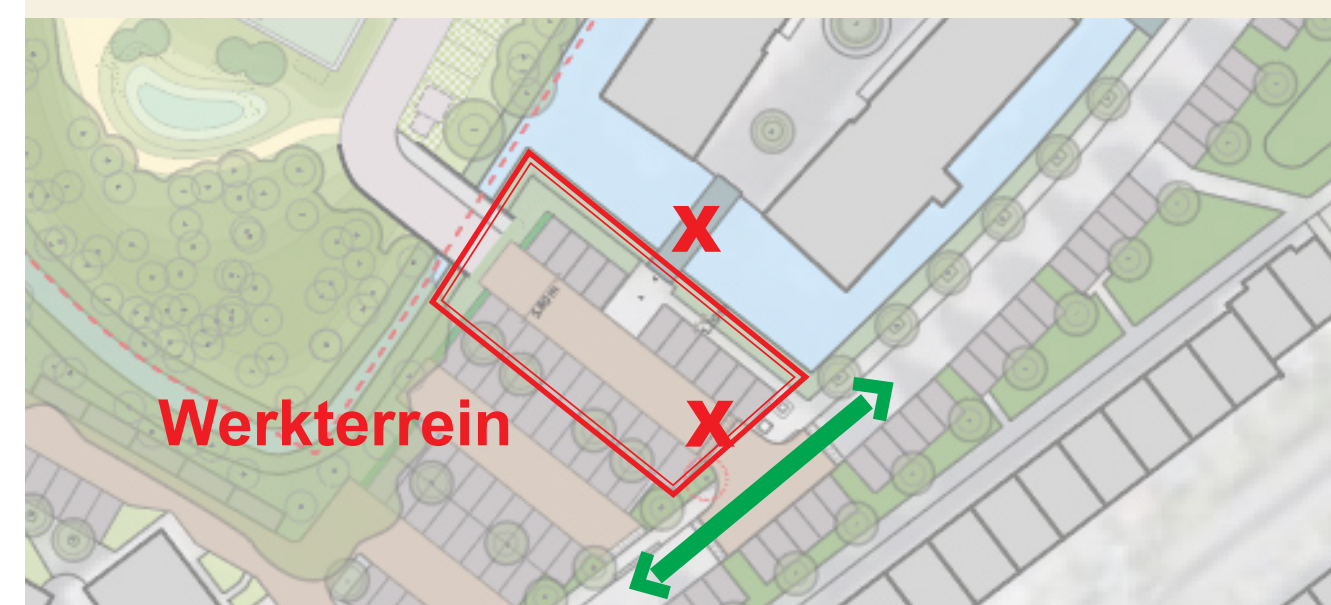
Fase 1: Aanleg brug



Uitvoeringsduur: ca. 2 maanden

T.b.v. de voorbereiding en de aanleg van de brug wordt de noordelijke inrit van de parkeerplaats afgezet met bouwhekken en ingericht als werkterrein

- Bomen kappen en grondwal afgraven (vanaf eigen perceel)
- Grond op tennisbanen deponeren
- Inrichten bouwterrein
- Landhoofden realiseren vanaf het parkeerterrein
- Brug aanleggen



Gedurende de bouw van de brug is het parkeerterrein niet toegankelijk en kan de voetgangersbrug niet gebruikt worden (veiligheid)

Fase 2: Bouwrijp maken



Uitvoeringsduur: 2 maanden

In deze fase wordt het te ontwikkelen perceel gereed gemaakt voor de bouwactiviteit

- Terreinafzetting en inrichting t.b.v. aan- en afvoer materialen
- Opschonen terrein / sloop tennisbaan, verharding, groen
- Grondverzet (afgraven, ophogen, egaliseren)
- Aanleg riolering / drainage nutsvoorzieningen
- Aanleg tijdelijke bouwwegen



Gedurende de bouwrijpfase zijn het parkeerterrein, het bouwperceel en de voetgangersbrug niet toegankelijk

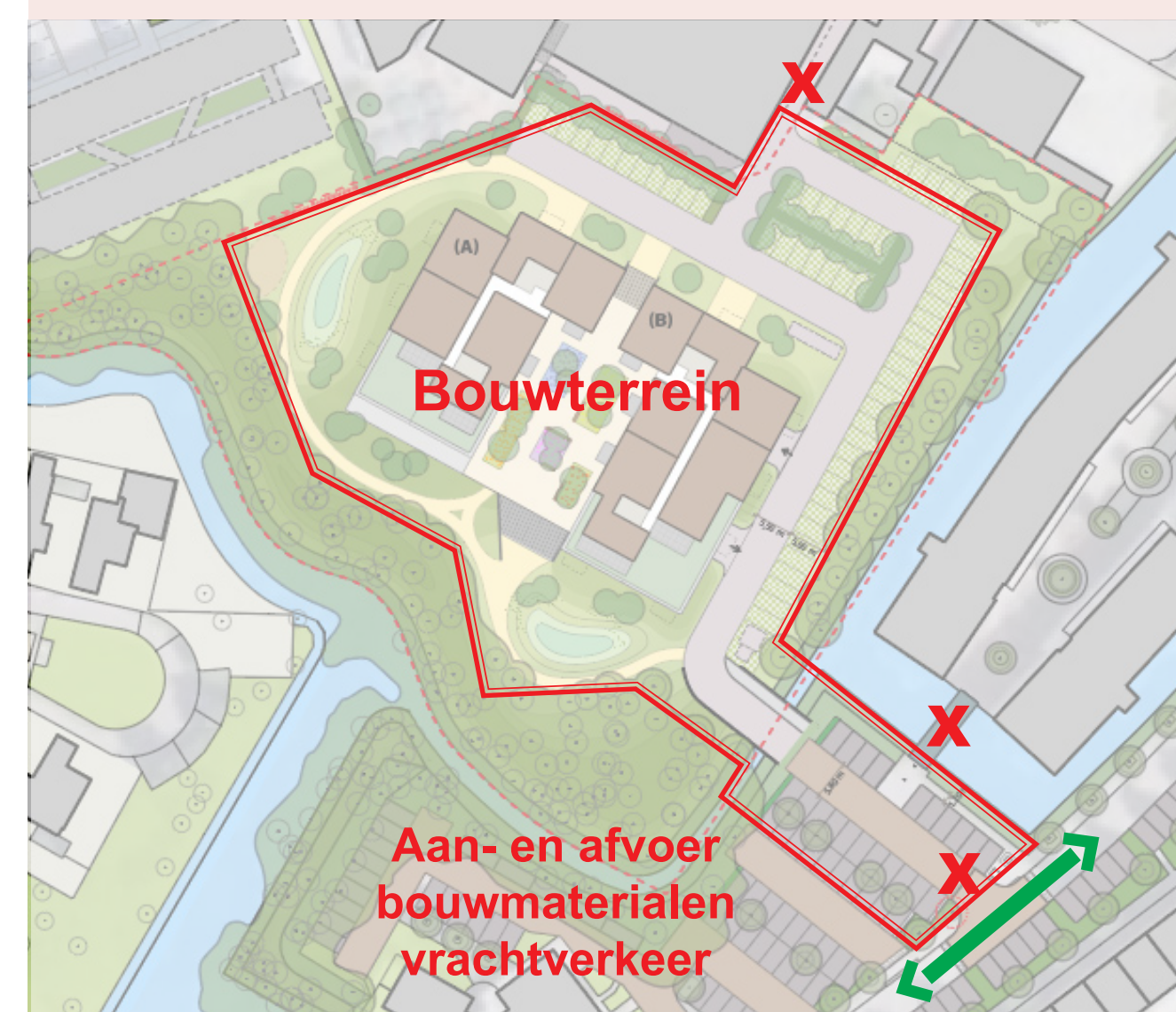
Fase 3: Bouw appartementen



Uitvoeringsduur: 18 maanden

In deze fase vinden de bouwactiviteiten van de appartementen plaats

- Fundering
- Ruwbouw bouwblokken en / gebouwd parkeren
- Installatiewerk en leidingen
- Afbouwfase



Gedurende de bouwphase zijn het parkeerterrein, het bouwperceel en de voetgangersbrug niet toegankelijk

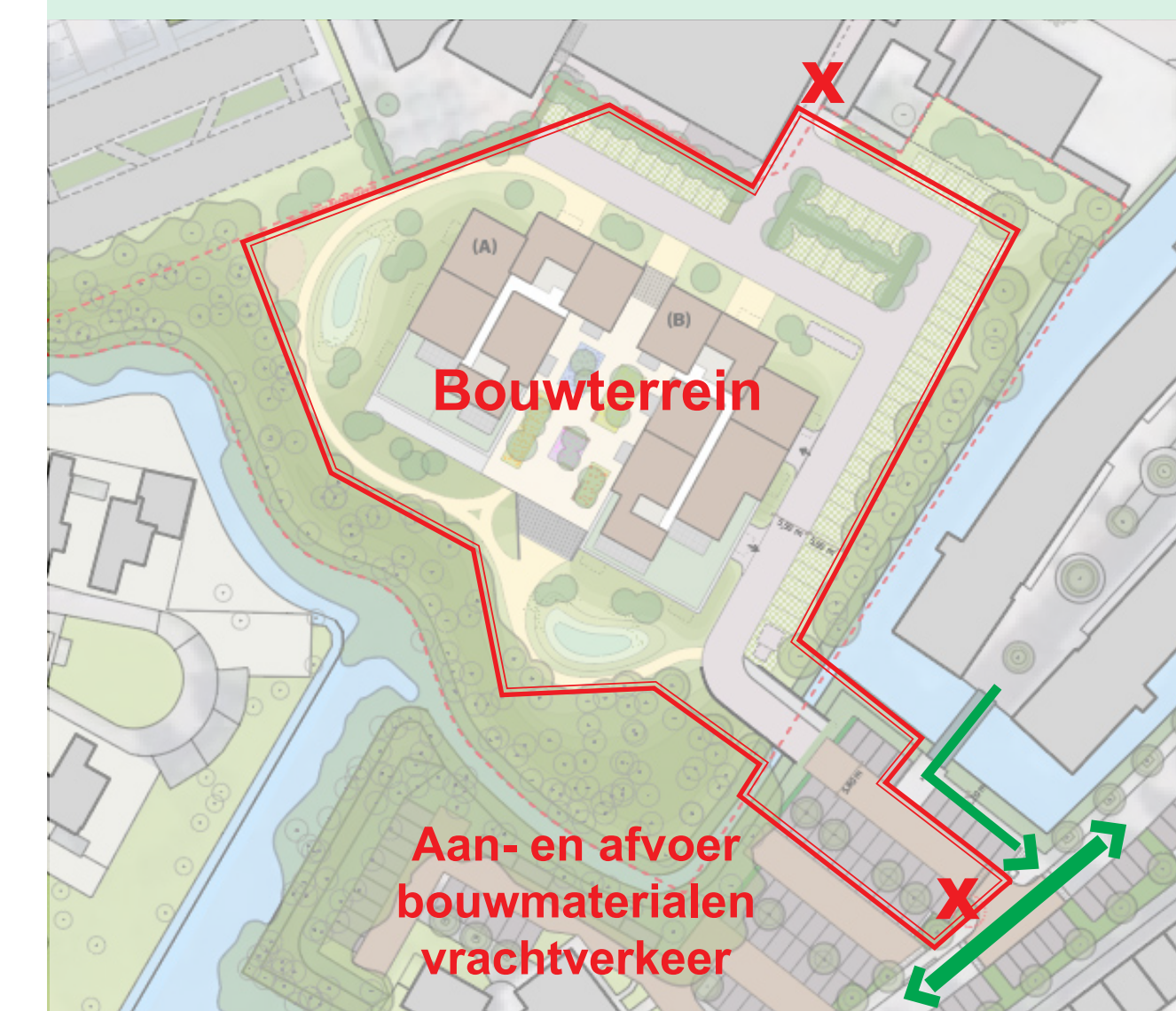
Fase 4: Woonrijp maken



Uitvoeringsduur: 3 maanden
(deels parallel met de bouwphase)

In de woonrijpfase wordt de buitenruimte ingericht en afgewerkt

- Aanleggen wegen, paden en parkeerplaatsen
- Afwatering, riolering/rioolgemaal, wadi's
- Openbare voorzieningen zoals terreinmeubilair
- Aanleggen groenvoorziening
- Afwerken overgangsgebieden



Gedurende de woonrijpfase zijn het parkeerterrein en het bouwperceel niet toegankelijk. De voetgangersbrug kan in de afbouwfase wellicht weer gebruikt worden

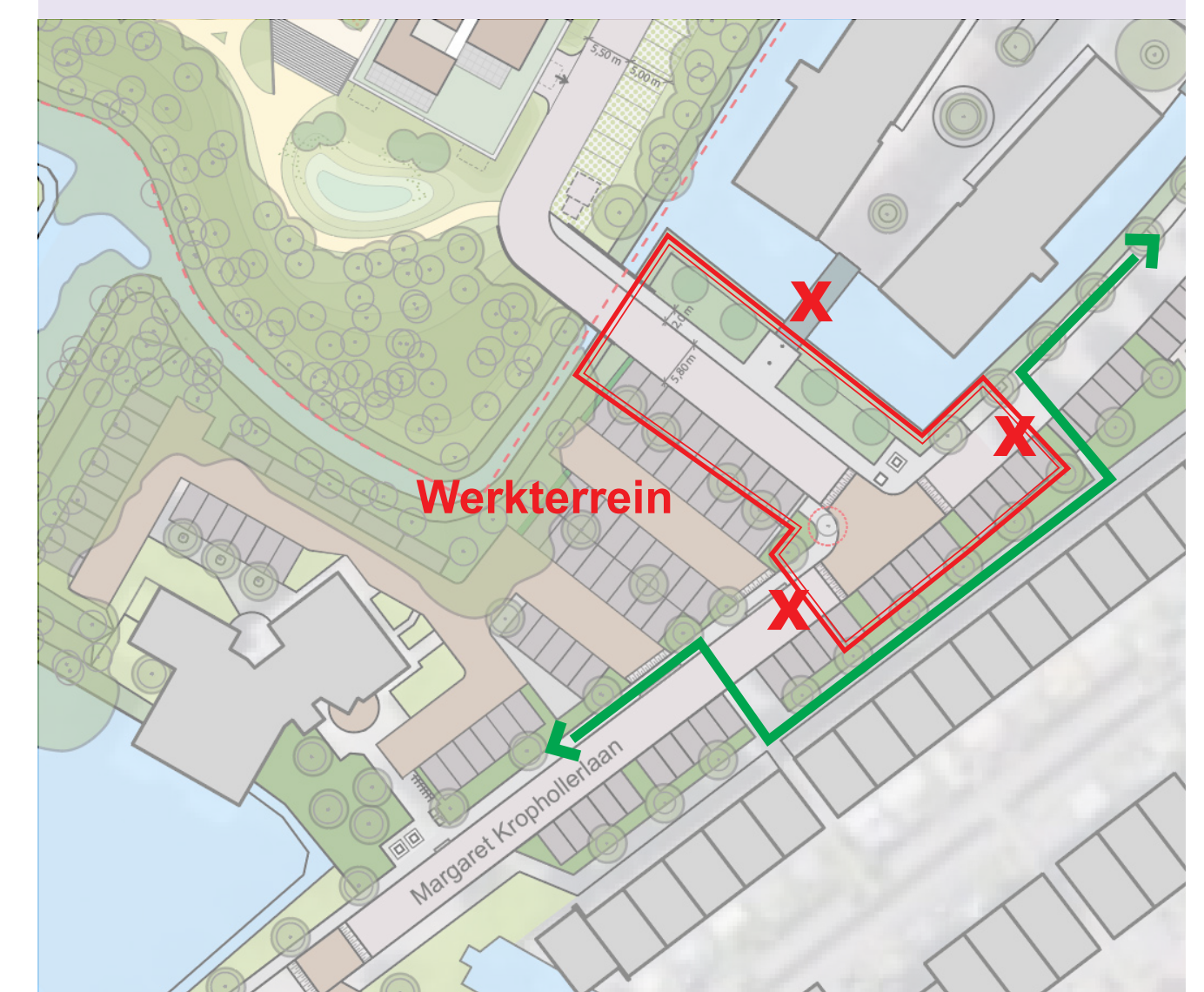
Fase 5: Herinrichting parkeerplaats / openbare ruimte



Uitvoeringsduur: 2 maanden
(deels parallel met de WR fase)

In deze fase wordt het parkeerterrein en het kruispunt opnieuw ingericht

- Ontsluitingsweg aansluiten op de nieuwe brug
- Aanbrengen plateau
- Nieuwe bomen
- Afwerken overgangsgebieden



Gedurende de herinrichting van de openbare ruimte is het parkeerterrein niet toegankelijk en kan het verkeer niet door de Margaret Krophollerlaan rijden

Start: Eind 2027

VERWACHTE DOORLOOPTIJD: CA. 26 MAANDEN

Oplevering: Eind februari 2030