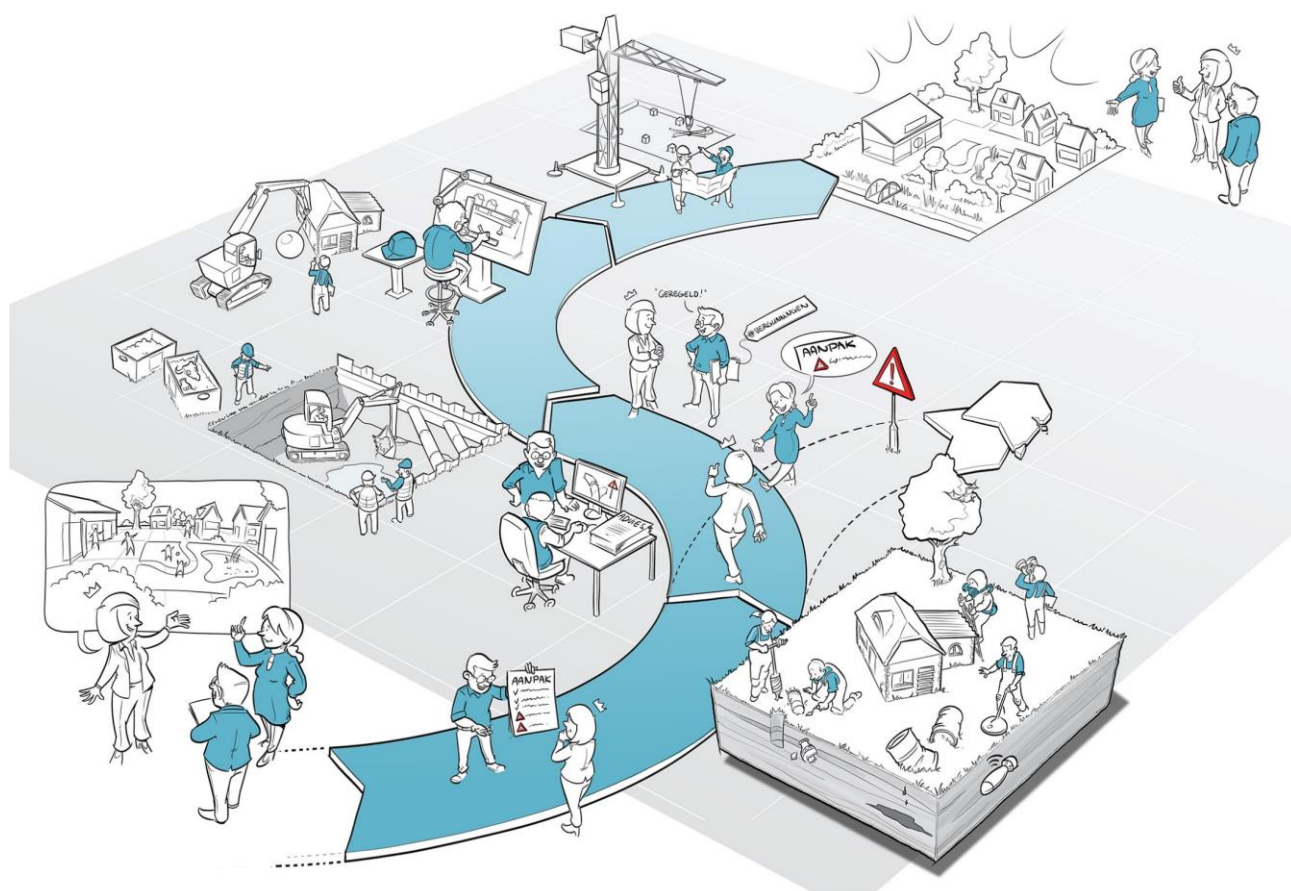


Second opinion uitwerking laden/lossen verkeersveiligheid Vomar Maarten Kruytstraat, Noordwijk





Mees Ruimte & Milieu
Dhr. A.B. Groeneveld
Postbus 854
2700 AW Zoetermeer

Noordwijk, 22 oktober 2020

Locatie	:	Vomar, Maarten Kruytstraat, Noordwijk
Kenmerk	:	16021018/JLA/rap2.2
Contactpersoon	:	ir. H.J. Breukelman MSc
Email	:	jbreukelman@idds.nl
Telefoon	:	06 - 4570 1745
Betreft	:	Second opinion uitwerking laden/lossen verkeersveiligheid
Vomar, Noordwijk		

Geachte heer Groeneveld,

U heeft ons verzocht een second opinion op te stellen over de verkeersveiligheid laden/lossen bij de Vomar Noordwijk.

Uit een overleg met de omgeving bleek dat er diverse opmerkingen zijn op het plan. Deze zijn samengevat, voorzien van een reactie en indien nodig is aangegeven wat er is aangepast in het nieuwe plan.

IDDS is ook op locatie geweest om enkele foto's te maken. Deze zijn als bijlage toegevoegd bij deze notitie. De foto's zijn genomen op donderdag 22 november 2019 omstreeks 9:30.

Wij hopen u met deze notitie voldoende van extra input te hebben voorzien en behulpzaam te zijn geweest bij uw planontwikkeling.

Met vriendelijke groet,
IDDS Ruimte & Ontwikkeling

ir. Jan Breukelman MSc
(teamleider / adviseur)

1. Opmerkingen

	Samenvatting opmerking	Beantwoording
1	Er is aangegeven dat de omgeving de toenemende verkeersdruk niet goed kan opvangen. Opmerker geeft aan dat er onvoldoende mogelijkheid tot een goede ontsluiting is. Er wordt aangegeven dat er naast de ontsluiting van de parkeergrage op de Abraham van Royenstraat ook opstoppen zullen ontstaan op de Maarten Kruystraat als mensen naar alternatieve parkeerplaatsen gaan zoeken.	De omgeving lijkt voldoende in staat om in de toekomst de verkeersdruk op te kunnen vangen. De hoofdontsluiting vindt plaats op de Abraham van Royenstraat. Hier worden alle toekomstige functies aan toegevoegd. De verkeersdruk van de Maarten Kruystraat wordt veroorzaakt door de bevoorrading van de huidige winkels en het langzaam rijdend verkeer. In de huidige situatie vindt hier nog deels de ontsluiting plaats van het parkeerterrein. Deze zal door de toevoeging van de toekomstige plannen verdwijnen aangezien de ingang/uitgang niet aan de Maarten Kruystraat is gepositioneerd. Zowel het expeditieverkeer als het verkeer richting de parkeergarage wikkelt in de nieuwe situatie af via de Abraham van Royenstraat. Het is niet realistisch om de Maarten Kruystraat als ontsluitingsweg voor parkeerplaatszoekenden aan te merken. Het gedeelte van de Maarten Kruystraat richting de Hoofdstraat is afgesloten met een verzinkbare paal (poller) welke het gebied richting de Hoofdstraat alleen toegankelijk maakt voor fietsers/bromfietzers en tussen gezette tijden voor bevoorradingsverkeer. Dit bestemmingsplan voorziet niet in een wijziging van die situatie.

	Samenvatting opmerking	Beantwoording
2	Opgemerkt wordt dat de inschatting van de vrachtverkeersbewegingen niet reëel is. Er wordt aangegeven dat er op basis van de aangedragen informatie van de huidige Vomar (waarbij de Versmarkt niet is meegenomen) in de toekomstige situatie meer vrachtwagens nodig zullen zijn.	De Vomar wordt dagelijks bevoorraad door 3 vrachtwagens met behulp van combivrachten. In een uiterst geval zijn 4 vrachtwagens op één dag nodig om in de bevoorrading te voorzien. In de berekening is uitgegaan van dit <i>worst case</i> scenario van 4 vrachten (= 8 vervoersbewegingen per dag). Het plan betreft de exploitatie van de Vomar, die wordt bevoorraad via de eigen standplaats aan de zijde van de Abraham van Royenstraat. Voor wat betreft de bevoorrading van de Versmarkt geldt dat deze wordt bevoorraad door middel van 3 bestelbusjes per dag. Deze zijn gezien omgang en invloed op het verkeer niet van wezenlijk belang voor de verkeersaantrekkende werking van het plan: zij gaan op in het heersende verkeersbeeld in de binnenstad. Bepalend voor de verkeersaantrekkende werking van de Vomar zijn de vrachtbewegingen. (De Versmarkt brengt dus geen extra vrachtwagenbewegingen met zich mee.)

2	De opmerker geeft aan dat er uitgegaan moet worden van minimaal één keer bevoorrading per dag per Verswinkel (5 á 6). Daar wordt op dit moment geen rekening mee gehouden.	Zie beantwoording 2
3	De opmerker geeft aan dat de berekende aantal verkeersbewegingen niet representatief zijn voor de werkelijkheid.	Bij het berekenen van de verkeersaantrekkende werking is uitgegaan van de geldende normen zoals deze zijn opgesteld door de CROW. Voor de supermarkt is ervoor gekozen om gebruik te maken van een gemiddelde verkeersgeneratie van 64,65 motorvoertuigenbewegingen per 100 m² bvo. Het aantal is representatief voor de toekomstige situatie. De reden hiervoor is dat de Vomar zich richt op de omwonenden in de buurt en op passanten. Het voorzieningengebied bestrijkt met name Noordwijk-Zee. Het aanbod van de supermarkt zal het niveau van een buurtsupermarkt hebben en zal geen XL- of harddiscount supermarkt zijn (met de daarbij behorende hogere verkeersaantrekkende werking). Zodoende zal de verkeersaantrekkende werking niet groter zijn dan de kencijfers. Gelet op de hoge adressendichtheid van het gebied is dit een reële inschatting. Veel mensen zullen te voet / per fiets naar de supermarkt komen.

4	Opmerker geeft aan dat er niet inhoudelijk is gereageerd op de stelling van de inspraakreactie (uit de eerder procedure) dat er in de tellingen van de partijen waarvan het bevoorradingsverkeer een nieuwe route moet rijden ten onrechte geen rekening is gehouden met de Etos. Ook de bakker en diverse andere winkels worden vanaf deze zijde bevoorraad.	Het bestaande laad- en losverkeer neemt niet toe. Daarin wordt geen verandering voorzien. Het verkeer kan elkaar passeren waardoor deze situatie vergelijkbaar blijft met de huidige situatie. Zie verder ook beantwoording onder 2.
5	De opmerker uit de zorg over het afwikkelen van de grote hoeveelheid vrachtverkeer in een korter tijdsbestek dan heden.	Onduidelijk is waar de genoemde tabel op gebaseerd is. De afwikkeling van verkeer is meegenomen in het bepalen van de nieuwe bevoorradingsroutes. Hierbij is het van belang dat het vrachtverkeer juist niet op de piekmomenten van het overige verkeer mag plaatsvinden. De bevoorrading dient plaats te vinden in de ochtend op gezette tijden. Tijdens de winkelpiek zal de straat afgesloten zijn voor de bevoorrading. Het tijdsbestek waarbinnen de bevoorrading mag plaatsvinden is ruim genoeg om alle winkels van voorraad te voorzien. Daarbij is het ook nog van belang dat de bevoorrading van het nieuwe complex plaatsvindt via de Abraham van Royenstraat. Hierdoor is de verkeerssituatie gesplitst en zal dat niet leiden tot zorgwekkende situaties. Zie ook beantwoording 4.

6	Opmerker uit de zorg over de verdeling van het vrachtverkeer over een korter tijdsbestek dan voorheen. De conclusie van de opmerking luidt dat er problemen ontstaan in de verkeersbewegingen en de bevoorrading van de winkels.	Zie beantwoording 5. De opmerker heeft middels tekeningen de situatie in beeld gebracht waarbij gebruik is gemaakt van boogstralen en ingetekende fietsen en vrachtwagens. De feitelijke situatie aan deze zijde is niet anders dan de huidige situatie. Hierbij worden de huidige doorrijbreedtes gerespecteerd.
7	Opmerker heeft tekeningen met draaicirkels laten maken om te illustreren wat de situatie wordt voor de bevoorrading.	Zie beantwoording 6. Daarnaast is het belangrijk om mee te nemen dat juist op de gezette tijden waarop bevoorrading plaats mag vinden, de overige weggebruikers in mindere mate aanwezig zijn (winkelend publiek en overige weggebruikers komen later op de dag). N.B. dit raakt aan de beantwoording onder 2.
8	Opmerker geeft aan dat de maat van de stoep niet toereikend is. Door de plaatsing van fietsnietjes zal de stoep onbruikbaar worden en zullen voetgangers op de weg lopen. Dit zal leiden tot een onwenselijke en gevaarlijke situatie.	Zie beantwoording 6. Er is gekozen voor een zogenaamde <i>shared space</i>-benadering. Hierbij is het uitgangspunt dat verkeerssituaties zich reguleren op basis van de eigen verantwoordelijkheid van de mensen in plaats van regels en verkeersborden. De verkeerskundigen van de gemeente staan achter deze keuze. De maatvoering en profilering zijn in lijn met het verkeersbeleid en de visie op de openbare ruimte van de gemeente Noordwijk.

9	Uit de opmerking blijkt dat het lastig wordt gevonden om achteruit inparkeren van de vrachtwagen op de Maarten Kruytstraat. Obstakels voor het draaien zijn onder andere de fietsrekken en de nieuw te plaatsen ondergrondse brandkraan.	Zie beantwoording 7 Opgemerkt wordt bovendien dat ondergrondse obstakels geen belemmering vormen voor bovengronds verkeer.
10	Opmerker geeft aan dat de aanpassing ertoe leidt dat de laad- en losplek voor de winkels gelegen aan de Hoofdstraat 54, 56 en 58 in een hof komen te liggen. Op de momenten dat dit hof wordt gebruikt voor laden en lossen, zijn de aanwezige garages niet meer bereikbaar. Ook wordt er gewezen op de ondergrondse brandkraan met putdeksel. Uit de stukken blijkt niet wat het maximale draaggewicht is.	Er treedt geen verandering op ten opzichte van de huidige situatie. Zoals gezegd vindt de bevoorrading van de nieuwe Vomar en de afwikkeling van het verkeer van de parkeergarage plaats via de Abraham van Royenstraat. Daarnaast zal de afstand van de nieuwbouw tot de huidige bebouwing ter plaatse van het hof, dermate groot zijn, dat er altijd een opening blijft om de garages te bereiken. Dit is onder andere te zien in de tekeningen in de bijlagen bij het plan. Dergelijke ondergrondse brandkranen vormen geen obstakels in een openbare ruimte of werkplek.
11	Opgemerkt wordt dat de garages en bergingen onbereikbaar zijn door de geringe afstand tot de huidige bebouwing in combinatie tot het laden- en lossen. Ook wordt aangegeven dat het achteruit insteken van de vrachtwagens bij de ingang van de Versmarkt leidt tot onveilige situaties.	Zie beantwoording 6. Zie beantwoording 10.

12	Opgemerkt wordt dat in het Ontwerpbestemmingsplan ten onrechte wordt gesteld dat de Abraham van Royenstraat en De Grent voldoende ruimte en capaciteit hebben om de verkeersaantrekkende werking te kunnen verwerken.	Hier is al bij de herinrichting van de Parallel Boulevard al onderzoek naar verricht en hierin is rekening gehouden met de ontwikkelplannen in het gebied. Een uitgebreide analyse is in dit plan dus niet noodzakelijk. Dit is afgestemd met de verkeerskundigen van de gemeenten.
13	Er wordt verwezen naar de quote uit het werkdocument in verband met de capaciteit van de Abraham van Royenstraat,	In paragraaf 8.4 van het werkdocument wordt het volgende gesteld: <i>“Bij de planuitwerking van de voorziene ontwikkeling op de Maarten Kruytstraat zal niet alleen aandacht geschonken moeten worden aan de ontsluiting op de Abraham van Royenstraat, maar dient ook de aansluiting op De Grent onderzocht te worden.”</i> Dit is door de verkeerskundigen akkoord bevonden. Een nadere onderbouwing is derhalve niet noodzakelijk. Zie ook de beantwoording onder 12.
14	Opgemerkt wordt dat de verkeerssituatie tot op heden nog niet is veranderd. Er wordt gesteld dat het probleem zal verergeren door de toenemende bewegingen. Indiener stelt dat er ten onrechte geen zorgvuldig onderzoek naar is verricht.	Zie beantwoording onder 12. Daarnaast geldt dat er nu 110 parkeerplaatsen op de Maarten Kruytstraat aanwezig zijn. In de toekomst worden dit er 96. Op deze locatie zullen dus minder verkeersbewegingen plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie.

2. Fotorapportage



Figuur 1: Drukte parkeerterrein gaat afnemen doordat het verkeer alleen via Abraham van Royenstraat gaat rijden.



Figuur 2: Laden en lossen straks langs trottoir overzijde.



Figuur 3: Voldoende breed straatprofiel bij laden en lossen van de burens (blijft ongewijzigd). Nieuwbouw circa 2.00 m uit de band.



Figuur 4: Ruimte is aanwezig naast vrachtwagen om te passeren.