

Opdrachtgever	Schulp Vruchtensappen BV
Datum	2 april 2021
Onderwerp	Verkeerskundig effect uitbreiding Schulp
Kenmerk	009162.20210322.N1.03
Pagina	1/5

Inleiding

Schulp Vruchtensappen BV gevestigd aan het Zandpad 76 in Breukelen (gemeente Stichtse Vecht) is voornemens uit te breiden. Deze uitbreiding van circa 1.100 m² bvo is voorzien om een aanzienlijk deel van de opslag van kant-en-klaar producten en voorraad verpakkingsmateriaal te faciliteren op eigen terrein. In de huidige situatie worden deze opgeslagen op een externe locatie. Binnen het vigerende bestemmingsplan is een uitbreiding van 550 m² bvo mogelijk. Voor het overige deel is een omgevingsvergunning noodzakelijk. Hekkelman Advocaten staat Schulp Vruchtensappen bij in de procedure voor de omgevingsvergunning. Goudappel BV is gevraagd de verkeerskundige effecten van de uitbreiding inzichtelijk te maken en deze kwalitatief te beoordelen. In deze notitie worden de resultaten weergegeven.

Theoretisch effect verkeersgeneratie

Aanpak

De voorgenomen uitbreiding leidt tot een wijziging in de verkeersstromen. Met behulp van de landelijk te hanteren CROW kencijfers voor de verkeersgeneratie is een theoretische berekening gemaakt van de te verwachten verkeersgeneratie als gevolg van de uitbreiding. Op basis van een schouw op locatie en de ervaring uit de huidige situatie is de verkeersgeneratie naar rijrichting verdeeld over het Zandpad, de enige ontsluitingsweg voor Schulp. Naast de theoretische berekening van de verkeersgeneratie voor de geplande ontwikkeling is de verkeersgeneratie vanuit de praktijk beredeneerd.

Uitgangspunten

Zoals in de inleiding beschreven bestaat de voorgenomen uitbreiding uit circa 1.100 m² bvo dat gebruikt gaat worden als opslag. In CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren) zijn voor verschillende functies kencijfers opgenomen voor de verkeersgeneratie. Er wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en de ligging ten opzichte van het centrum. De gemeente Stichtse Vecht is matig stedelijk. Schulp is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. De uitbreiding zal, conform de CROW kencijfers, functioneren als een

'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)'. Voor de verschillende functies zijn de kencijfers in een bandbreedte weergegeven.

Voor deze functie bedraagt het kencijfer 3,9 tot 5,7 motorvoertuigen (mvt) per 100 m² bvo per etmaal. Van de extra uitbreiding die niet binnen het bestemmingsplan mogelijk is (550 m² bvo) bedraagt de verkeersgeneratie dan circa 20 tot 30 mvt/etmaal. Vervolgens is circa 20% hiervan vrachtverkeer¹. Dit leidt in theorie tot circa 4 tot 6 extra verkeersbewegingen door vrachtverkeer. Circa 60% hiervan zal zwaar vrachtverkeer betreffen.

Uit verkeerstellingen, gehouden in juni 2016², is geconcludeerd dat op het Zandpad ter hoogte van de inrit van Schulp gedurende een werkdag gemiddeld 113 verkeersbewegingen door zware bedrijfswagens gemeten zijn. Van deze 113 zware bedrijfswagens gaan er volgens het rapport van Meetel gemiddeld 4 naar het bedrijf Schulp. Goudappel heeft begrepen van Schulp dat er naar aanleiding van het rapport van Meetel onduidelijkheid is ontstaan over de vraag of het in het rapport van Meetel gaat om 4 vrachtauto's of 4 vrachtautobewegingen naar Schulp. Het antwoord op deze vraag is niet van invloed op onze bevindingen. Vaststaat dat het aantal vrachtauto's dat naar Schulp gaat beperkt is (zie ook hierna) en ook dat het aandeel van de vrachtauto's met de bestemming Schulp in het totale aantal vrachtautobewegingen op het Zandpad over het algemeen (zie ook hierna) beperkt is.

Gedurende de drukste periode (in en na de oogst, wat plaatsvindt in de periode tussen eind september – eind november) tussen 7.00 en 19.00 uur op werkdagen komt het voor dat er ongeveer 12 tot 15 vrachtauto's (25 tot 30 verkeersbewegingen door zwaar verkeer) per dag van en naar Schulp rijden. In het weekend is er vrijwel nooit zwaar vrachtverkeer van en naar Schulp. Tevens vindt er midden in de zomer (periode van 6 weken) en rond de kerst/jaarwisseling (periode van 3 weken) geen productie plaats en dus ook bijna geen transporten met zwaar verkeer. Ten opzichte van de huidige verkeersbelasting is de theoretische toename, zoals hiervoor berekend, zeer beperkt en voor zowel weggebruikers als omwonenden niet merkbaar.

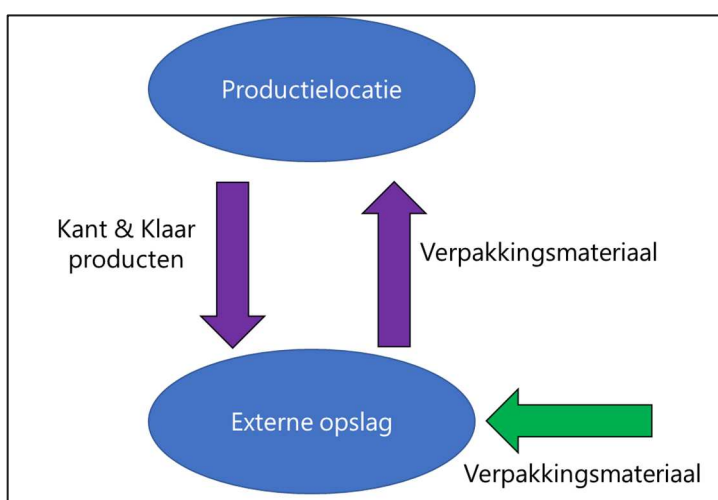
Effect in de praktijk

In de bestaande situatie worden kant-en-klaar producten vervoerd naar een externe opslag. Dit is nodig omdat het productieproces seizoensgebonden is. In het hoogseizoen, waarin veel fruit beschikbaar is, wordt het sap geperst en wordt er meer geproduceerd dan op dat moment kan worden verkocht. Ook het verpakkingsmateriaal dat benodigd is wordt

¹ Afgeleid uit de verdeling van de verkeersgeneratie voor bedrijventerreinen: CROW publicatie 381 tabel A8 pagina 23.

² Meetel: Verkeersonderzoek Schulp Breukelen d.d. 2 november 2016.

opgeslagen in een externe opslag. Dit wordt als bulk in grote hoeveelheden ingekocht, omdat dit goedkoper is dan steeds een kleine hoeveelheid bestellen. Daarnaast is Schulp gericht op duurzaam ondernemen, en door in grote hoeveelheden te bestellen worden transporten voorkomen. Doordat de opslag extern gevestigd is en niet op de productielocatie, worden kant-en-klaar producten dus naar de externe opslag vervoerd. Tevens wordt verpakkingsmateriaal van de opslag naar de productielocatie vervoerd. In figuur 1 is dit schematisch gevisualiseerd.



Figuur 1: Schematische weergave huidige vervoersstromen

Binnen de gewenste uitbreiding is de opslag voorzien op de productielocatie (gelegen aan het Zandpad in Breukelen). Transporten van de kant en klaar producten alsmede van verpakkingsmateriaal tussen de productielocatie en de externe opslag v.v. worden hierdoor voorkomen. Wel wordt het verpakkingsmateriaal dan geleverd op de locatie aan het Zandpad, maar dit betreft, vanwege de bulkvoorraad, slechts een incidentele rit. Per saldo zullen er dus minder (vrachtwagen) ritten gemaakt gaan worden. Overigens is ook deze verbetering relatief beperkt en zal ook deze voor zowel weggebruikers als omwonenden niet merkbaar zijn.

Het Zandpad

Het Zandpad vormt de ontsluitingsweg voor de Scheendijk, Tienhoven/ Breukelerveen/ de Strook en de langs het Zandpad gelegen woningen en bedrijven. In 2011, 2012 en 2013 bedroeg de gemiddelde intensiteit op het maatgevende wegvak (tussen Laan van Gunterstein en Nieuweweg respectievelijk 2.464, 2.374 en 2.554 mtv/etmaal. Tijdens het herkomst- en bestemmingsonderzoek in mei 2017 was het gemiddelde 2.217 mtv/etmaal.

Op het wegvak tussen de Nieuweweg en de Machinekade ligt de gemiddelde verkeersintensiteit op ca. 2.000 mtv/etmaal en op de wegvakken ten noorden van de Laan van Gunterstein op ca. 1.250 mtv/etmaal. Ter hoogte van de inrit van Schulp heeft het Zandpad een totale profielbreedte van circa 5,00 meter, bestaande uit fietssuggestiestroken aan weerszijden en een centrale rijloper in het midden. De maximum snelheid varieert op het volledige wegvak tussen de 30 en 60 km/uur. Het huidige wegontwerp is daarmee niet ideaal voor de afwikkeling van vrachtverkeer in combinatie met fietsverkeer. In de praktijk functioneert het profiel echter voldoende en ligt, bij het passeren van een vrachtwagen met een tegemoet komend voertuig de snelheid laag. Omdat het theoretische effect van de uitbreiding ten opzichte van de huidige verkeersintensiteiten zeer minimaal is zal dit niet leiden tot een merkbare verslechtering van de verkeerssituatie op het Zandpad. Daarentegen zal de invulling in de praktijk (waarbij er minder ritten worden gemaakt tussen productielocatie en opslag) ook niet leiden tot een merkbare verbetering.

De gemeente Stichtse Vecht heeft besloten om het Zandpad in te richten als een fietsstraat binnen de bebouwde kom. De maximum snelheid wordt over de gehele lengte teruggebracht tot 30 km/uur. Een aanvullende maatregel is het instellen van een verbod voor (doorgaand) vrachtverkeer. Hierdoor zal het per saldo rustiger worden, wat een positief effect heeft op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de situatie voor fietsers. Zowel snelheden van gemotoriseerd verkeer zal lager liggen en de verhouding tussen het auto- en fietsverkeer zal ten gunste van de fiets verschuiven.

Bermschade

Met name op smalle wegen worden bermen (en/of taluds) soms kapot gereden. Hierbij wordt allereerst opgemerkt dat dergelijke schade zeker niet alleen door vrachtverkeer wordt veroorzaakt wordt door ander gemotoriseerd verkeer. Om bermschade te voorkomen is het beperken van niet-bestemmingsverkeer (al dan niet vrachtverkeer, al dan niet met een bepaalde hoogte-, breedte- of aslastbeperking) in de basis de beste oplossing. Vervolgens kan dan op basis van de opgedane ervaringen beschouwd worden of aanvullende maatregelen nog nodig zijn. In het GVVP deel D staat dat de gemeente besloten heeft om voorzieningen te treffen ten behoeve van het vrachtverkeer. Daarbij kan gedacht worden aan het aanbrengen van bermverharding over grotere lengte (bermbeton, graskeien/bermblokken/doorgroeistenen) maar ook aan schampblokken in bochten, passeerplaatsen/uitwijkstroken en/of voldoende gedimensioneerde uitritten bij bedrijven.

Ook langs het Zandpad is er soms sprake van bermschade. Het voornemen om aanvullend op het realiseren van een fietsstraat (doorgaand) vrachtverkeer te weren is, zoals hiervoor reeds aangegeven, een goede maatregel. Aanvullend kan desondanks het over grotere lengte toepassen van graskeien nog nodig blijken te zijn (meer dan de huidige beperkte toepassing). Het betrekken/afwegen van deze maatregel bij de herinrichting van het Zandpad tot fietsstraat wordt aangeraden.

Conclusies

Uit bovenstaande analyse worden de volgende conclusies getrokken:

- Het aandeel (zwaar) vrachtverkeer op het Zandpad gerelateerd aan Schulp is in de bestaande situatie beperkt.
- Het theoretische effect op de hoeveelheid (zwaar) vrachtverkeer als gevolg van de uitbreiding is zeer beperkt en zal niet merkbaar zijn voor weggebruikers en omwonenden (en ook niet leiden tot een verslechtering van de verkeerssituatie op het Zandpad).
- Als gevolg van de uitbreiding zal in de praktijk het aantal verkeersbewegingen van (zwaar) vrachtverkeer door Schulp zelfs worden verminderd, omdat verkeersbewegingen vanaf en naar de externe opslag niet meer nodig zijn. Ook dit zal in de praktijk voor weggebruikers en omwonenden echter niet merkbaar zijn (en ook niet leiden tot een verbetering van de verkeerssituatie op het Zandpad).
- Het huidige profiel is niet ideaal om zwaar verkeer op af te wikkelen. Bij het passeren van een tegemoetkomende weggebruiker zal de snelheid van het vrachtverkeer laag moeten zijn.
- Het inrichten van het Zandpad als fietsstraat, zeker in combinatie met het instellen van een verbod voor (doorgaand) vrachtverkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer) zal een positief effect hebben op de verkeerssituatie op het Zandpad.