

Datum	20 januari 2022
Auteur	Nick Vrijbloed
Onderwerp	Addendum verkeerskundig onderzoek BP Irenelaan 3a, Kaag
Kenmerk	011509.20220113.N1.01
Pagina	1/6

Inleiding

Dit addendum is opgesteld door Goudappel en betreft een inhoudelijke reactie op zienswijze 1.1 van het bestemmingsplan Irenelaan 3a, Kaag. In deze zienswijze worden diverse bezwaren geuit over de door Goudappel uitgevoerde verkeerskundige onderzoeken met betrekking tot de pont. In dit addendum is een puntsgewijze beantwoording opgenomen.

Reactie op zienswijze 1

Hieronder volgt een puntsgewijze beantwoording van bijlage 1 van zienswijze 1.

Algemeen

In het verkeersonderzoek van Goudappel is gekeken naar de restcapaciteit van de Julianalaan ten behoeve van de verkeersafwikkeling en de pontcapaciteit in relatie tot de ontwikkeling van de Irenelaan 3a. Hierin is geconcludeerd dat de Julianalaan over voldoende restcapaciteit beschikt om de woningbouwplannen te kunnen faciliteren en het verkeer af te wikkelen. Ook de pont beschikt over voldoende restcapaciteit. In het onderzoek zijn tevens de plannen aan de Julianalaan 68-70 meegenomen.

Ten aanzien van de Julianalaan 55 klopt dat de toename nog niet terug te vinden is in de metingen. Het aantal extra verkeersbewegingen op het drukste moment van de dag (ochtendspits) is echter zeer beperkt. Uit de Ruimtelijke Onderbouwing van dit bouwplan¹ blijkt dat de verkeersgeneratie 53 motorvoertuigbewegingen per etmaal is. Dit resulteert in slechts 6 motorvoertuigbewegingen in de 2-uurs

¹ <https://docplayer.nl/39683928-Julianalaan-55-te-kaag.html>

ochtendspits en 9 motorvoertuigbewegingen in de 2-uurs avondspits (zowel aankomend als vertrekkend).

Overwegingen t.a.v. de pontcapaciteit

De verkeersgeneratie in het rapport is een worstcasescenario, aangezien het aantal woningen inmiddels is teruggebracht van vijftien naar elf. Daarnaast is de gemeente in gesprek met de exploitant van de veerpont om te onderzoeken op welke wijze de frequentie van de pont kan worden verhoogd, o.a. door de invoering van een contactloos betalingssysteem d.m.v. kentekenregistratie. Ten tijde van de meting was hier geen sprake van, waardoor de pont in de toekomst efficiënter zijn afvaarten kan afwikkelen. De aanschaf van zo'n systeem is echter niet rendabel voor één pontveer, dus op dit moment wordt deze mogelijkheid onderzocht in relatie tot de overige ponten die de pontexploitant elders in het land in de vaart heeft. Wel is reeds contractueel met de exploitant afgesproken dat er een tweede persoon bij komt bij drukte/in de spits. Ook hier was ten tijde van de uitgevoerde metingen geen sprake van. Bovendien is recent onderhoud gepleegd aan beide ponten. Behalve dat dit de betrouwbaarheid vergroot, zijn er ook nieuwe, krachtigere motoren geïnstalleerd wat mogelijk ook een positieve uitwerking zal hebben op de frequentie van het aantal afvaarten.

Ook zorgt de grote toename van het thuiswerken voor minder woon-werkverkeer en voor een afname van de druk op de pont, met name gedurende de ochtend- en avondspitsperiode. Daarnaast is een deel van de activiteiten van Royal Van Lent inmiddels verplaatst naar Amsterdam en zal op termijn een nieuw parkeerterrein voor Royal Van Lent in Buitenkaag worden aangelegd. Dit zal resulteren in minder verkeersbewegingen gegenereerd door de werknemers van de scheepswerf. Naar verwachting zal de belasting van de veerpont hierdoor significant afnemen, met een toename van de restcapaciteit van de pont tot gevolg. Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het werkelijke aantal verkeersbewegingen nu en in de toekomst lager zal liggen dan in het onderzoek uit 2019 is aangegeven.

Overigens is er geen norm of wet die aangeeft hoe (on)acceptabel een wachttijd bij een pont is. Uit een interview van HC Nieuws d.d. 28 november 2020, naar aanleiding van het plan van de gemeente om een brug te realiseren, blijkt bovendien het volgende.

Uit een peiling op Kaagdorp blijkt dat vrijwel niemand zit te wachten op een brug. Roel Terraneo is er één van. Hij woont al dertig jaar op het eiland, zijn vrouw zelfs haar hele leven. "Een brug zou onze woonomgeving van lintdorp aantasten. Er moet heel wat gebeuren om een brug te bouwen, met als gevolg een ander, minder aantrekkelijk aanzicht. Nu is misschien de werf van Van Lent ook niet het mooiste plaatje, maar wel karakteristiek voor Kaagdorp".

"De pont zorgt ervoor dat die mensen ontmoedigt om met de auto te komen, die overgang kost 4,50 euro. Je ziet daarom vooral fietsers en wandelaars. Het wachten op de pont vinden wij helemaal niet erg. Sterker nog, je gaat je auto uit om even een praatje te maken met een andere eilander. Bijkomend voordeel is dat het enorm veilig is op Kaagdorp. Er is nog nooit een auto gestolen en ingebroken wordt er zelden, en dan ook alleen maar vanaf het water. De pont hoort bij de charme en wij betalen alleen op jaarbasis de administratiekosten van enkele tientjes".

Specifieke opmerkingen

- De validiteit en de betrouwbaarheid van de uitgevoerde verkeersonderzoeken voor Kaag zijn volgens ons voldoende en geven een goed beeld van de realiteit.
- Het tijdvak van één uur waarover de restcapaciteit is gemeten, is wat ons betreft nauwkeurig genoeg. Hierbij is per afvaart het aantal auto's gemeten tijdens de, vanuit verkeerskundig oogpunt, maatgevende ochtend- en avondspits. Daarnaast is ook ter vergelijking een daluur gemeten. De gemiddelde afvaart uit een onderzoek uit 2013 is 3,5^e minuut. Hierdoor bedraagt het tijdsinterval dus minder dan 5 minuten. De wachttijden zijn al eerder onderzocht. Op basis van het onderzoek uit 2013 (zie rapport met kenmerk SRO013/Bkd d.d. 18 december 2013) bedraagt de gemiddelde wachttijd in de ochtendspits slechts 3 à 4 minuten. Het is waarschijnlijk dat gedurende bepaalde piekmomenten de wachttijden exponentieel toenemen, zeker wanneer de pont door oponthoud niet efficiënt zijn afvaarten kan afwikkelen. Vanuit verkeerskundig oogpunt is het echter niet wenselijk dergelijke piekmomenten als uitgangspunt te nemen. De afwikkeling en restcapaciteit worden namelijk getoetst op een gemiddeld maatgevend moment. Overigens is er geen norm of wet die aangeeft hoe (on)acceptabel een wachttijd bij een pont is, waardoor het niet mogelijk is aan een maximaal aanvaardbare wachttijd te toetsen.

- Tijdens de drukste spits tussen 8:00 en 9:00 uur (richting Buitenkaag) zijn er 17 afvaarten, blijkt uit de meting uitgevoerd in 2019. Uit de in 2018 uitgevoerde metingen bleek het te gaan om 14 afvaarten tijdens de drukste spits tussen 8:00 en 9:00 uur. Deze afvaarten duren gemiddeld 3,5 minuut. Het aantal afvaarten is in 2019 dus toegenomen ten opzichte van 2018. De wachttijden bij de pont zijn vaak niet langer dan 3 à 4 minuten, zo blijkt uit het verkeersonderzoek van Goudappel uit 2013 met kenmerk SRO013/Bkd d.d. 18 december 2013.
- Voor de meetmomenten is gekozen voor een gemiddelde representatieve werkdag en zijn de gegevens geteld tijdens een maatgevende ochtend- en avondspits en een daluur. De kans dat de metingen een toevalsbevinding zijn is niet reëel. De metingen in september 2018, juni 2019 en 2013 (zie rapport met kenmerk SRO013/Bkd d.d. 18 december 2013) laten een vergelijkbaar beeld zien.
- Ook is er geen reden om te twijfelen aan het aantal gemeten overtochten in juni 2019. Er zijn gemiddeld 31 overtochten per uur gedurende de spitsperiodes gemeten ($36 + 33 + 34 + 26 + 27 / 5 = 31$ overtochten). De metingen van september 2018 en 2013 laten een gelijk beeld zien. In 2018 waren er in de spits gemiddeld 27 overtochten per uur. In 2013 gemiddeld 33 per uur gedurende de spitsperiode (50 in 1,5 uur).
- Het is niet zo dat uit wordt gegaan van een continu aanbod van autoverkeer en vaarritme aangezien uit de metingen blijkt dat dit op verschillende momenten van de dag varieert. Bij het onderzoek is de drukste spits (ochtend tussen 8:00 uur en 9:00 uur richting Buitenkaag) als uitgangspunt gebruikt om de restcapaciteit van de pont te bepalen (worst case). Een geringe verlaging van de frequentie van de pont heeft weliswaar invloed op de wachttijd, maar zal vanwege de worst case-benadering alleen incidenteel optreden. Tevens is de standaard werkmethode een gemiddelde capaciteit gedurende een maatgevende periode (ochtend- en avondspits) te hanteren, en niet uit te gaan van een incidentele drukte in bijvoorbeeld een vakantieperiode. Dergelijke drukke periodes zijn namelijk verkeerskundig niet maatgevend.
- Wij zijn van mening dat het aantal te genereren auto's in het onderzoek niet wordt onderschat. Voor de verkeersgeneratie zijn de landelijk gemiddelde kencijfers uit de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' gehanteerd. Dit zijn algemene rekenregels en verder op de locatie gespecificeerd door middel van de bijbehorende locatiekenmerken (weinig

stedelijk, rest bebouwde kom). De gemeente Kaag en Braassem beschikt over een gemiddeld autobezit 1,2 per huishouden. Het gemiddelde autobezit in een matig stedelijke omgeving ligt op gemiddeld 1,28 auto's per huishouden. Hiermee ligt de gemeente Kaag en Braassem net iets onder het gemiddelde. Tevens komt uit de uitgevoerde metingen naar voren dat de gemiddelde CROW-verkeersgeneratiekencijfers een overschatting geven voor Kaag. Dit aangezien het aantal gemeten verkeersbewegingen lager ligt dan mag worden aangenomen op basis van de CROW-publicatie. Tijdens de meting op de pont blijkt dat in het drukste ochtendspitsuur 54 auto's richting Buitenkaag gebruik maken van de pont. Op 239 woningen op het eiland Kaag komt dit neer op: $54/239 = 0,23$ motorvoertuigbewegingen per woning voor het drukste ochtendspitsuur in de vertrekdirichting. Nu bekijken we de verkeersgeneratie van CROW publicatie 381 voor 'weinig stedelijk' gebied in de rest van de bebouwde kom. De werkdagcijfers worden verkregen door de weekdagcijfers te vermenigvuldigen met 1,11 (conform CROW 381). Een gemiddelde woning uit CROW publicatie 381 (duur koopappartement) beschikt over een kencijfer van 7,4 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. Omgerekend naar een werkdagemaal zijn dit: $7,4 \times 1,11 = 8,2$ motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Volgens CROW rekenregels uit publicatie 256 betekent dit het volgende voor het drukste ochtendspitsuur in de vertrekdirichting: $8,2 \times 8\% \times 89\% = 0,58$ motorvoertuigbewegingen per woning. Dit is aanzienlijk hoger dan gemeten is op de pont (richting Buitenkaag in het drukste ochtendspitsuur: 0,23 motorvoertuigbewegingen per woning). Om die reden is het an sich vreemd om met het gemiddelde kencijfer te rekenen. Sterker: gebruik maken van de verkeersgeneratiekencijfers van CROW geeft een overschatting weer van de verwachte verkeersdruk.

- Dat de conclusies toegeschreven zijn naar een meest wenselijke uitkomst is onjuist. Goudappel heeft onafhankelijk onderzoek uitgevoerd waarbij is uitgegaan van een worst case-benadering. De metingen zijn uitgevoerd tijdens maatgevende momenten (ochtend- en avondspits) gedurende een gemiddelde werkdag.
- De conclusie van reclamant dat gecombineerde gegevens van de rapporten tot de conclusie leidt dat er geen restcapaciteit is wordt niet gedeeld.
- Ook ontstaan geen onacceptabel lange wachtrijen of problemen bij de bereikbaarheid voor hulpdiensten bij calamiteiten. Op basis van het onderzoek

uit 2013 bedraagt de gemiddelde wachttijd in de ochtendspits slechts 3 à 4 minuten.

- Tijdens het hoogseizoen loopt de gemiddelde wachttijd wel op (tot ca. 15 minuten), maar leidt niet tot een onacceptabele situatie zo blijkt uit een reistijdenonderzoek uit 2007 dat nog steeds als representatief kan worden beschouwd. Dit aangezien uit CBS data blijkt dat in de periode 2007 – 2012 het personenautopark op het eiland Kaag nauwelijks is gegroeid (+1,6% tussen 2007 en 2012) en de situatie in het hoogseizoen daarom vergelijkbaar is met de situatie in 2007. Overigens is er geen norm of wet die aangeeft hoe (on)acceptabel een wachttijd bij een pont is en wordt een hoogseizoen niet gezien als een maatgevend moment waaruit representatieve gegevens worden gegenereerd, maar eerder als een uitzonderlijke pieksituatie.
- De verwachting is dat deze wachttijd korter wordt, omdat er meer openbare parkeerruimte beschikbaar komt in Buitenkaag vanwege de aanleg van een nieuw parkeerterrein voor Royal van Lent.
- Tenslotte wordt opgemerkt dat de bovenstaande conclusies over o.a. wachttijden, afvaarten en (rest)capaciteit ook worden ondersteund door het onderzoek van Goudappel uit 2007 met kenmerk SAB019/Bkd/0115.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande is er geen reden om te twijfelen aan de opzet en/of de uitkomsten van de verkeersonderzoeken van Goudappel met kenmerk 002582.20190311.R1.04 d.d.11 maart 2019, 004460.20190607.N1.01 d.d.11 juni 2019 en SRO013/Bkd d.d. 18 december 2013. Ook zijn de onderzoeken nog representatief voor het plan. Op basis van de onderzoeken kan geconcludeerd worden dat de pont over voldoende restcapaciteit beschikt om de verkeersafwikkeling van het plan aan te kunnen. Daarnaast is een deel van de activiteiten van Royal Van Lent verplaatst naar Amsterdam, waardoor de belasting op de veerpont significant zal afnemen. Wel is de wachttijd in het hoogseizoen in de bestaande situatie hoog. Het plan heeft hier echter geen wezenlijke invloed op en de pontcapaciteit wordt niet bepaald gedurende een vakantieperiode of hoogseizoen, maar is juist bepaald op een maatgevende werkdag tijdens de drukke ochtend- en avondspits.