



Verkeersonderzoek

BP2017TEY01047-Buitengebied Teylingen, camping de Horizon, Spijkerboor en de Boekhorst

16 juni 2017

Aanleiding

De gemeente Teylingen heeft voor het Buitengebied van Teylingen een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. De gemeente Kaag en Braassem heeft tegen dit bestemmingsplan beroep aangetekend. Het beroep van Kaag en Braassem had betrekking op campings die worden ontsloten via de Boekhorsterweg (die voor het grootste gedeelte in de gemeente Kaag en Braassem ligt). De grondslag van het beroep was dat in het bestemmingsplan Buitengebied Teylingen niet werd voorzien in een maximum aantal kampeermiddelen per camping waardoor een uitbreiding van verkeersbewegingen op de Boekhorsterweg kan ontstaan. De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft het beroep van de gemeente Kaag en Braassem gegrond verklaard en de gemeente Teylingen de opdracht gegeven om voor de vernietigde plandelen een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. De plandelen die zijn vernietigd hebben betrekking op de campingterreinen: de Horizon, Spijkerboor en de Boekhorst in Warmond.

De gemeente Teylingen is voornemens een nieuw bestemmingsplan vast te stellen voor de campingterrein de Horizon, Spijkerboor en de Boekhorst. Het uitgangspunt van het nieuwe bestemmingsplan voor deze campingterreinen is dat het aantal kampeermiddelen per camping, zoals verleend met de laatst verleende WOR vergunning (wet op de openluchtrecreatie), in het bestemmingsplan als maximaal wordt opgenomen.

Dit verkeersonderzoek toont aan dat het aantal kampeermiddelen opgenomen in het bestemmingsplan toelaatbaar is. Met de uitwerking van het verkeersonderzoek is rekening gehouden met het volgende:

- Er een directe koppeling is gelegd tussen de verkeersbenutting van de Boekhorsterweg en het maximaal aantal kampeermiddelen aan het 'eind' van de Boekhorsterweg.
- Dat de relatie tussen verkeersbenutting en maximaal aantal kampeermiddelen vastgelegd moet worden in het bestemmingsplan.
- De Boekhorsterweg grotendeels is gelegen in de gemeente Kaag en Braassem en voor een klein deel in de gemeente Teylingen.

Aangezien de verkeersintensiteit niet bekend is en niet op korte termijn kan worden gemeten, is er voor gekozen om de verkeersintensiteit te berekenen aan de hand van de functies die langs de Boekhorsterweg aanwezig zijn. In dit memo wordt ingegaan op de berekeningswijze, de uitkomsten en de vertaling daarvan voor de Boekhorsterweg.

Methode

Hoeveel mensen zich (met de auto) verplaatsen naar een specifieke bestemming kan worden bepaald aan de hand van zogenaamde kencijfers. Deze kencijfers zijn een soort van gemiddelde waarde die gevonden is door vereerderonderzoek dat door heel Nederland wordt verricht bij elkaar te voegen en op die manier algemene uitspraken te kunnen doen. Het CROW (kennisinstituut op het gebied van infrastructuur) geeft de cijfers gebundeld in publicatie nummer 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

Hierbij gelden natuurlijk wat uitgangspunten. Namelijk dat kencijfers het benodigd aantal verkeersbewegingen weergeeft op een druk moment in een normale week. Het is immers niet efficiënt om te dimensioneren op uitzonderlijke pieken. Voor de Boekhorsterweg is de 'normale' situatie bepaald met het uitgangspunt dat alle kampeerplekken in het gebied benut worden. Dit is de normale situatie in het toeristenseizoen.

Een met de kencijfers berekende waarde voor de verkeersgeneratie zal nooit (exact) overeenkomen met de werkelijkheid. Dit is ook niet noodzakelijk. De kencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor specialisten bij het opstellen of uitvoeren van ruimtelijke plannen, de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied of de realisatie van een voorziening op een bepaalde locatie.

Omdat het om een hulpmiddel gaat, mag van de gepresenteerde waarden worden afgeweken. Als weinig of niets over een gebied bekend is, zijn de gepresenteerde kencijfers het beste uitgangspunt dat voorhanden is.

De verkeersgeneratie geeft inzicht in het aantal autoritten dat een bepaald functie oproept. De methode geeft echter niet direct aan op welk tijdstip van de dag deze verplaatsing wordt gemaakt. Er ontstaat alleen inzicht in de etmaalintensiteit. Op basis van lokale kennis kan een vertaling worden gemaakt naar dagdelen als dit noodzakelijk is.

Voor deze studie is vooral inzicht nodig in de etmaalbelasting. Er is geen noodzaak om de etmaalwaardes nog te verdelen per dagdeel. De beoordeling van de benutting van de Boekhorsterweg bestaat namelijk niet alleen uit het bepalen van de capaciteit van de weg, maar vooral ook het verkeersveiligheidsaspect van de weg.

Ligging onderzoeksgebied

De Boekhorsterweg is gedeeltelijk in de gemeente Kaag en Braassem (Oud Ade) gelegen en deels in de gemeente Teylingen (Warmond). De Boekhorsterweg is een doodlopende straat die aantakt op de Leidseweg, een lokale verbinding tussen Leiden - Oud Ade – Rijpwetering. De Boekhorsterweg ontsluit de aanliggende woningen, wat (agrarische) bedrijvigheid en de recreatieve voorzieningen die aan de Kagerplassen liggen. De ligging is weergegeven door het sterretje in figuur 1.

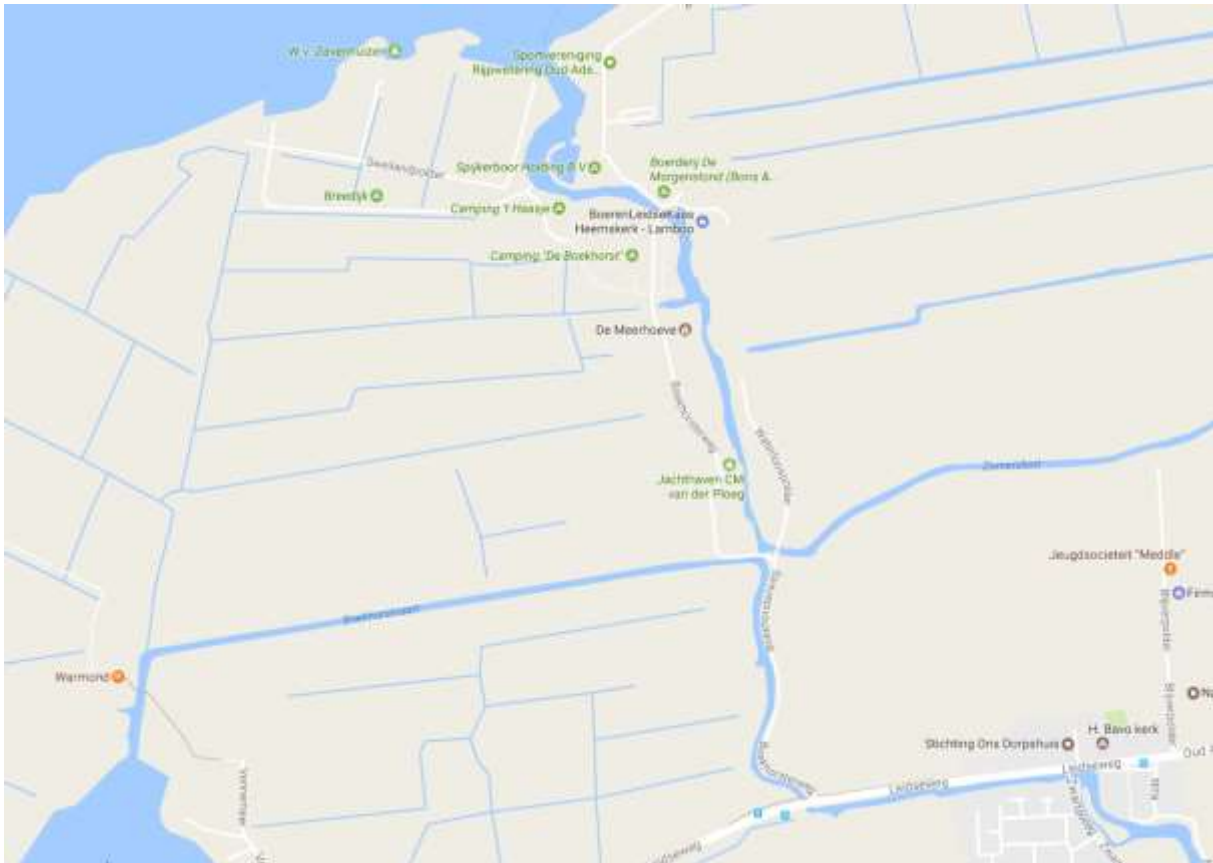


Figuur 1: Ligging Boekhorsterweg tussen Kagerplassen en A4

De Boekhorsterweg is een zogenaamde erftoegangsweg. Dit soort wegen hebben de minste functie in het verkeerssysteem en kenmerken zich door een snelheid van 30 of 60 km/uur. Op dit type wegen kunnen verkeersremmende maatregelen worden toegepast en ligt de nadruk niet op het verwerken van verkeersintensiteiten, maar op het versterken van het leefklimaat en het optimaliseren van de verkeersveiligheid.

In figuur 2 is ingezoomd op de Boekhorsterweg. Bezien vanuit de aantakking met de Leidseweg ontsluit het zuidelijke deel (tot aan de splitsing met de Waterloo-spolder) alleen agrarische percelen. Er worden op dit deel geen gebouwen ontsloten.

Ten noorden van de splitsing met de Waterloospolder begint de bebouwing van het buurtschap Zevenhuizen. De route is naast de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer onderdeel van het fietsknooppuntrouten netwerk. Er is een fietspontje (in het seizoen) tussen Zevenhuizen en Kaag. De Boekhorsterweg eindigt bij de toegang van de camping Spijkerboor.



Figuur 2: Overzicht ligging en lengte Boekhorsterweg

Bestemmingen langs de Boekhorsterweg

Vanuit de methode voor de bepaling van de verkeersintensiteiten is het nodig om te weten welke voorzieningen aanwezig zijn langs de Boekhorsterweg. In tabel 1 zijn de aanwezige functies weergegeven.

Tabel 1: aanwezige functies

Functie	Aanwezige voorzieningen
Camping Spijkerboor	202 kampeerplekken ¹ 2 bedrijfswoningen
Camping de Horizon	240 kampeerplekken 3 bedrijfswoningen
Camping 't Haasje	55 kampeerplekken 2 bedrijfswoningen
Camping de Boekhorst	40 kampeerplekken

¹ Er is per camping inzichtelijk wat vaste standplaatsen/chalets zijn en wat passantenplekken. De verkeersgeneratie voor passantenplekken is lager dan voor vaste standplaatsen. Omdat niet geheel duidelijk is of de verdeling tussen beide types juist is, is in de berekening uitgegaan van de meest ongunstige situatie. Namelijk dat alle plekken als vaste standplaats worden gebruikt. Naar verwachting sluit dit aan bij deze specifieke locatie.

	2 bedrijfswoningen
Boerderij de Morgenstond	1 agrarische bedrijfswoning 5 kampeerplekken
Boerderij Heemskerk-Lamboos	1 agrarische bedrijfswoning Boederijwinkel
Partycentrum de Meerhoeve	4 zalen (totale oppervlakte ca. 850 m ²)
Restaurant Sevens	Oppervlakte circa 150 m ²
Jachtwerf/bootopslag Van der Ploeg	1 bedrijfswoning en circa 600 m ² bedrijfsoppervlak
Circa 10 woningen	Categorie koop, vrijstaand , buitengebied

De bovenstaande gegevens zijn gekoppeld aan de kencijfer zoals deze worden gegeven door Het CROW. De etmaalintensiteit bedraagt dan circa 1.650 motorvoertuigen.

Kwalificatie verkeersbenutting

Vanuit de verkeerskunde zijn er algemene 'drempelwaarden' beschikbaar per type weg. Bij deze waarden kan worden voldaan aan de basale eisen van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Voor de Boekhorsterweg geldt een maximale (theoretische) benutting van circa 2.500 mvt/etmaal.

De Boekhorsterweg is echter een doodlopende weg met een zeer beperkt profiel (er geldt ook een breedtebeperking van 2,2 meter). Daarnaast geldt dat de Boekhorsterweg een onderdeel vormt van het landelijk fietsknooppuntnetwerk. Dat maakt dat de ontmoetingskans fiets – auto – fiets aanzienlijk is. Gelet op de beschikbare breedte en het gewenste verkeersveiligheidsniveau kan geconstateerd worden dat met een waarde van circa 1.650 mvt/etmaal, de benutting van de Boekhorsterweg aan zijn maximum zit.

Conclusie

Uit het verkeersonderzoek kan geconcludeerd worden dat de berekende (maximale) intensiteit verwerkt kan worden door de Boekhorsterweg. De berekende waarde van circa 1.650 mvt/etmaal valt binnen de maximale benuttingswaarde van een erftoegangsweg. Deze waarde bedraagt circa 2.500 mvt/etmaal.

Vanuit verkeerveiligheidsoverwegingen kan echter ook worden geconstateerd dat de Boekhorsterweg ook een functie heeft voor het recreatieve fietsverkeer en dat de beschikbare wegbreedte beperkt is. Elke ontmoeting tussen de verschillende verkeersdeelnemers zorgt voor een 'lastige' verkeerssituatie. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt moet worden geconcludeerd dat de benutting door de aanliggende functies nu op het maximum zit. Uitbreiding/vergroting van de recreatieve bestemmingen is niet gewenst.