

MOBILITEITSTOETS

Ten behoeve van Heeswijk 120, 3417 GS Montfoort

Bedrijf Verhart Groen B.V.

Loonbedrijf met houtsnipperopslag

Montfoort, 9 januari 2017

Inleiding:

Voor het bedrijf is een projectvergunning aangevraagd. De activiteiten staan beschreven in de omgevingsvergunningaanvraag ex artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo, , inclusief ruimtelijke onderbouwing.

Op grond van artikel 3.7 lid 1 van de Provinciale Verordening 2013 is de gehele provincie Utrecht aangewezen als “Mobiliteitstoets”.

Ingevolge artikel 3.7 lid 2 PRV 2013 dient de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving te bevatten van het aantal verplaatsingen dat deze ontwikkeling tot gevolg heeft, en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten kunnen ontstaan voor diverse modaliteiten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk.

Indien uit deze beschrijving blijkt dat er sprake is van “relatief grote verkeerseffecten”, wordt een mobiliteitstoets uitgevoerd, zoals beschreven in de bijlage Mobiliteitstoets (3^e lid van artikel 3.7 PRV 2013).

Naar aanleiding van de ontwerp-omgevingsvergunning-terinzagelegging zijn in één of meerdere zienswijzen opmerkingen gemaakt over het ontbreken van een mobiliteitstoets.

Hoewel betwijfeld wordt of een mobiliteitstoets verplicht is (er is geen sprake van “relatief grote verkeerseffecten”), is uit het oogpunt van zorgvuldigheid alsnog een mobiliteitstoets opgesteld om zo de verwachte verkeerseffecten in beeld te brengen.

I Locatie:

De planlocatie is gelegen op het adres Heeswijk 120, 3417 GS te Montfoort.

Het is gelegen aan de provinciale weg N228 die de oost-west-verbinding vormt tussen de stad Montfoort en de stad Utrecht (waaronder De Meern), de stad IJsselstein en de stad Nieuwegein. De locatie is gelegen buiten de bebouwde kom.

De openbare weg is een tweebaansweg, met aan de zuidzijde een vrijliggend tweerichtingenfietspad.

Nabijgelegen zijn ook bushaltes voor bussen van en naar Utrecht (via De Meern) en Gouda (via Montfoort en Oudewater). Deze bushaltes zijn goed bereikbaar. Een bushalte is gelegen aan de zuidzijde van de provinciale weg en is makkelijk bereikbaar. De andere bushalte is aan de noordzijde gelegen,. Daarvoor moet de provinciale weg worden overgestoken.

II Maximumsnelheden:

De wettelijke maximumsnelheid op deze weg bedraagt voor motorvoertuigenverkeer 80 km per uur.

De wettelijke maximumsnelheid voor bromfietzers op het fietspad (buiten de bebouwde kom) bedraagt 40 km per uur.

De wettelijke maximumsnelheid voor snorscooters (zonder helmplicht) op het fietspad bedraagt 25 km per uur.

Uit gepubliceerde cijfers blijkt dat de verkeersintensiteit op een werkdag uitkomt op 10.900 passerende motorvoertuigen.

III Bedrijf:

Verhart Groen heeft 32 werknemers in dienst, waarvan een gedeelte woonachtig in Montfoort. Een gedeelte daarvan zal per fiets komen. Er is sprake van een grotendeels arbeids- en bezoekersextensief bedrijf.

Parkeren zal geschieden op de locatie zelf. Er zal ook voldoende parkeergelegenheid zijn voor eventuele bezoekers. De doorgaande weg Heeswijk 120 kent bovendien geen parkeermogelijkheden, waardoor er geen parkeeroverlast in de omgeving kan optreden.

Als bijlage 26 bij de ontwerpvergunning is gevoegd een overzicht van verkeersbewegingen bij de inrit. In dat overzicht zijn maximale aantallen verkeersbewegingen genoemd op drukke dagen, hetgeen ook nodig is voor de toetsing van milieu-aspecten van de inrichting (geluid). Het aantal verkeersbewegingen komt dan uit op *maximaal* 120 verkeersbewegingen bij de inrit (maximaal 60 in en maximaal 60 uit). Deze verkeersbewegingen zullen verspreid over de dag liggen, waarbij uiteraard wel meer bewegingen zullen plaatsvinden tussen 07.00 en 09.00 uur en tussen 17.00 en 19.00 uur.

Er zullen echter ook veel dagen zijn dat er *minder* verkeersbewegingen zijn. Dit hangt ook gedeeltelijk af van de seizoenen en de daarbij verschillende werkzaamheden.

IV Verkeersveiligheid:

Als bijlage 27 bij de ontwerpvergunning is een plattegrond weergegeven, waarbij de uitrit door de provincie Utrecht (als wegbeheerder) is voorgeschreven. De uitrit wordt aangepast, zodanig dat veel verkeer naar de inrichting sneller de provinciale weg kan verlaten door gebruikmaking van de grotere inrit. Daardoor wordt de doorstroming van motorvoertuigen op de provinciale weg niet of minder belemmerd. De afdeling wegenbeheer van de provincie Utrecht heeft deze situatie onderzocht, mede aan de hand van de bekende aantallen bestaande vervoersbewegingen en de vervoersbewegingen van het bedrijf Verhart, en heeft de situatie als voldoende passend beoordeeld, mits de uitrit wordt aangepast, zoals is weergegeven in de plattegrond.

Aangaande de veiligheid van gebruikers van het tweerichtingenfietspad is door de provincie voorgeschreven dat het fietspad ter hoogte van de uitrit enigszins wordt uitgebogen. Hierdoor ontstaat er meer opstelruimte tussen de hoofdrijbaan en het fietspad. Dit heeft een aantal voordelen voor de verkeersveiligheid:

1. Afslaand verkeer vanaf de N228 krijgt meer tijd en ruimte om naderende (brom)fietsers waar te nemen en hen voorrang te verlenen. Het opstellen tussen fietspad en hoofdrijbaan zorgt er bovendien voor dat de doorstroming op de N228 minder wordt belemmerd.
2. Verkeer vanuit de uitrit kruist eerst het fietspad en stelt zich vervolgens op om de N228 op te rijden. Hierdoor ontstaat voor bestuurders de mogelijkheid om risico's met kruisend verkeer op het fietspad en de N228 afzonderlijk van elkaar in te schatten. Ook wordt het fietspad in die situatie niet geblokkeerd.
3. Tot slot zal de uitbuiging van het fietspad het attentieniveau van (brom)fietsers verhogen.

Het voordeel dat wordt verkregen door de toename in opstelruimte is minder groot wanneer er sprake is van lange voertuigen (> 5 meter). Bestuurders van deze voertuigen zullen bij het afslaan vanaf de N228 al vroegtijdig alert moeten zijn op kruisende (brom)fietsers uit twee richtingen en zich eventueel moeten opstellen op de rijbaan van de N228. Bij het verlaten van de uitrit zullen bestuurders van lange voertuigen de verkeerssituatie op het fietspad en de hoofdrijbaan in combinatie met elkaar moeten beoordelen. Mocht er toch sprake zijn van een incidentele blokkade van het fietspad, dan leidt dit niet tot onaanvaardbare risico's voor de verkeersveiligheid.

Voorts zal met volgende maatregelen worden aangegeven dat gebruikers van het fietspad voorrang hebben:

- a) haaiantanden op het wegdek;
- b) blokmarkering ter benadrukking van het fietspad
- c) de bijbehorende bebording (bord B6);
- d) met een onderbord ter extra waarschuwing, en

Door een intern misverstand bij de provincie is in eerdere instantie per abuis de voorrangssituatie verkeerd voorgeschreven (waarbij de gebruikers van het fietspad geen voorrang zouden hebben). Dit misverstand is gecorrigeerd.

De aanpassingen aan de uitrit en het fietspad zullen door de omgevingsvergunninghouder worden uitgevoerd (onder toezicht van de provincie), en door de omgevingsvergunninghouder worden bekostigd.

De aanpassingen aan de uitrit en het fietspad zullen worden verricht voordat de inrichting actief zal worden.

V Leefbaarheid:

Uit het akoestisch rapport (bijlage 18 bij de ontwerpvergunning) blijkt dat de toename van geluid van verkeersbewegingen ten opzichte van aan de voerzijde gelegen twee woningen, minder is dan het reeds aanwezige geluidsniveau ten opzichte van de reeds bestaande verkeersbewegingen op de provinciale weg. Aldus is er geen merkbare toename van geluidsniveau door deze activiteit op Heeswijk 120.

Conclusie:

De vestiging van een loonbedrijf zal een zekere verkeersaantrekkende werking hebben (meer dan een agrarisch bedrijf dat voorheen op de locatie gevestigd was en op de locatie gevestigd kan zijn).

Maar die verkeersaantrekkende beweging is gering in verhouding tot de reeds aanwezige verkeersintensiteit op de doorgaande provinciale weg N228 waaraan de locatie is gelegen. De ontwikkeling op Heeswijk 120 heeft dan ook geen noemenswaardige gevolgen voor de toename van verkeersintensiteit in de omgeving van het plangebied.

Aangaande de verkeersveiligheid worden voldoende voorzieningen getroffen (op advies en aanraden van de provincie als wegbeheerder) in het kader van vormgeving/aanpassing van de inrit en aanpassing van het fietspad, met expliciete voorrangsregeling voor de gebruikers van het fietspad.

-EINDE-