

Eiska Smit - Randsdorp

Van: DIV_helpdesk
Verzonden: maandag 12 maart 2012 13:17
Aan: bis stadhuis
Onderwerp: FW: SVP email + bijlage registreren tbv LIS raad 29 maart ! Alvasts bedankt ! EB
Bijlagen: verkeersonderzoek Stichting Vrienden van de Forten van Spaarndam.pdf

Van: Griffiebureau Griffiebureau
Verzonden: maandag 12 maart 2012 12:44
Aan: DIV_helpdesk
Onderwerp: SVP email + bijlage registreren tbv LIS raad 29 maart ! Alvasts bedankt ! EB

Van: Jolijt [mailto:rstapel@xs4all.nl]
Verzonden: dinsdag 6 maart 2012 19:39
Aan: Griffiebureau Griffiebureau
Onderwerp: Fw: reactie second opinion verkeersonderzoek fort benoorden

Geachte griffier,
Hierbij verzoek ik u deze mail + bijlage door te sturen aan de raadsleden van uw gemeente

Geachte Raadsleden,

Zie onderstaande mail aan het Recreatieschap Spaarnwoude en de bijlage met onze reactie op de second opinion van het verkeersonderzoek voor Fort Benoorden Spaarndam. Indien gewenst kunnen wij e.e.a. toelichten en kan ik u ook de aan ons verzonden second opinion van Grontmij nog toesturen
Wij betreuren het, dat noch voorafgaand aan de onderzoekopdracht, noch naar aanleiding van de second opinion communicatie met het recreatieschap of het onderzoeksbureau is geweest.
Met Vriendelijke groet, Namens de Stichting Vrienden van de Forten van Spaarndam, de Verontruste Spaarndammers en de Stichting Kraijenhoff,
drs. J.de Jongh

Samenvatting en conclusie van onze verkeersdeskundige:

De berekening van de totale extra verkeersbelasting zit er niet 5 of 10 % naast, maar liefst 250%. Dat geldt voor alle verkeerstromen (wisseling, verblijfstransport, bezoekerscentrum). Inhoudelijk is het rapport flut.

Het rapport is gebaseerd op onjuiste aannames, gedaan door Landal en het door de rechter afgewezen onderzoek naar Spaarne Buiten (evenmin een onafhankelijk onderzoek). Het rapport is gemaakt in opdracht van het Recreatieschap Spaarnwoude, zonder de belanghebbenden te betrekken in de definiëring van de onderzoek opdracht. Er is geen sprake van onafhankelijkheid.

Door handig manoeuvreren heeft het Schap kans gezien om de bespreking van dit rapport met betrokkenen op het laatste moment af te zeggen. Er was geen adequate communicatie mogelijk.

(zie ook de bijlage met de onderbouwing van deze conclusies)

----- Original Message -----

From: Jolijt
To: Marian Byvanck
Cc: Rik Stapel ; Ziegel Ziegelaar
Sent: Tuesday, March 06, 2012 2:01 PM
Subject: reactie second opinion verkeersonderzoek fort benoorden

Geachte mevrouw Byvanck,

Nr. Reg. raadsst.:	Raadsst. verg. d.d.
voor kennisgeving aangen.:	
in h. b&w om pread.ies	
in h. b&w ter afdoening	
in h. burg. ter afdoening	
art. 38 RVO. vragen raadslid	

Beste auteur, denkt u aan het afschrift van het antwoord!
s.v.p. sturen aan de Griffie

Op 23 februari hebt u ons uitgenodigd voor een toelichting op een 'second opinion' van het verkeersonderzoek omtrent Fort Benoorden Spaarndam, dat Grontmij kennelijk reeds voor u heeft uitgevoerd.

U hebt daarbij data en tijdstippen aangegeven wanneer u dat zou schikken.

Wij hebben onze agenda's vrijgemaakt om samen met onze verkeersdeskundige bij u te komen. Wij hebben daarbij rekening gehouden met de door u aangegeven tijdstippen en met uw verzoek om bij voorkeur overdag bijeen te komen. Ook hebben wij aangegeven wanneer wij ons niet konden vrijmaken. Wij hebben u dat gemaïld op 26 februari.

U hebt vervolgens een andere datum en tijdstip geprikt, waarvan wij hadden aangegeven niet te kunnen komen. U hebt toen ook het 'second opinion' onderzoek naar ons toegestuurd.

Onze verkeersdeskundige heeft u vervolgens een mail gestuurd, waarin is aangegeven dat wij er aan hechten dit met het Schap en opstellers van het rapport te bespreken, omdat op nogal wat onderdelen fundamentele kritiek bestaat, en dat dit een zorgvuldig en diepgaand gesprek vereist.

Dit mocht echter niet baten. U hebt vervolgens via de Stichting Krayenhoff aan ons laten weten dat het eerder door u aangegeven tijdstip u niet schikt en dat u geen andere mogelijkheid ziet voor een gesprek.

Wij betreuren dat en sturen u nu onze reactie schriftelijk toe.

Met vriendelijk groet,

namens de Stichting Vrienden van de Forten van Spaarndam, de Verontruste Spaarndammers en de Stichting Krayenhoff,

drs. J. de Jongh

Stichting Vrienden van de Forten van Spaarndam

Commentaar op het rapport:

Second opinion verkeersgeneratie ontwikkeling Fort benoorden Spaarndam,
opgesteld door de Grontmij (1 maart 2012)

Dit commentaar is gemaakt door ir. H. P. Stapel, verkeerskundig ingenieur

Inleiding

Betreffend onderzoek geeft een inschatting over de verkeersbelasting als gevolg van het voorgenomen park van Landal in het Fort benoorden Spaarndam. De titel suggereert dat dit een 'second opinion' betreft. Echter de opdrachtgever is een direct belanghebbende en het rapport is geheel ontbloot van een onafhankelijke benadering, hetgeen hieronder zal worden besproken.

Beweringen, gedaan in het rapport

- Bij de bronnenvermelding wordt niet verwezen naar het grootschalige verkeersonderzoek rond Spaarndam, uitgevoerd door de Dorpsraad (De schrijver dezes maakte destijds deel uit van de verkeerscommissie van Spaarndam) en dat de aanleiding vormde voor verkeersbelemmerende maatregelen in Spaarndam (flitspaal en wegversmallingen).
- Volgens CROW wordt per woning 2.32 autoverplaatsingen per dag gemaakt. Het gemiddeld aantal bewoners per woning bedraagt landelijk 2.4 (CBS, 2010). In dit park echter verblijven gemiddeld 7.3 bewoners per woning. Deze bewoners nemen veelal elk hun eigen voertuig mee (voornamelijk bij de grotere wooneenheden met 8 tot 24 bewoners per huis). Een voorzichtige schatting is dat de verkeersbelasting $7.3/2.4 \times 2.32 = 7$ verplaatsingen per dag per woning zal zijn. Dat levert 441 autoverplaatsingen per dag op en geen 190, zoals gesteld in het rapport!
- In paragraaf 3.2.1 wordt gesteld dat gemiddeld per 4 bewoners 1 auto gerekend wordt (behalve bij twaalfpersoonswoningen; daarheen reist men met drie personen per auto?) . Deze cijfers komen van Landal (onafhankelijk rapport??) en kunnen vrij eenvoudig weerlegd worden. Vooral de grotere wooneenheden (8 tot 24 personen per huis) worden bevolkt door groepen individuen, die vaak elk met eigen vervoer komen. Tellingen bij evenementen en soortgelijke recreatieve voorzieningen leren dat de gemiddelde autobezetting 1.6 personen per auto bedraagt. Tijdens de wisseling zijn er dan gedurende enkele uren 592 (aantal bewoners) / 1.6×2 (aankomst en

vertrekkend) = 740 voertuigbewegingen. Dat is meer dan de 308 bewegingen, zoals in het rapport staat.

- Er wordt gesteld dat de aankomende en vertrekkende auto's voornamelijk langs de Vondelweg en Vergierdeweg rijden. Dit is onjuist! Proefondervindelijk is vastgesteld dat navigatiesystemen, zoals Tom-Tom auto's via de dijk van Spaarndam naar de Dammersweg sturen. Vanuit het Rottepolderplein is de snelste route via Halfweg en Spaarndam. Slechts gasten uit Kennemerland en de regio Alkmaar kiezen voor een route langs de Vondelweg. Voor de terugweg zullen bezoekers zeker voor de route door Spaarndam kiezen; men kent inmiddels de omgeving en rijdt liever niet om door een drukke stad.
- De verdeling van het verkeer rond het dorp (paragraaf 4.2) is een volstrekt curieuze inschatting; de suggestie dat slechts 60 voertuigen per etmaal van en naar Spaarndam rijden is volkomen uit de lucht gegrepen en niet onderbouwd. Deze foutieve inschatting vormt echter wel de basis voor de eindconclusie dat het met de verkeersdrukke in Spaarndam wel erg mee valt (letterlijk nihil). De toevoeging, dat dit de worst case is (paragraaf 5.3) is grotesk en bizar.
- Voor het bezoekerscentrum geldt dat volgens paragraaf 3.2.1 maximaal 86 voertuigbewegingen per weekenddag en 12 voor een werkdag zijn. Waaruit blijkt dat? Dat komt neer op $52 \times 43 + 263 \times 6 = 3811$ voertuigbewegingen per jaar. Met 15.000 bezoekers kom je dan weer uit op gemiddeld minimaal 4 bezoekers per voertuig, hetgeen een factor 2.5 te laag is. De verkeersbelasting is dus navenant groter. Voor de vrijdag wordt gesteld dat het er maar 24 zijn. In dat geval moet afgevraagd worden of de investering in het bezoekerscentrum wel gerechtvaardigd is met dergelijke lage bezoekersaantallen. Of wordt hier maar wat geroepen om tot lage verkeersbelastingen te komen?
- In het rapport wordt geen woord besteed aan de verkeersbelasting door gasten tijdens hun verblijf. Omdat het complex verstoken is van openbaar vervoer verplaatst men zich per auto. Zelfs naar het nabij gelegen Spaarndam, dat net iets te ver ligt voor een wandeling. Gevreesd moet worden dat de gasten zich massaal op het dorp storten, vooral omdat andere kernen of te ver weg zijn (Haarlem), of weinig interessant zijn (Velsbroek). De parkeercapaciteit van Spaarndam is in de weekeinden negatief (kunstmarkt, evenementen etc). Als daar 4440 auto's bijkomen zal de dijk en de rest van het dorp in een permanente staat van verstopping verkeren. Nu al staan er files van meerdere kilometers tijdens brugopeningen in de zomer.
- De groepen die de huizen bevolken (8-24 personen per huis) hebben een slechte reputatie. Vele Noord-Hollandse dorpen worden in de weekeinden geteisterd door ordeloze hordes jongeren, die na een avond buitensporig drankgelag de omgeving verbouwen. Deze bendes zullen (hopelijk) niet per auto rondtrekken, doch de omgeving (Zijkanaal B, Spaarndam West en het Werelderfgoed) wenst van hen verschoond te blijven. Dit is ook een vorm van ongewenst verkeer.

