



Aan: College van Burgemeester en wethouders

.....
Cc: de leden van de Raad van de gemeente Gooise Meren

03 december 2022

Betreft: Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan BOR gronden
en in het bijzonder onderwerp Verkeer en Parkeren dd 29 september 2022, kenmerk RPT
221718-23-04

Geachte Gemeenteraad van Gooise Meren

Hierbij dient het Buurt Platform Naarden Vesting, mede namens bewoners van de Vesting, een zienswijze in met betrekking tot het onderdeel verkeer, zoals beschreven in par 4.10.1 van de toelichting op het ontwerp en meer in detail in bijlage 21 Verkeer en Parkeren van het ontwerp.

Samenvatting

Het ontwerpbestemmingsplan BORgronden met Toelichting (Zie bijlage 1) en Bijlagen (m.n. nr. 21 Verkeer en parkeren) beperkt zich tot het verkeer genererende effect van het plan en een schatting van de toename van de verkeersbelasting van de Huizerstraatweg en de Oud Blaricummerweg /Brediusweg. In tegenstelling tot wat in de toelichting (zie bijlage 1) wordt gesteld geeft het ontwerp in bijlage 21 of elders, geen informatie over de effecten van deze toenames op de directe omgeving zoals sluiproutes door het Componistenkwartier en het doorgaand verkeer door Naarden-Vesting. Wij zijn van mening dat met name de verhoging van het doorgaande verkeer door de kern van Naarden-Vesting in scherpe tegenstelling is met de door Raad en College aangenomen visie om de kern van Naarden Vesting "Autoluw" te maken. "Autoluw" betekent uiteraard minder verkeer, niet meer. Wij wijzen er in dit verband op dat het coalitieakkoord 2022-2026 onder "4.4 Mobiliteit" het volgende is verwoord: "De kernen van onze gemeente willen we leefbaar houden, door negatieve effecten van parkeren, uitstoot en geluid van (vracht)auto's en sluipverkeer te verminderen".

****Wij verzoeken u het bestemmingsplan niet vast te stellen zolang deze bredere verkeers-effecten niet in detail in kaart zijn gebracht voor de verschillende buurten en oplossingen voor overmatige verkeersdruk vastgesteld zijn, conform de mobiliteitsvisie.****

Onderbouwing

Wij concentreren ons voor de onderbouwing van onze zienswijze tot het verkeer over de Huizerstraatweg en in het bijzonder in noord-westelijke richting van de Kapitein Meyerweg.

A. Verkeers intensiteiten en belasting te beperkt in beeld gebracht en niet opgelost.

Het ontwerp gaat niet in op de verkeersafwikkeling vanaf het punt waar de Huizerstraatweg eindigt op de Kapitein Meyerweg. Het betoog stelt eenvoudigweg dat er zich "geen problemen zullen voordoen in de verkeersafwikkeling van de BOR gronden op het bestaande wegennet".

De auto-verkeersbelasting richting het kruispunt Huizerstraatweg/Kapitein Meyerweg neemt volgens het ontwerp per etmaal toe met 42 % van 3766 (autonome situatie) tot ca 5366 verkeersbewegingen per etmaal. Bij hanteren van het verkeersmodel, gekozen als beleidsmatig maatgevend, stijgt de verkeersintensiteit van het kruispunt Huizerstraatweg/Kapitein Meyerweg zelfs tot 6300 verkeersbewegingen per etmaal. Een stijging van 2500 verkeersbewegingen, bijna 70%!!

Hierbij moet aangetekend worden dat deze verkeersbewegingen zich niet gelijkmatig over de dag verspreiden maar dat ze zich zullen concentreren gedurende enkele piek (spits) uren. Bijgaande grafieken van de Dufeq meeting in 2018 (bijlage 2 en 3) laten zien dat waar het doorgaand verkeer door Naarden Vesting per etmaal 3396 bewegingen was het overdag op de piekuren tussen de 400 en 500 bewegingen per uur lag hetgeen beduidend hoger is dan het gemiddelde. Met de ontwikkeling van het Naardens industrieterrein richting Retail activiteiten die veel verkeer aantrekken zullen deze aantallen verder toenemen.

Een veilige aanname is dat tenminste de helft van het verkeer zich vanaf die kruising richting Vesting zal willen bewegen waardoor de verkeersbewegingen door met name tijdens deze piekperiodes reeds overbelaste Markt- en Cattenhagestraat significant toe zullen nemen.

In 2018 werd het doorgaande verkeer, in beide richtingen door de Vesting al gemeten op 3396 per etmaal. Daar komt dan volgens het plan model en de conservatieve aanname van 50% (zie boven) minimaal 1250 verkeersbewegingen in beide richtingen bij. Aangezien de "Vesting Autoluw" onder andere inhoudt dat doorgaand verkeer geweerd zal worden zal dan al het doorgaande verkeer zich een weg moeten zoeken richting Amersfoortse-straatweg waardoor er ook daar waarschijnlijk onacceptabele verkeerssituaties zouden ontstaan.

Dat vraagt om alternatieve oplossingen voor extra afwikkelingscapaciteit, gecreëerd buiten de Vesting, zoals het, door de Raad per motie aangenomen, voorstel om de optie van een rondweg langs de A1 te onderzoeken of alternatieve vergelijkbare oplossingen. De conclusie dat er geen problemen ontstaan in de verkeersafwikkeling ter plaatse van de aansluitingen van het plan BOR gronden op het bestaande wegen is dan ook ongefundeerd.

B. Milieu en leefbaarheid onderbelicht.

Ook is niet onderzocht en rekening gehouden met de verkeers- en milieueffecten van dit extra verkeer op de omgeving o.a. Naarden Vesting en daarmee de verslechtering van de leefomgeving (veiligheid voor verkeer, voetgangers, terrassen, geluid, fijnstof toename etc.) .

Het ontbreekt aan een specifieke analyse van de effecten van het plan op het al onacceptabele belastende en onveilige doorgaand verkeer door de Vesting in beide richtingen met als hoofdader de Marktstraat.

Zo ontbreekt het dientengevolge aan voorstellen voor maatregelen om de verkeerssituatie niet verder te laten verslechteren, laat staan te verbeteren.

C. Het Ontwerp bestemmingsplan gaat voorbij aan Mobiliteitsvisie

De raad van de gemeente Gooische Meren heeft op 18 maart 2020 de Mobiliteitsvisie met uitvoeringsagenda goedgekeurd met daarin o.a. de hoofddoelstelling om de woonkernen en in het bijzonder ook die van Naarden Vesting autoluw te maken t.a.v. bewegend en stilstaand verkeer ter verbetering van de leefomgeving, het monumentale karakter van de Vesting, toerisme etc.

Het is opmerkelijk en verontrustend dat het Ontwerp Bestemmingsplan en het onderdeel verkeer en parkeren zelfs niet refereert aan deze Mobiliteitsvisie en haar doelstellingen. Naarden Vesting wordt dienaangaande zelfs niet genoemd, evenmin t.a.v. van kwantitatieve verkeerseffecten.

Van een geïntegreerd en consistent beleid t.a.v. het plan BOR gronden is derhalve geen sprake. Wij beschouwen dit als een ernstige en beleidsmatig zorgelijke tekortkoming t.a.v. het plan en het Mobiliteitsbeleid in het algemeen.

D. Behandeling Bestemmingsplan opschorten

Het plan, onderzoek en oplossingen schieten te kort t.a.v. verkeersafwikkeling van af het kruispunt Huizerstraatweg/Kapitein Meyerweg/Amersfoortsestraatweg, de toename van verkeer richting Naarden Vesting in het bijzonder met de te verwachte effecten. Deze zijn in strijd met de doelstellingen van het Mobiliteitsplan om de Vesting autoluw te maken. Wij verzoeken B&W dan ook de behandeling, beeldvorming en besluitvorming t.a.v. het plan BOR gronden op te schorten totdat een verdiepend onderzoek en analyse van de verkeersafwikkeling van de Huizerstraatweg met bijbehorende milieueffecten in zowel de richting van de Vesting als in de richting de Amersfoortse Straatweg heeft plaatsgevonden. Dit dient vergezeld te gaan van zodanige oplossingen en maatregelen om het verkeer door de Vesting sterk te doen afnemen conform het Mobiliteitsplan en de daar bijbehorende onder handen zijnde uitvoeringsagenda .

E. Betrokkenheid

Tevens willen wij aanvullend gaarne gehoord worden, en inhoudelijk betrokken worden bij het vervolg proces in overeenstemming met de wijze waarop het Bewoners Platform Naarden Vesting en de gemeente op constructieve wijze plegen te overleggen en samenwerken om de leefbaarheid van de Vesting te verbeteren.

hoogachtend ,

A.B. van Marle (Voorzitter)

Bijlagen :

1-Toelichting Ontwerp bestemmingsplan

2- Meeting Dufeq:

- a- Doorgaand verkeer Naarden Vesting
- b- Verkeersintensiteit Kap Meijerweg

Bijlage 1: Toelichting Ontwerp bestemmingsplan BOR gronden

4.10.1 Verkeer

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer dat wordt gegenereerd bij ruimtelijke ontwikkelingen, zijn kencijfers verkeersgeneratie ontwikkeld. Onder verkeersgeneratie wordt verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (exclusief openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de beoogde ontwikkeling toe rijdt en hiervan wegrijdt.

Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) geeft in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen' kencijfers voor verkeersgeneratie. In de richtlijnen wordt onderscheid gemaakt op basis van de functie van de ontwikkeling (wonen, bedrijf, etc.) en op basis van de locatiemarkers. Zodoende kan bij ruimtelijke ontwikkelingen voor vrijwel elke locatie een goed beeld worden verkregen wat de totale verkeersaantrekkende werking bedraagt.

Planspecifiek

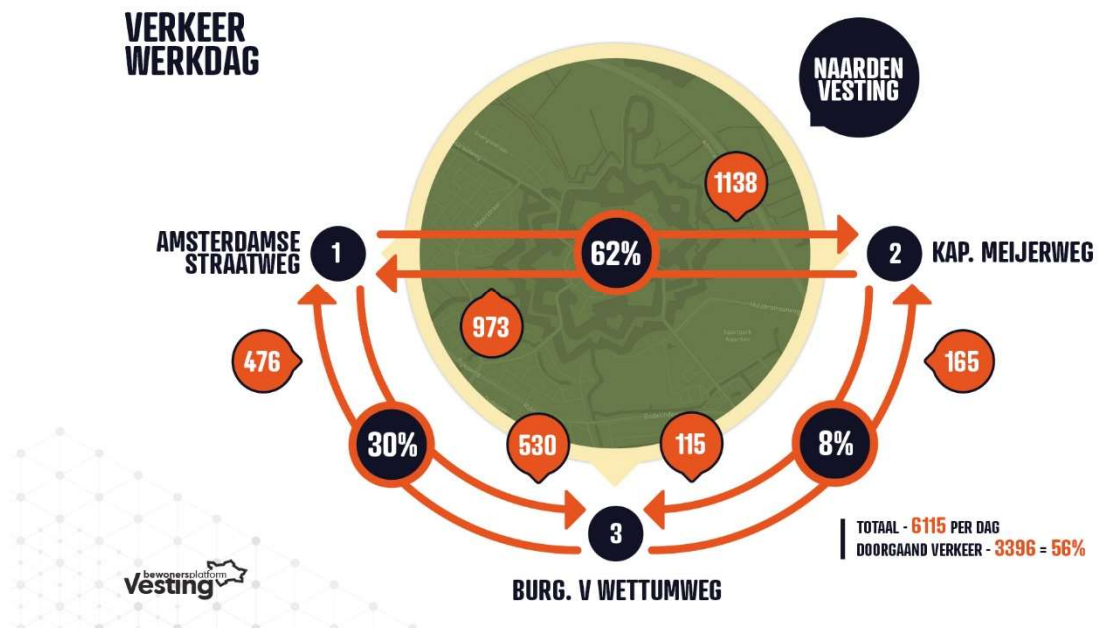
Onderdeel van een goede ruimtelijke ordening is het effect van een beoogd nieuw project op de verkeersstructuur in en rondom het plangebied. Het is van belang inzichtelijk te maken of de bestaande wegenstructuur de verkeerstoename kan verwerken of dat aanpassingen van het wegennet nodig zijn. Hiervoor is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (BuroDB, RPT221718-23-04, d.d. 29 september 2022, zie [bijlagen bij toelichting](#) bijlage 21). Hieruit blijkt dat de wegen en kruispunten rondom het plan het extra verkeer van de wijk blijvend goed kunnen verwerken. Daarnaast heeft het plan geen significant negatief effect op de verkeersveiligheid rondom het plangebied.

Er is in 2018 een verkeersmeting voor vijf kruispunten in de omgeving uitgevoerd (gemeente Gooise Meren, versie 1.2, d.d. 14 maart 2018, zie [bijlagen bij toelichting](#) bijlage 22). Deze verkeersmeting heeft als doel een nulpunt voor de doorstroming te bepalen. De verkeersmeting heeft ten grondslag gelegen aan de uitwerking van de plannen voor de BORgronden en het verkeerskundig onderzoek.

De beoogde wegen in het plangebied krijgen geen functie voor doorgaand verkeer tussen de Huizerstraatweg en de Oud Blaricummerweg/Brediusweg. Er zal dan ook een 'knip' worden aangebracht die een doorgaande verkeersroute verhindert. Hiertoe zal het college van B&W in het vervolg een verkeersbesluit dienen te nemen.

Er kan geconcludeerd worden dat het aspect verkeer geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het plan vormt

Bijlage 2a: Doorgaand verkeer Naarden Vesting. (Dufeq 2018)



Bijlage 2b: Verkeersintensiteit Kap Meijerweg (Dufeq 2018)

INTENSITEITENVERLOOP - 2. KAP GA MEIJERWEG.

