

NOTITIE

Verkeerseffecten aanlegplaatsen Vreeland Noordoost en beschouwing zienswijzen

Gemeente Stichtse Vecht

1 april 2015

Aanleiding

Ten noordoosten van het dorp Vreeland is een plan ontwikkeld voor de realisatie van een haven met aanlegplaatsen voor plezierjachten. Het plan is beschreven in het Ontwerp Bestemmingsplan Aanlegplaatsen Vreeland Noordoost. Deze notitie beschrijft de effecten van het plan op de verkeerssituatie op de Bergseweg en het parkeren bij de haven. Voor de volledigheid wordt hierbij tevens de Lindengracht beschouwd.

Het Ontwerp Bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen en hierop zijn zienswijzen ingediend. In deze notitie worden tevens de verkeersaspecten van deze zienswijzen beschouwd.

Locatie en bereikbaarheid

Het plangebied ligt aan de oostzijde van de Vecht, ten noordoosten van Vreeland. Direct grenzend aan het plangebied ligt een bedrijventerrein.

Momenteel is het gebied ingericht als weiland; in de winter wordt het gebruikt als natuurijsbaan.

Het plangebied kan in de huidige situatie worden bereikt vanuit het zuiden via de Raadhuislaan, Lindengracht, Kerkplein en Bergseweg en vanaf de noordzijde via de Gabriëlweg en Bergseweg.



Referentiesituatie

Parkeren

In de huidige situatie is het plangebied in gebruik als weiland en bij vorstperioden als natuurijsbaan. Als de ijsbaan in gebruik is, wordt ook een gedeelte van het weiland gebruikt als parkeerterrein. Onderstaande foto laat die situatie zien (januari 2013). Hoewel dit zeer incidenteel gebruik is, is het wenselijk om ook in de toekomst rekening te houden met deze

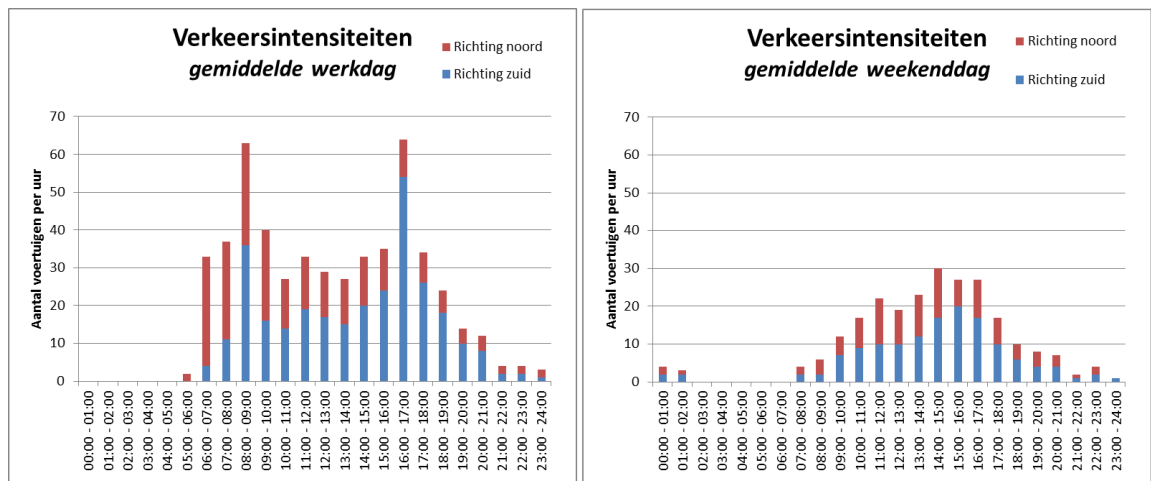
parkeervraag van de ijsbaan. Op de foto zijn circa 70 à 80 auto's te zien. Dit wordt als referentie-parkeervraag aangehouden voor de ijsbaan.



Figuur: Ijsbaan en parkeren in het weiland

Verkeersstromen

Voor het bepalen van de referentiesituatie van de verkeersstromen wordt gebruik gemaakt van de beschikbare verkeerstellingen op een representatief moment. In november 2013 zijn mechanische tellingen uitgevoerd op de Bergseweg, tussen de Klapstraat en het Jaagpad. In onderstaande figuren zijn de resultaten van deze tellingen weergegeven, uitgesplitst naar gemiddelde werkdagen en gemiddelde weekenddagen.



Figuur: Verkeersintensiteiten Bergseweg huidige situatie (november 2013)

In de figuren is af te lezen dat de hoeveelheid verkeer (in twee richtingen opgeteld) ligt op ruim 60 voertuigen per uur in de spitsen op werkdagen en in het weekend op circa 30 voertuigen per uur (piek in de middag). Uit de tellingen blijkt verder, dat de gemiddelde werkdagintensiteit 525 mvt/etmaal bedraagt, waarvan 10% vrachtverkeer. De gemiddelde weekendintensiteit is 250 mvt/etmaal, waarvan 3% vrachtverkeer en de gemiddelde werkdagintensiteit is 445 mvt/etmaal, waarvan 9% vrachtverkeer.



Een groot gedeelte van het verkeer in de tellingen heeft een bestemming op de bedrijventerreinen aan de Bergseweg 2-4 en 6, gelegen vlakbij het telpunt. Dit verklaart de zeer steile pieken in de spitsen. De verkeersgeneratie van deze bedrijventerreinen bedraagt naar schatting in de huidige situatie 350 mvt/etmaal op een werkdag, waarvan (op basis van de tellingen) 50 door vrachtverkeer. Dit resulteert in een verkeersintensiteit op de Bergseweg tussen bedrijventerrein en geplande haven van 175 mvt/etmaal op werkdagen. Op weekenddagen wordt voor de verkeersintensiteit op dit weggedeelte de telling aangehouden; 250 mvt/etmaal. De gemiddelde weekdagintensiteit op dit wegvak bedraagt dan circa 195 mvt/etmaal.

Poloclub Vreeland

Aan de Bergseweg nummer 28B is Poloclub Vreeland gevestigd. Deze club heeft in de periode van mei tot september in de weekenden diverse activiteiten. Verkeerscijfers van deze club zijn niet bekend en zitten ook niet in de tellingen verwerkt aangezien de tellingen in november zijn uitgevoerd. Geschat wordt dat deze club in de weekenden (mei tot september) 80 mvt/etmaal verkeer genereert. De piek is dan naar schatting circa 20 mvt/uur. Het verkeer van de poloclub is, gezien de ligging op de Bergseweg, naar verwachting meer gericht op de Gabriëlweg dan op Vreeland. Voor deze studie wordt een 50/50 verdeling aangehouden. Dit houdt in dat er sprake is van circa 40 mvt/etmaal als gemiddelde weekenddag (in het seizoen) en 10 mvt/uur als gemiddelde middagpiek op weekenddagen (in het seizoen) op de route via Vreeland. Werkdagen (spitsperioden) worden op nihil geschat. De gemiddelde weekdagintensiteit over het jaar (van belang voor het bepalen van de situatie buiten te bebouwde kom) is circa 5 mvt/etmaal op deze route.

Lindengracht

De Lindengracht ligt in het verlengde van de Bergseweg binnen de bebouwde kom. Aan deze weg zijn enkele woningen gelegen. Daarnaast ontsluit het een deel van de Voorstraat en Klapstraat en omgeving richting de Raadhuislaan. De intensiteiten op dit wegvak zullen daarom hoger zijn dan bij het telpunt op de Bergseweg. Naar verwachting gaat het om circa 200 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag (gebaseerd op een aantal van circa 30 woningen) die via deze route ontsloten worden. De totale intensiteit op de Lindengracht komt daarmee uit op circa 650 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. De gemiddelde werkdagintensiteit is 750 mvt/etmaal en de weekenddagintensiteit 400 mvt/etmaal.

Verkeersgeneratie haven

Het plan betreft een haven met circa 60 ligplaatsen die worden verhuurd aan waterrecreanten. Er wordt tevens een clubgebouwtje gerealiseerd met een ondersteunende horecafunctie. Er wordt in het bestemmingsplan niet uitgegaan van passanten of dagrecreatie.

Het gebruik van de haven vindt met name plaats in en rond de zomer (april tot oktober); in de winter wordt er vrijwel niet gevaren. De verwachte verkeersgeneratie van de haven is



overgenomen uit het bestemmingsplan: 132 mvt/weekdagemaal¹ in het hoogseizoen. De gemiddelde weekdagintensiteit op jaarbasis bedraagt circa 16 mvt/etmaal.

Er is geen statistische verdeling tussen werkdag en weekenddag beschikbaar voor jachthavens in het hoogseizoen. Hiervoor wordt de volgende schatting aangehouden: 200 mvt/etmaal op een gemiddelde weekenddag in het hoogseizoen en 105 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag in het hoogseizoen.

Verkeersdruk nieuwe situatie

Verkeer van en naar de haven kan via de noordelijke route of via het zuiden (Vreeland) rijden. Omdat de herkomst van de gebruikers onbekend is, kan hierin geen verdeling worden aangegeven. Daarom wordt uitgegaan van de *worstcase*-situatie waarbij alle verkeer via Vreeland naar de haven rijdt. Indien er op deze route geen verkeersproblemen ontstaan op het deel van de Bergseweg buiten de bebouwde kom, dan geldt dit ook voor de noordelijke ontsluitingsroute omdat daar dezelfde overwegingen een rol spelen (buiten de bebouwde kom) en de intensiteit vergelijkbaar is.

Afweging verkeersdruk nieuwe situatie buiten de bebouwde kom

Voor de route buiten de bebouwde kom dient rekening te worden gehouden met de gemiddelde weekdagintensiteit. De huidige weekdag etmaalintensiteit bedraagt circa 195 mvt/etmaal. De gemiddelde weekdagintensiteit van de poloclub bedraagt circa 5 mvt/etmaal. De gemiddelde toename als gevolg van de haven is circa 15 mvt/etmaal. De totale gemiddelde weekdagemaalintensiteit op jaarbasis komt daarmee uit op circa 215 mvt/etmaal. Bij een breedte van 3,0 m verharding buiten de bebouwde kom levert dit voor de Bergseweg geen verkeersproblemen op (CROW publicatie 164d). De verkeersveiligheid van fietsers komt bij deze aantallen ook niet in het geding.

Afweging verkeersdruk nieuwe situatie binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom moet worden gekeken naar de maatgevende momenten. Dit kunnen de spitsen zijn op werkdagen maar ook een piekmoment in het weekend.

De toename van verkeer in de spitsen op werkdagen als gevolg van de haven is beperkt. Bezoekers van de haven komen vooral in weekenden en dan met name in de zomerperiode. Indien bezoekers op een werkdag naar de haven gaan, dan zal men over het algemeen de spitsen mijden. Het verwachte effect op de spitsen wordt dan ook als nihil beschouwd.

¹ Dit cijfer is gebaseerd op kencijfers van het CROW. Het CROW gaat uit van een gemiddelde jachthaven met bijbehorende voorzieningenniveau, zoals een winkel met vaarbenodigdheden en watersportassortiment, winterstalling, afsputplaats, trailerhelling, speeltuin, reparatiewerf en horecavoorziening. De hier geplande haven omvat echter een kleinschalige haven en een beperkt voorzieningenniveau met alleen horeca voor gebruikers van de haven. In de praktijk zal het aantal verkeersbewegingen daarom lager uitvallen. Voor deze studie is dit cijfer als *worstcase* aangehouden omdat deze in het bestemmingsplan is gehanteerd.



Er zijn geen statistische gegevens bekend voor de verdeling van verkeer over de dag op weekenden voor jachthavens. Als maatgevend moment voor verkeer in het weekend als gevolg van de haven wordt daarom de middag beschouwd, waarbij de piek samenvalt met de bestaande piekdrukke in het weekend (tussen 14 en 17 uur). Voor deze piek wordt op basis van verwachte aankomst- en vertrekverdeling over de dag een intensiteit van 40 mvt/uur in het drukste uur geschat (24 vertrekken en 16 aankomsten).

De bestaande piekintensiteit in de weekendmiddag op de Bergseweg bedraagt circa 40 mvt/uur (30 conform de telling plus 10 extra van de poloclub), waarmee de totale verwachte intensiteit in de middagpiek uitkomt op 80 mvt/uur in het drukste uur. Voor de route binnen de bebouwde kom van Vreeland over de Bergseweg leveren deze aantallen geen verkeersprobleem op qua afwikkeling en veiligheid.

De middagpiek op de Bergseweg bedraagt 12% van de etmaalintensiteit op een weekenddag. Dit percentage wordt ook aangehouden voor de Lindengracht. De piekintensiteit op de Lindengracht komt daarmee uit op 58 mvt/uur (inclusief ook hier de 10 mvt/uur extra van de poloclub). De toekomstige piekintensiteit in de middag in de nieuwe situatie op een weekenddag wordt dan 98 mvt/uur. Deze intensiteit is op de Lindengracht te verwerken zonder daarmee afwikkelingsproblemen of problemen voor de verkeersveiligheid te verwachten.

Parkeren

Zowel de haven als de ijsbaan zijn seizoenbestemmingen en die worden niet tegelijkertijd gebruikt. Dit maakt dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen optimaal mogelijk.

Ijsbaan

Voor de bepaling van de parkeerbehoefte van de ijsbaan wordt uitgegaan van de huidige situatie. In de praktijk blijken er op drukke dagen 70 à 80 parkeerplaatsen nodig te zijn.

Haven

De parkeerbehoefte van de haven is gebaseerd op praktijkonderzoek van het kenniscentrum CROW (publicatie 317) en overgenomen uit het Ontwerp Bestemmingsplan. De verwachte parkeervraag is daarin bepaald op 30 tot 42 parkeerplaatsen (0,5 tot 0,7 parkeerplaats per ligplaats). Omdat er geen sprake is van een passantenhaven, is de bovenkant van de marge hier waarschijnlijk realistisch.

Aanbeveling parkeerterrein

Vanwege het groene karakter van de omgeving heeft de gemeente aangegeven te zoeken naar een zo groen mogelijke oplossing. Daarom wordt aanbevolen om circa 30 tot 40 verharde parkeerplaatsen te realiseren, aangevuld met een (groen) overloopparkerterrein van circa 40 tot 50 parkeerplaatsen, zodat altijd kan worden voldaan aan de parkeervraag.



Zienswijzen

Een aantal zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan betreft verkeer. De gemeente heeft verzocht deze aspecten te beschouwen en van een concept reactie te voorzien. Hieronder wordt per zienswijze een reactie gegeven.

2.5.1 Verkeersstromen en ontsluiting

Ingediend door nr. 1,4,6,7,9,11,12,16,19,20,21

Reclamant stelt dat de verkeersaspecten behorende bij het aanlegplaatsenplan onvoldoende zijn onderzocht. Reclamant constateert dat een verkeersonderzoek, waarin de toekomstige verkeersstromen staan beschreven en gerelateerd zijn aan de bestaande verkeersintensiteiten, ontbreekt. Reclamant vraagt zich af of de op basis van de CROW geprognostiseerde 132 verkeersbewegingen per etmaal, gelet op de voorgenomen ontwikkeling, toereikend zijn. Ook vraagt reclamant zich af of rekening is gehouden met de aan reclamant 1 vergunde 95 verkeersbewegingen per dag. De bestaande ontsluitingswegen via het noorden (Gabriëlweg en de Bergseweg) en via het zuiden (Raadhuislaan, Lindengracht en Bergseweg) zijn in de bestaande situatie reeds overbelast. Een toename van verkeer is hoe dan ook ongewenst. Reclamant vraagt zich ook af of rekening is gehouden met de verkeersveiligheid. Hoe gaan de verschillende verkeersstromen mede in relatie tot een eventueel gebruik van het calamiteitenpad. Op de toegangsweg is het op meerdere plaatsen niet mogelijk dat twee auto's elkaar passeren, hetgeen tot verkeersopstoppingen kan leiden. Reclamant maakt zich ernstige zorgen over de steeds maar toenemende verkeersdruk op de Bergseweg en in de historische dorpskern. De horecavoorziening heeft een verkeersaantrekkende werking. De verkeersbewegingen die verband houden met het toegestane bedrijventerrein op Groot Kantwijk zorgt voor veel overlast en verkeersonveilige situaties voor omwonenden. Naast auto's wordt het wegennet ook gebruikt voor recreatief rijden met solexen en buggies door verhuurbedrijven in de omgeving. Bovendien acht reclamant niet aannemelijk dat deze verkeersbewegingen verspreid over de dag plaatsvinden, zoals in de toelichting wordt gesteld. Met name in het weekend zal de haven een verkeersaantrekkende werking genereren. 60 aanlegplaatsen betekent 60 auto's en de dagelijkse bevoorrading van het clubgebouw. Hierdoor ontstaat een continue verkeersstroom.

Reactie op 2.5.1

In het bestemmingsplan zijn de verkeersaspecten onderzocht. Met het opstellen van deze notitie worden de verkeersaspecten nader onderzocht en van een uitgebreidere onderbouwing voorzien. Hieruit blijkt dat de verkeersstromen als gevolg van de ontwikkeling van de haven niet leiden tot verkeersproblemen op het ontsluitende wegennet. Er is ook geen sprake van overbelaste wegen in de bestaande situatie. De verkeersveiligheid is bij de bestaande en te verwachten intensiteiten niet in het geding. Gezien de berekende intensiteiten is er geen sprake van een continue verkeersstroom.



2.5.3 Gevoel van verkeers(on)veiligheid

Ingediend door nr. 8,11,

Reclamant vraagt zich af of de gemeente het als een uitdaging ziet om te wachten op een eerste dodelijk ongeval in de nauwe Klapstraat. De Klapstraat maakt onderdeel uit van de verkeersroute Hotel der Nederlanden - Groot Kantwijk. Met het voorliggende plan wordt de Klapstraat extra belast door autogebruikers die via de Klapstraat naar de jachthaven rijden. Reclamant vraagt zich af of de (extra) verkeersbewegingen leiden tot een grotere kans op verkeersongevallen.

Reactie op 2.5.3

De Klapstraat is een zeer smalle straat die vanuit het noorden gesloten is voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen en waar (vanuit het zuiden) een lengtebeperking van 6,3 m en een breedtebeperking van 2,2 m geldt. Gezien het profiel van de straat, de ligging en de toegang, is het zeer onwaarschijnlijk dat deze straat gebruikt zal gaan worden als doorgaande route naar de haven.