

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Gooise Meren

Reactie op notitie Rho

Verkeerssituatie rondom Speelpark Oud Valkeveen

Datum 27 augustus 2019
Kenmerk 004109.20190826.N1.02
Eerste versie

Goudappel Coffeng heeft voor de gemeente Gooise Meren het rapport 'Monitoring en analyse verkeer en parkeren Oud Valkeveen' opgesteld (datum 12 juni 2019, kenmerk 004109.20190612.R1.04). Op verzoek van 'Stichting De Limiten en Valkeveen' heeft Rho adviseurs voor leefruimte dit rapport beoordeeld en hier een reactie op gegeven in een notitie gedateerd op 20 augustus 2019. In de nu voorliggende notitie gaan we in op een aantal van de bevindingen van Rho.

Algemeen

Het valt ons op dat in de notitie van Rho diverse stellingen niet worden onderbouwd. Er heeft één locatiebezoek plaatsgevonden (op 29 juni van 10.00 tot 12.30) waarin "geen knelpunten zijn waargenomen wat betreft afwikkeling of verkeersonveiligheid op de verschillende wegen en kruispunten in het gebied." De knelpunten die genoemd zijn in de notitie van Rho, lijken dan ook grotendeels gebaseerd op inbreng van omwonenden. Ook de bijgevoegde foto's zijn door bewoners gemaakt en geven geen alledaagse situaties weer.

Sluipverkeer

Rho schrijft onderaan pagina 4: "Sluipverkeer kiest bij drukte op de Valkeveenselaan voor een route over de Meentweg en het zandpad Oud Huizerweg naar het speelpark." Dit is niet onderbouwd. Volgens onze waarnemingen is dit een beperkt probleem. Wij hebben zelf op 10 drukke dagen de situatie ter plekke beoordeeld. Daarbij is geconstateerd dat het *incidenteel* voorkomt dat de Meentweg als alternatief wordt gebruikt voor de Valkeveenselaan (vooral door wegrijdend verkeer vanaf het overloopterrein). We hebben ook oplossingen aangedragen om dit tegen te gaan.

Busverkeer

Rho geeft aan dat er gemiddeld 31 lichte en zware vrachtoetgubewegingen zijn gemeten op de Valkeveenselaan (beide richtingen samen) met 'uitschieters' op maandag 13, dinsdag 14 en woensdag 15 mei 2019 met respectievelijk 61, 61 en 77 vrachtoetgubewegingen. Het gaat hier om het aantal voetgubewegingen in beide richtingen samen. Het aantal bussen dat heen en weer terug rijdt, is dus ongeveer de helft hiervan.

Rho heeft de genoemde aantallen herleid uit het spreadsheet waarin de ruwe telgegevens op de Valkeveenselaan zijn opgenomen ('Permanente mechanische telling Valkeveenselaan - Oud Valkeveen' NDC, 24-6-2019). Daarin is echter niet alleen onderscheid gemaakt in voetgubecategorieën (personenauto's en zwaar verkeer waaronder bussen), ook zijn de telgegevens per uur en per rijrichting bekend. Die gegevens geven meer inzicht in de kans dat twee bussen elkaar tegen komen op de Valkeveenselaan dan het aantal bussen per dag. Uit de uurtellingen komt naar voren dat de busintensiteiten bij opening van het park het hoogst zijn. Op de drie genoemde piekdagen zijn deze als volgt:

	9.00 - 10.00 uur		10.00 - 11.00 uur	
	richting noorden	richting zuiden	richting noorden	richting zuiden
maandag 13 mei	6	3	9	5
dinsdag 14 mei	10	1	4	8
woensdag 15 mei	9	1	5	4

Hieruit kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- In de notitie van Rho wordt geschreven dat "de bussen kinderen afzetten en weer ophalen en niet bij het speelpark parkeren". Uit de telgegevens blijkt echter dat niet alle bussen die 's ochtends naar het speelpark rijden ook direct weer wegrijden.
- Zelfs op een piekdag is de kans dat bussen elkaar tegenkomen klein: volgens de tabel zou dat op maandag 13 mei maximaal 5 keer in een uur hebben kunnen gebeuren (tussen 10 en 11 uur). De reistijd over het noordelijke deel van de Valkeveenselaan is ongeveer een minuut, dus is de kans dat twee bussen elkaar daadwerkelijk tegengekomen zijn op dit smalle stuk ongeveer 1 op 12 (vijf minuten op een uur).

Als twee bussen elkaar moeten passeren op het smalle, noordelijke deel van de Valkeveenselaan, is de beschikbare ruimte daarvoor zeer beperkt, maar de foto op pagina 6 (foto 4) toont aan dat het wel lukt. De situatie is zeker niet ideaal, maar de consequenties zijn beperkt tot hinder:

- Er wordt op pagina 8 gesteld dat het langzame verkeer (fietsers en voetgangers) op de Valkeveenselaan ten noorden van de brug in conflict komt met het busverkeer. Juist door de geringe breedte is het voor iedereen duidelijk dat bussen en fietsers in een dergelijke situatie achter elkaar moeten blijven rijden. Dat leidt tot enige vertraging, maar het leidt niet tot onveilige situaties.
- De stagnatie van autoverkeer als gevolg van de bussen op de Valkeveenselaan kwalificeren wij ook als 'hinder' en niet als structurele filevorming. Deze kwalificatie is gebaseerd op de continue snelheidsmetingen die uitgevoerd zijn op de

Valkeveenselaan. Daaruit blijkt dat de gemiddelde snelheid op drukke en minder drukke uren nauwelijks van elkaar verschilt. Op een enkele uitzondering na (incidenten) is er dus geen sprake van structurele filevorming.

- In de notitie van Rho (pagina 6) staat dat optredende knelpunten in de verkeersafwikkeling worden veroorzaakt door het busverkeer. Dit wordt echter niet onderbouwd. Uit onze waarnemingen blijkt dat stagnatie in de verkeersafwikkeling vooral ontstaat op momenten dat aan het einde van de Valkeveenselaan niet goed duidelijk is naar welke parkeerlocatie men het beste kan rijden (bijvoorbeeld als het nieuwe overloopterrein nog niet opgesteld is, terwijl het wel druk is).

Op grond van het voorgaande is er onvoldoende basis voor de stellige conclusie van Rho dat op het noordelijke deel van de Valkeveenselaan (ten noorden van de brug) passeervoorzieningen niet volstaan, maar “verbreding van de weg over de volle lengte” nodig is.

Verkeersafwikkeling op kruispunten

De verkeersafwikkeling op het kruispunt Valkeveenselaan/Naarderstraat hebben wij beoordeeld in een situatie op een werkdag (tijdens een reguliere woon-werkspits) en tijdens een piekdag in het weekend. In die situaties zijn er geen problemen met de verkeersafwikkeling op het genoemde kruispunt. Rho geeft aan dat het niet terecht is dat wij hebben geschreven dat piekdagen altijd in het weekend vallen: er zijn ook enkele doordeweekse dagen waarop Oud Valkeveen zeer druk bezocht wordt. Dat is juist, maar dat betreffen dagen in de meivakantie en rondom Pasen en Hemelvaart: dagen waarop veel mensen vrij hebben en de reguliere woon-werkspits dus ook minder zwaar is. Bovendien is gerekend met worst case uitgangspunten:

- Er zijn berekeningen uitgevoerd voor de werkdagavondspits en vervolgens is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij het *totale* verkeersaanbod stijgt. Daaruit is gebleken dat pas een probleem ontstaat als het *totale* verkeersaanbod ongeveer drie keer zo groot is als op een gemiddeld drukke werkdag. Op piekdagen is het verkeer van en naar Oud Valkeveen wel drie keer zo groot, maar het overige verkeer op de Valkeveenselaan niet. De hoeveelheid overig verkeer is op piekdagen zelfs lager, omdat de piekdagen (vrijwel altijd) in het weekend vallen of in vakantieperiodes.
- Zelfs als er op een enkele doordeweekse dag een probleem zou optreden met de verkeersafwikkeling, is dat nog geen reden voor aanpassing van het kruispunt. Het is immers niet gebruikelijk om de vormgeving van een kruispunt af te stemmen op één of enkele drukke momenten in een jaar.
- Overigens komen de uitkomsten van de berekeningen ook goed overeen met de ervaringen van bewoners. Er zijn veel klachten over het verkeer op de Valkeveenselaan, maar niet of nauwelijks over de verkeersafwikkeling op dit kruispunt.

Wij verwachten ook op het kruispunt Naarderstraat-Flevolaan-Huizerstraatweg-Meentweg geen problemen met de verkeersafwikkeling. Rho kwalificeert dit als aanname waar geen berekeningen aan ten grondslag liggen. Het klopt dat wij op dit punt geen kruispuntberekeningen hebben uitgevoerd. De verwachting is echter niet gebaseerd op een ‘aanname’, maar op een logische redenering:

- Zoals Rho zelf ook schrijft (op pagina 4) zijn de aanrijroutes vanaf het kruispunt Valkeveenselaan-Naarderstraat “diffuus”. Met andere woorden: het verkeer verdeelt zich over verschillende routes, waardoor de drukte per route afneemt.
- Op het kruispunt Naarderstraat-Flevolaan rijdt dus minder verkeer vanuit Oud Valkeveen en dit verkeer hoeft maximaal één rijrichting op de Naarderstraat voorrang te geven (terwijl linksafslaand verkeer op de Valkeveenselaan beide rijrichtingen voorrang moet geven).

Ook bij dit kruispunt zijn geen klachten over de verkeersafwikkeling bekend, alleen over de verkeersveiligheid (zie hierna).

Verkeersveiligheid

Zoals Rho ook aangeeft zijn richtlijnen vanuit het principe Duurzaam Veilig in bestaande situaties niet altijd volledig te realiseren. Op basis van waarnemingen ter plekke hebben wij echter verschillende suggesties gedaan om de verkeersveiligheid te verbeteren. De suggesties die Rho doet, komen hiermee overeen (in sommige gevallen is onze tekst zelfs letterlijk overgenomen in de notitie van Rho).

- Wij zijn het ermee eens dat het wenselijk is om de verkeersveiligheid op het kruispunt Naarderstraat – Flevolaan verder te verbeteren.
- Het instellen van een parkeerverbod langs het zuidelijke deel van de Valkeveenselaan is een mogelijkheid, maar feitelijk is die maatregel alleen nodig als er onvoldoende parkeerruimte is op kortere afstand van de ingang van het speelpark. Alleen dan wordt er veel geparkeerd langs de Valkeveenselaan.
- De conclusie dat aanvullende maatregelen wenselijk zijn om te voorkomen dat de Meentweg en de Oud Huizerweg als ontsluitingsroute voor Oud Valkeveen worden gebruikt, komt overeen met onze conclusie hieromtrent.
- Hetzelfde geldt voor de conclusie dat de entree van het parkeerterrein van het speelpark duidelijker als uitrit moet worden vormgegeven.
- Ook onderschrijven we de wenselijkheid van een wandelverbinding tussen het westelijke overloopparkeerterrein en de entree van het speelpark.

We delen alleen niet de conclusie van Rho dat op het noordelijke deel van de Valkeveenselaan (ten noorden van de brug) verbreding van de weg over de volle lengte nodig is. Er is hier weliswaar erg weinig ruimte voor bussen om elkaar te passeren, maar de kans hierop is beperkt. En als het gebeurt, ontstaat hierdoor wel enige hinder, maar geen verkeersonveilige situatie.

De toevoeging van parkeercapaciteit om pieken in de parkeerdruk op te vangen (nu tijdelijk aanwezig voor 20 dagen per jaar) en het parkeerverbod op het noordelijke deel van de Valkeveenselaan hebben ervoor gezorgd dat de verkeerssituatie op de Valkeveenselaan duidelijk is verbeterd. Wij zijn dan ook van oordeel dat een structurele en toekomstbestendige parkeeroplossing van groot belang is om toekomstige problemen te voorkomen. Rho geeft aan dat de haalbaarheid hiervan nog niet is onderbouwd, maar de inhoudelijke conclusie over de parkeersituatie wordt door Rho niet bestreden.