

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Verheeskade 197  
2521 DD Den Haag

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Krimpenerwaard

### Verkeerseffecten horecavestiging Steinsedijk

Datum 23 oktober 2015  
Kenmerk KPW001/Prt/0003.02

## 1 Inleiding

De gemeente Krimpenerwaard heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd een verkeersrapport op te stellen over het voornemen om op de locatie Steinsetuin (perceel Steinsedijk 45) horeca-activiteiten toe te staan.

Het toetsingskader voor de verkeerseffecten wordt gevormd door de volgende randvoorwaarden (bron: Rapport aan college van B&W d.d. 19 november 2013):

- 'Er mag geen sprake zijn van een onevenredige verkeersaantrekkende werking, wat onder andere tot uitdrukking komt in het feit dat de bestaande infrastructuur moet zijn berekend op de nieuwe activiteit'.
- 'Op eigen terrein moet worden voorzien in de parkeerbehoefte'. Op het terrein zijn 66 parkeerplaatsen beschikbaar.
- 'Het woon- en leefklimaat in de naaste omgeving van het horeca-initiatief mag door de exploitatie daarvan niet op ontoelaatbare wijze nadelig worden beïnvloed'.



Figuur 1.1: De Steinsetuin aan de Steinsedijk 45

## 2 Huidige situatie en het voornemen

### 2.1 Beschrijving huidige situatie

De eigenaren van het perceel Steinsedijk 45 exploiteren in de huidige situatie de locatie als pluk- en theetuin, trouw- en vergaderlocatie, restaurant en brasserie (beschrijvingen volgens internet). Voor het publiek is de locatie geopend op:

- vrijdag 14.00-21.00 uur;
- zaterdag 13.00-21.00 uur en
- zondag 12.00-17.00 uur.

Daarnaast zal de locatie worden gebruikt voor besloten bijeenkomsten: bruiloften, feesten en vergaderingen. De eigenaren zijn van plan het gebruik van de locatie te intensiveren, zodat sprake is van een volwaardige horecabestemming. Steeds meer krijgt de Steinsetuin daardoor het karakter van een restaurant.

In het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied 2010' is dit perceel bestemd voor een theeschenkerij.



### 2.2 Het voornemen

De horeca-activiteiten passen niet bij de vastgelegde bestemming. Om de horeca-activiteiten te kunnen voortzetten, is de gemeente voornemens deze activiteiten positief te bestemmen in het voorliggende bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied (voormalige gemeente Vlist) 2015' wordt voor de Steinsetuin een horecabestemming opgenomen. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

- er vinden maximaal 24 verhuren plaats na 23.00 uur, waarbij er maximaal 3 per maand mogen plaatsvinden;

- er is maximaal sprake van 133 bezoekers. Dit maximale aantal is ingegeven door het beschikbare aantal parkeerplaatsen. Hier wordt in paragraaf 3.2 nader op ingegaan.

De omschrijving betekent dat er naast besloten feesten ook een restaurantfunctie mogelijk is.

Voor het bepalen van de verkeerseffecten wordt uitgegaan van de beschreven maximale situatie.

### 3 Verkeerseffecten

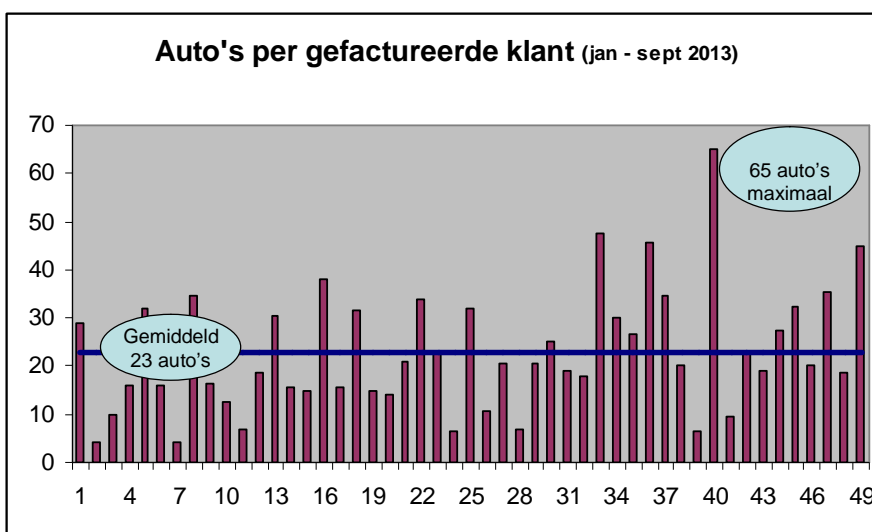
In dit hoofdstuk worden de verkeerseffecten van de Steinsetuin, zowel huidig als toekomstig, in beeld gebracht.

#### 3.1 Gemeten verkeerseffecten 2013

De huidige eigenaren van de Steinsetuin hebben zelf het bezoek aan de pluk- en theetuin geïnventariseerd (notitie: schets verkeersbelasting Steinsetuin d.d. 29 november 2013). Dit levert de volgende resultaten op<sup>1</sup>:

- aantal bezoekers 2.900 (4.350 op jaarbasis);
- aantal autoritten 2.700 (4.050 op jaarbasis)<sup>2</sup>;
- aantal reserveringen 49 (jaarbasis 75), gemiddeld 1,5 keer per week;
- gemiddeld aantal bezoekers/autoritten per reservering: 23;
- maximaal geregistreerde aantal bezoekers/autoritten: 130.

In figuur 3.1 geven de eigenaren van de pluk- en theetuin de verdeling van het aantal auto's per gefactureerde klant weer<sup>3</sup>.



De eigenaren hebben de gegevens geleverd voor de periode 1 januari-1 september 2013. In deze opsomming is tussen haakjes een ophoging naar jaarbasis opgenomen (x 12/8).

<sup>2</sup> Eén auto genereert twee ritten.

<sup>3</sup> Volgens de opsomming ligt het gemiddelde aantal ritten per gefactureerde klant op 23 en daarmee het aantal auto's op 12.

*Figuur 3.1: Aantal auto's per gefactureerde klant voor de Steinsetuin, periode januari-september 2013 volgens opgave Steinsetuin*

Ter toelichting op figuur 2.1: klant 1 bracht een bezetting van 29 geparkeerde auto's met zich mee en bij klant 2 was dit 4 auto's et cetera.

De eigenaren van de Steinsetuin hebben een berekening uitgevoerd naar de piekbelasting van het verkeer op de Steinsedijk voor de huidige situatie:

- De theetuin wordt vrijwel uitsluitend gebruikt op donderdag- en vrijdagavond en op zaterdag. Op de weekdays begint de bijeenkomst 's avonds; op zaterdag is dit vaak 's middags. Zowel de aankomst als het vertrek van de gasten is, volgens de opgave van de eigenaren, geconcentreerd in 1,5 uur.
- Van het verkeer gaat, zo schatten de eigenaren, 70% richting Haastrecht en 30% richting Hekendorp.

Geconstateerd kan worden dat het toekomstige maximale toegestane aantal bezoekers ook in de huidige situatie (vrijwel) wordt gehaald. Dus er is geen sprake van een nieuwe situatie.

### **3.2 Toekomstige verkeerssituatie**

Voor de toekomstige verkeerssituatie beschikbare aantal van 66 parkeerplaatsen maatgevend voor het maximale aantal bezoekers. Dit maximale aantal geldt zowel voor besloten feesten en vergaderingen, als voor het restaurant.

#### **CROW-kencijfers**

In de publicatie Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (CROW-publicatie 317, oktober 2012) zijn voor diverse functies kencijfers opgenomen. Deze kencijfers zijn gebaseerd op diverse onderzoeken. Deze kencijfers zijn voor de betreffende situatie echter beperkt van toepassing, omdat deze uitgaan van de omvang van de voorziening en daarbij het bezoekersaantal en benodigde parkeerplaatsen ramen. In het geval van de Steinsetuin is het beschikbare aantal parkeerplaatsen, 66, maatgevend voor het bezoek. Uit de kencijfers wordt wel duidelijk dat naast bezoekers ook rekening moet worden gehouden is met 'niet-bezoekers', namelijk personeel en service-verkeer (zoals leveranciers, reparatiediensten, vuilophalddienst en dergelijke). Voor deze niet-bezoekers is 25% van het aantal parkeerplaatsen nodig in vergelijking met bezoekers.

#### **Relatie parkeerplaatsen en bezoekers**

Restaurantbezoekers zullen veel meer gespreid in de tijd komen dan bezoekers van besloten bijeenkomsten. Restaurantbezoekers komen voor een deel in de namiddag voor de high tea en voor een deel gespreid in de avond voor het diner. Voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen zijn besloten bijeenkomsten dus maatgevend.

Voor personeel en serviceverkeer is normaal gesproken 20% van het aantal parkeerplaatsen nodig. Echter de Steinsetuin is normaal gesproken open in de middag en dat betekent dat het service verkeer vóór de opening zal komen. Voor dit verkeer hoeft dus geen parkeerplaatsen gereserveerd te worden. Wel voor het personeel: dat is tegelijkertijd aanwezig met de gasten. Er wordt van uitgegaan dat de verdeling tussen serviceverkeer en personeel 50/50 is en dat betekent dat 10% van de parkeerplaatsen nodig is voor personeel. Dit betekent 7 van de 66 parkeerplaatsen zijn nodig voor het personeel en er resulteren dus 59 voor gasten.

Voor de bezoekers aan de Steinsetuin wordt een gemiddelde autobezetting van 2,3 gehanteerd<sup>4</sup> en dat betekent dat op de 59 parkeerplaatsen in totaal 136 gelijktijdige bezoekers kunnen komen. Met het gemaximeerde aantal van 133 blijft er een kleine marge over.

### Berekening verkeersgeneratie

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is de basis de 133 bezoekers, die komen met 58 auto's. Dit genereert 116 autoritten. Voor de personeelsleden en leveranciers zijn in totaal 14 parkeerplaatsen nodig. Deze groep, vooral de leveranciers, genereren per dag wel meer ritten per parkeerplaats. Hier wordt uitgegaan van 5 autoritten per parkeerplaats = 70 autoritten. Daarmee komt het totaal wat de Steinsetuin genereert op 186 autoritten per etmaal, waarbij het serviceverkeer voor de openingstijd komt en gaat en het personeel voor de openingstijden komt en na sluiting gaat.

In tabel 3.1 is de omvang van het extra verkeer op de Steinsedijk weergegeven voor de maximale situatie, waarbij sprake is van een besloten feest. Hierbij is zowel de aankomst als het vertrek van het verkeer geraamd. Deze tabel is een schatting: dit kan voor elk besloten feest anders uitvallen.

periode	bezoekers	personeel en leveranciers	totaal
<i>heen zaterdag</i>			
vóór 16.00 uur:		50	50
- 16.00-17.00 uur	14	12	26
- 17.00-18.00 uur	15	0	15
- 18.00-19.00 uur	15	0	15
- 19.00-20.00 uur	14	0	14
<i>terug</i>			
23.00-24.00 uur	29	0	29
24.00-01.00 uur	29	0	29
na 01.00 uur	0	8	8
<b>totaal</b>	<b>116</b>	<b>70</b>	<b>186</b>

Tabel 3.1: Geschatte verdeling van de maximale extra verkeersbelasting op de Steinsedijk (Hekendorp - Haastrecht) ten gevolge van de Steinsetuin

<sup>4</sup> Dat is inclusief een klein deel dat eventueel op de fiets komt of met groepsvervoer (taxibusjes).

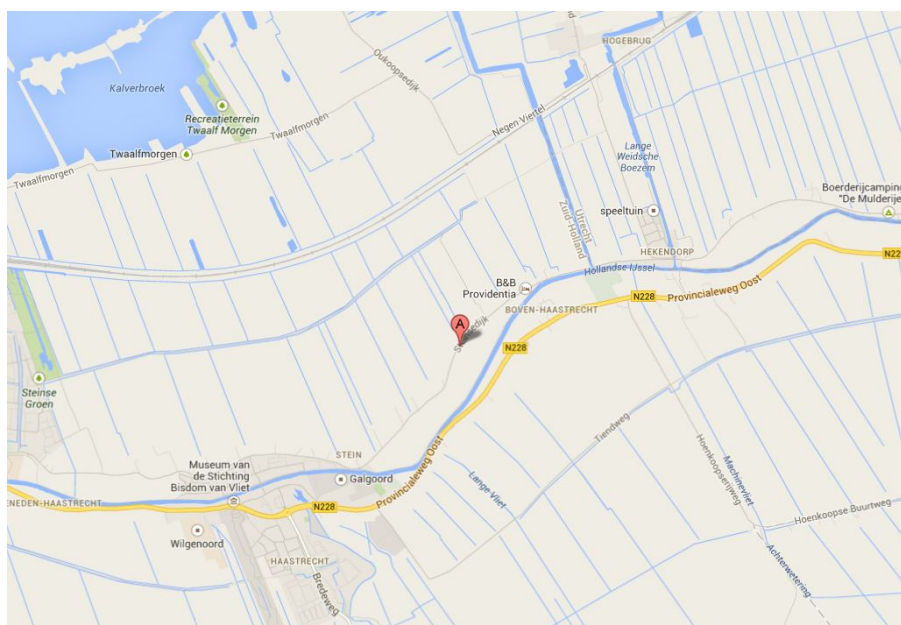
In het geval er geen sprake is van een besloten feest en de Steinsetuin geopend is als restaurant is het aankomst en vertrekpatroon van de bezoekers veel meer gespreid en vindt dit meer plaats midden op de avond: in de periode 18.00 tot 22.00 uur.

Conform de informatie van de eigenaars wordt ervan uitgegaan dat 70% van het verkeer (130 mvt) zich afwikkelt via Haastrecht en 30% (56 mvt) via Hekendorp/Oudewater. De totale verkeersstromen uit tabel 3.1 zal zich ook op deze wijze verdelen over beide richtingen.

## 4 Steinsedijk

### 4.1 Huidige situatie

De Steinsedijk is door de gemeente aangewezen als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. De Steinsedijk is uitzonderlijk smal: 3,40-3,75 m. Het CROW<sup>5</sup> geeft als aanbevolen minimale breedte voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom 4,20 m en een ideale breedte van 5,50 m, hieraan voldoet de Steinsedijk dus niet. Ook kent deze dijk vrijwel geen obstakelvrije zone; dit maakt dat de weg in de beleving smaller is dan deze feitelijk is. Bij het bepalen van de acceptabele hoeveelheid verkeer wordt hiermee rekening gehouden.



Figuur 4.1: Locatie van de Steinsetuin, aan de Steinsedijk tussen Haastrecht en Hekendorp (bron: GoogleMaps.nl)

Volgens een telling van de gemeente Vlist in het najaar van 2010 is de verkeersintensiteit op de Steinsedijk als volgt:

	personenauto	vrachtauto	totaal
werkdag	1.051	79	1.130
zaterdag	1.018	58	1.076

Tabel 4.1: Verkeersintensiteit op de Steinsedijk (tellingen najaar 2010)

<sup>5</sup> Zie Handboek Wegontwerp 2013 Erftoegangsweg, CROW-publicatie 329. De minimale wegbreedte volgens deze publicatie is 3,0-3,5 m en de ideale wegbreedte 4,0-4,5 m.

Uit tabel 4.1 blijkt dat de verkeersintensiteiten op zaterdag iets lager liggen dan op werkdagen, circa 5%. Mede op basis van deze tellingen is een regionaal verkeersmodel opgesteld, dat jaarlijks wordt geactualiseerd. De meest recente actualisering is van oktober 2015. Het Regionale Verkeersmodel Midden-Holland (RVMH) versie 2.4 geeft voor de Steinsedijk de hiernavolgende resultaten voor een gemiddelde werkdag.

prognosejaar	aantal personenauto's	aantal vrachtauto's	totaal
2014 (huidig)	1.000	100	1.100
2025	1.100	100	1.200

Tabel 4.2: Verkeersprognoses uit het RVMH 2.4 (oktober 2105)

Voor de verkeersberekeningen zal worden gewerkt met de prognose voor 2025, want dit is de meest maatgevende situatie.

## 4.2 Effect Steinsedijk

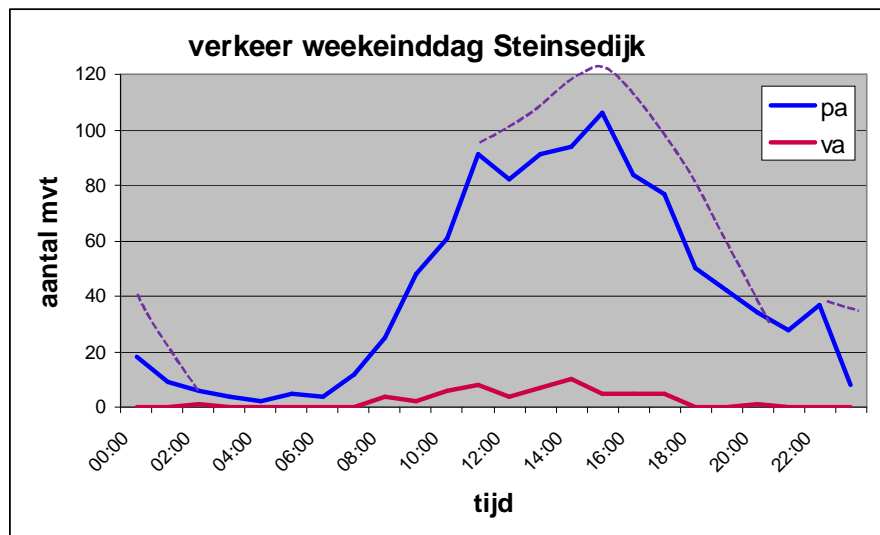
In het verkeersmodel is rekening gehouden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de Steinsedijk zijn dit generieke groeicijfers en hier is niet specifiek rekening gehouden met de uitbreiding van de Steinsetuin. Voor deze berekening wordt ervan uitgegaan dat de totale verkeersgeneratie van de Steinsetuin bovenop de toekomstige verkeersintensiteiten komen. Dat betekent dat:

- De intensiteit aan de Haastrechtse kant ( $1.200 + 130 =$ ) 1.330 mvt/etm. Hier zorgt de Steinsetuin voor een toename van 11%.
- De intensiteit aan de Hekendorpse kant ( $1.200 + 56 =$ ) 1.256 mvt/etm. Hier zorgt de Steinsetuin voor een toename van 5%.

In figuur 4.2 is de getelde verdeling over de dag van het verkeer opgenomen voor een maatgevende zaterdag. In de figuur is met een onderbroken streep weergegeven wat de invloed is van het extra verkeer op de Steinsedijk ten gevolge van de Steinsetuin. Dit is gedaan voor de maximale situatie met 133 bezoekers en een verdeling in de tijd conform tabel 3.1. Hierbij is ervan uitgegaan dat deze 133 bezoekers extra zijn ten opzichte van de telling van 2010. Dit kan worden gezien als een 'worst case'-situatie.



--- Maximale extra intensiteit ten gevolge van de Steinsetuin



Figuur 4.2: Maximale extra verkeersbelasting op de Steinsedijk-oost (Haastrecht - Steinsetuin) voor de zaterdag (bron: telling najaar 2010)

Indien de maximale verkeersproductie van de Steinsetuin bovenop de verkeersintensiteit van de Steinsedijk (tussen Haastrecht en de Steinsetuin) wordt gezet, dan valt het volgende op:

- Voorafgaand aan dergelijke feesten arriveren de leveranties en het personeel; dit versterkt de verkeerspiek rond 16.00 uur. De verkeersintensiteit gaat dan van circa 105 naar 125 per uur. De effecten hiervan zullen beperkt merkbaar zijn.
- Bij het vertrek van het verkeer van een druk feest op zaterdagen zal het effect wel merkbaar zijn, omdat er dan nauwelijks 'gewoon' verkeer op de Steinsedijk rijdt. De intensiteit gaat dan van ongeveer 20 naar 40 mvt/h. Het is echter niet zo dat de weg de verkeersintensiteiten niet zal kunnen verwerken, immers op andere momenten van de dag liggen de intensiteiten aanzienlijk hoger. Aangezien er dan niet of nauwelijks tegenliggers zijn, is de verkeersafwikkeling dan geen probleem.

Een attentiepunt is de veiligheid voor de vertrekkende gasten. De Steinsedijk is een uitzonderlijk smalle en onverlichte dijk, waar onbekenden hun weg moeten vinden. Het is wenselijk dat de eigenaren van de Steinsetuin hun gasten waarschuwen voor deze specifieke situatie.



Steinsedijk bij de Steinsetuin

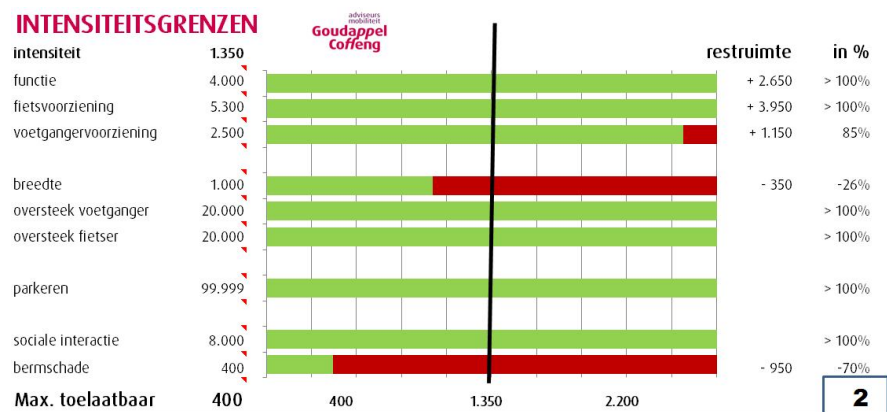
### 4.3 Wegenscan

Op basis van diverse onderzoeken en publicaties van het CROW heeft Goudappel Coffeng een Wegenscan ontwikkeld. Met deze Wegenscan kan voor diverse onderdelen (vorm, functie en gebruik) worden nagegaan of dit past bij de betreffende weg. Hierbij komen zaken aan de orde als:



- intensiteiten;
- snelheid;
- spelen er kinderen op straat;
- voorzieningen voor fietsers en voetgangers;
- parkeren;
- busroutes.

In bijlage 1 is de invoer van de Wegenscan, versie augustus 2015, voor de Steinsedijk (tussen de Steinsetuin en Haastrecht) weergegeven. De resultaten staan in figuur 4.3.



*Figuur 4.3: Resultaten van de Wegenscan voor de Steinsedijk, exclusief Steinsetuin*  
Voor alle relevante criteria geeft de Wegenscan de maximale intensiteit of capaciteit weer.

Uit figuur 4.3 is af te lezen dat de verkeersintensiteit van de Steinsedijk (inclusief Steinsetuin) hoger ligt dan de berekende grenswaarde voor de **breedte** van de weg en voor het aspect **bermschade**. De implicaties hiervan zijn:

- De breedte van de Steinsedijk is zeer beperkt, wat consequenties heeft voor de passeerbaarheid voor het autoverkeer: deze is gering. Indien auto's elkaar op de dijk tegenkomen en/of langzaam verkeer willen inhalen of tegenkomen, zullen zij in veel gevallen gebruik moeten maken van de aanwezige erfaansluitingen om uit te wijken. Deze situatie doet zich ook zonder de Steinsetuin voor, maar het toestaan van de horeca-activiteit maakt de kans dat voertuigen elkaar tegenkomen, wel iets groter.  
Dit geldt dan vooral voor het verkeer op zaterdag overdag en dat zijn vooral leveranciers en personeelsleden. Met enige inschikkelijkheid van de verkeersdeelnemers kan het verkeer met een beperkte vertraging worden afgewikkeld en is er sprake van een acceptabele verkeerssituatie.
- Doordat motorvoertuigen zullen moeten uitwijken, ontstaat er regelmatig bermschade op de Steinsedijk. Hieraan zal het toestaan van de horeca-activiteit niet veel toe- of afdoen, aangezien de grenswaarde hiervoor op 400 mvt/etmaal ligt en deze grenswaarde wordt ook zonder Steinsetuin ruim overschreden. De wegbeheerder zal hoogstens iets vaker de schade moeten herstellen.

Een aandachtspunt is voorts, dat de gasten na het feest bij donker over de smalle Steinsedijk huiswaarts moeten rijden. Dit kan, voor mensen die niet gewend zijn hier te rijden, een hachelijke onderneming zijn. Rond het middernachtelijk uur is er echter nauwelijks verkeer op de dijk en is de kans op tegenliggers gering.

## 5 Conclusie

Intensivering van het gebruik van de Steinsetuin aan de Steinsedijk zal extra verkeer met zich meebrengen. Het aantal bezoekers wordt in het bestemmingsplan gemaximeerd op 133; dit aantal kan, inclusief personeel, verwerkt worden op de beschikbare 66 parkeerplaatsen. Naast besloten bijeenkomsten wordt ook een restaurantfunctie op de locatie toegestaan. De besloten bijeenkomsten met 133 bezoekers zijn het meest relevant, omdat hierbij de gasten gelijktijdig aanwezig zijn en ook in een kortere periode zullen vertrekken.

Al de bezoekers (inclusief personeelsleden van de Steinsetuin) moeten op het terrein kunnen parkeren aangezien er op de Steinsedijk geen ruimte aanwezig zonder het overige verkeer ernstig te hinderen. Op het terrein van de Steinsetuin zijn 66 parkeerplaatsen aanwezig en daarom wordt het bezoekersaantal gemaximeerd tot 133.

De bezoekers van de Steinsetuin genereren, samen met het verkeer van personeel, leveranciers et cetera, maximaal 186 autoritten per etmaal. Dit maximale aantal zal veelal op zaterdagen optreden. Van dit verkeer neemt naar verwachting 70% de route via Haastrecht en 30% via Hekendorp. Dit betekent voor het wegvak Steinsetuin - Haastrecht een maximale toename van het verkeer van 1.200 naar 1.330 mvt/etm (+11%). Voor het wegvak richting Hekendorp betekent dit een toename van 1.200 naar 1.256 mvt/etm (+5%).

De Steinsedijk is een smalle dijkweg met een breedte van 3,4 tot 3,75 m. Dat is smaller dan aanbevolen wordt door het CROW voor dergelijke erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. De consequenties daarvan zijn dat het verkeer op de dijk elkaar moeilijk kan passeren en dat de wegbermen regelmatig kapot zullen worden gereden. Deze situatie doet zich reeds voor in de situatie zonder Steinsetuin, maar zal met Steinsetuin in beperkte mate toenemen.

## Bijlage 1 Wegenscan

Er is gebruik gemaakt van de Wegenscan van Goudappel Coffeng, versie augustus 2015.

Hierin zijn de volgende gegevens ingevoerd:

	A	B	C	D	E	F
1	<b>functie</b>			<b>vormgeving</b>		
2	wegtype	<input checked="" type="checkbox"/> erftoegangswe		rijbaanbreedte	<input checked="" type="checkbox"/> 3,5 meter	
3	ligging	buiten de kom		fietsvoorzieningen	<input checked="" type="checkbox"/> gemengd	
4	gewenste oversteekwaliteit?	goed		voetgangersvoorzieningen	<input checked="" type="checkbox"/> op rijbaan	
5	parkeerwisselingen	geen		parkeren zijde 1	<input checked="" type="checkbox"/> geen	
6	spelen op straat uitgangspunt?	<input type="checkbox"/>		schrikruimte tot parkeren 1	0 meter	
7	sociale interactie van belang	<input checked="" type="checkbox"/> beperkt		parkeren zijde 2	<input checked="" type="checkbox"/> geen	
8				schrikruimte tot parkeren 2	0 meter	
9	<b>gebruik</b>			oversteek fiets	<input checked="" type="checkbox"/> geen voorzieni	
10	intensiteit autoverkeer	1350	mvt/etmaal	oversteek voet	<input checked="" type="checkbox"/> geen voorzieni	
11	aandeel vrachtverkeer	7,0	%	dichtheid zijstraten	geen zijwegen	
12	aantal bussen	<2 per uur		aantal takken kruispunt	4	
13	intensiteit fietsverkeer	300	fts/etmaal	vormgeving kruispunt	<input type="checkbox"/> gelijkwaardig	
14	intensiteit oversteek fiets	laag		ondergrond (bermschade)	<input checked="" type="checkbox"/> veen/klei	
15	intensiteit oversteek voetgangers	Laag		rijrichtingscheiding	geen	
16	intensiteit drukste zijweg	0	mvt/etmaal	banden en zijmarkering	geen	
17	snelheid (v85)	40	km/h	bushaltes	<input type="checkbox"/> op de rijbaan	
18	Ctrl+met linkermuisknop klikken	tweerichtingve		verharding	<input checked="" type="checkbox"/> asfalt	
19						
20						
21						
22						

Naar het laatste werkblad gaan.  
Met rechtermuisknop klikken  
Alle werkbladen weergeven.

GEREED

[NAAR UITVOER WEGENSCAN](#)
[NAAR UITVOER KRUISPUNTEN](#)
[NAAR FUNCTIONAL AMBIAENCE](#)

	G	H	I
<b>omgeving</b>			
functies	Geen		
karakter omgeving	landelijk		
dichtheid bebouwing	Gespreide		
ligging bebouwing	Eenzijdig		
orientatie bebouwing	Voorzijde		
erfaansluitingen	1-4 per 100 m		
totale profielbreedte	4	meter	