

ALTERNATIEVE ONTSLUITING GREIF NEDERLAND BV

Quick scan in opdracht van gemeente Stichtse Vecht

9 OKTOBER 2015



Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland
+31 (0)88 4261261

www.arcadis.com

Projectnummer: E07031.002102.0120
Documentnummer: 078646804
Versie: A

Contactpersonen



FRANK BOOM
Verkeersplanoloog

M +31627060688

E frank.boom@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220

3800 AE Amersfoort

Nederland

Inhoudsopgave

1 INLEIDING	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Deze rapportage	7
1.3 Leeswijzer	7
2 ANALYSE ALTERNATIEVEN	8
2.1 Overzicht alternatieven	8
2.2 Alternatief 1 – Nulplusmaatregelen	9
2.3 Alternatief 2 – Verbinding langs Vreeland-Oost	12
2.4 Alternatief 3 – Opwaarderen Jubileumlaantje	16
2.5 Alternatief 4 – Verbinding Kleizuwe – N201	17
2.6 Alternatief 5 – Brug over Vecht en via Singel	18
2.7 Alternatief 6 – Verbinding Gabriëlweg	19
2.8 Alternatief 7 – Opwaarderen Bergseweg	19
2.9 Alternatief 8 – Vervoer over water	20
3 AFWEGINGSMATRIX	21
4 SCHETSONTWERPEN EN KOSTENRAMINGEN	23
4.1 Toelichting schetsontwerp en kostenraming Nulplusmaatregelen	23
4.2 Toelichting schetsontwerp Noordom Vreeland-Oost	24
LITERATUURLIJST	26
BIJLAGE 1 – SCHETSONTWERP NULPLUS- MAATREGELLEN	27
BIJLAGE 2 – KOSTENRAMING NULPLUSMAATREGELLEN	28

BIJLAGE 3 – SCHETSONTWERP NOORDOM

VREELAND-OOST 29

BIJLAGE 4 – KOSTENRAMING NOORDOM

VREELAND-OOST 30

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Langs de Vecht aan de Bergseweg 6 te Vreeland is sinds 1930 een fabriek gevestigd. Van 1930 tot 2001 zat hier Van Leer welke in 2001 werd overgenomen door de vatenverniss- en verffabriek van Greif Nederland BV (Verder Greif).



Figuur 1: Bovenaanzicht locatie Greif

Vanaf de jaren '60 vindt het transport ten behoeve van de fabriek plaats over de weg in plaats van over het water (de Vecht). De vrachtwagens (met opleggers) ten behoeve van het transport van Greif rijden nu door de kern van Vreeland, vanaf de fabriek via Kerkplein, Lindengracht en Raadhuislaan naar de N201 en vice versa.



Figuur 2: Huidige ontsluitingsroute

De productie van Greif zal in de komende jaren naar verwachting groeien. Ook het vrachtverkeer van en naar de fabriek zal daardoor toe gaan nemen van 34 vrachtwagenbewegingen per dag (17 heen en 17 terug) [3], naar 38 vrachtwagenbewegingen per dag (19 heen en 19 terug) [2]. De huidige ontsluitingsroute van Greif door de kern van Vreeland is niet ingericht op het verwerken van grote aantallen vrachtverkeer. Met name de Lindengracht is, mede door de geparkeerde auto's, dermate smal dat tegemoetkomend vrachtverkeer elkaar niet kan passeren.

Tijdens de gemeenteraadsvergadering van 31 maart 2015 is daarom een motie [1] ingediend, waarin het college is opgedragen te onderzoeken of een alternatieve ontsluiting van Greif tot de mogelijkheden behoort. Tevens is verzocht in beeld te brengen in welke mate Greif, de provincie en de gemeente kunnen en willen bijdragen aan de realisatie van een nieuwe ontsluiting. Gevraagd is hier voor het einde van 2015 over te rapporteren.

1.2 Deze rapportage

ARCADIS heeft een quick scan uitgevoerd om antwoord te geven op het eerste deel van de motie; 'het onderzoek of een alternatieve ontsluiting van Greif tot de mogelijkheden behoort'. Deze rapportage beschrijft de resultaten van deze quick scan.

Op basis van deze resultaten kan het college keuzes maken over het wel of niet verder onderzoeken van een alternatieve ontsluiting en de te nemen vervolgstappen. Daarnaast kan de gemeente op basis van deze rapportage de gesprekken voeren met Greif, de provincie en intern binnen de gemeente, over een eventuele bijdrage aan de kosten om de ontsluiting van Greif te verbeteren.

1.3 Leeswijzer

In een werksessie met de gemeente zijn alle eventuele alternatieven voor een nieuwe ontsluiting van Greif in beeld gebracht. Deze alternatieven zijn beschreven in paragraaf 2.1.

Vervolgens is op basis van quick scan analyses door verschillende specialisten beoordeeld in hoeverre een ontsluitingsalternatief realiseerbaar wordt geacht. Hierbij is gekeken naar de aspecten verkeer, ecologie en landschap en cultuurhistorie.

Aspect	Specialist
Verkeer	Frank Boom
Ecologie	Aukje Beerens
Landschap en cultuurhistorie	Kees Neven

Deze quick scan analyses zijn beschreven in de paragrafen 2.2 tot 2.9. Bij het uitvoeren van de quick scan analyses is een afwegingsmatrix gehanteerd waarbij een alternatief positief, neutraal of negatief werd beoordeeld. Indien een alternatief binnen één aspect zodanig negatief werd beoordeeld dat de specialist het alternatief als onrealistisch ervaarde, is het alternatief komen te vervallen. In hoofdstuk 3 is een samenvattende afwegingsmatrix opgenomen.

De door de verschillende disciplines als realistisch ingeschatte alternatieven, zijn uitgewerkt in een schetsontwerp. Daarnaast zijn van deze alternatieven de indicatieve aanlegkosten en grondverwervingskosten inzichtelijk gemaakt. De uitgangspunten van de schetsontwerpen zijn opgenomen in Hoofdstuk 4. De schetsontwerpen en kostenramingen zijn opgenomen in de bijlage.

2 ANALYSE ALTERNATIEVEN

2.1 Overzicht alternatieven

In een werksessie met de gemeente zijn de mogelijke ontsluitingsroutes voor Greif bekeken. In deze werksessie zijn acht ontsluitingsmogelijkheden geformuleerd. Deze mogelijkheden zijn weergegeven in figuur 3 en beschreven in tabel 1.



Figuur 3: Weergave te onderzoeken alternatieve ontsluitingsmogelijkheden

Nr.	Naam alternatief	Beschrijving
Alternatief 0	Huidige situatie	Referentiesituatie
Alternatief 1	Nulplusmaatregelen	Aanpassingen van de huidige ontsluitingsroute op basis van aanbevelingen uit het notitie 'passeermogelijkheden vrachtverkeer Vreeland' van Goudappel Coffeng.
Alternatief 2 Variant 1	Verbinding noordom Vreeland-Oost	Nieuwe ontsluitingsroute tussen Greif en de Kleiweide via de nieuwbouwlocatie Vreeland-Oost uitgaande van een nieuwe weg ten noordoosten van de nieuwbouwlocatie.
Alternatief 2 Variant 2	Verbinding door Vreeland-Oost	Nieuwe ontsluitingsroute tussen Greif en de Kleiweide via de nieuwbouwlocatie Vreeland-Oost uitgaande van het gebruik van de infrastructuur van de nieuwbouwlocatie.
Alternatief 2 Variant 3	Verbinding zuidom Vreeland-Oost	Nieuwe ontsluitingsroute tussen Greif en de Kleiweide via de nieuwbouwlocatie Vreeland-Oost uitgaande van een nieuwe weg tussen de nieuwbouwlocatie en de dode Vechtarm.

Nr.	Naam alternatief	Beschrijving
Alternatief 3	Opwaarderen Jubileumlaantje	Opwaarderen Jubileumlaantje als nieuwe route voor vrachtverkeer tussen de Bergseweg en de Raadhuislaan.
Alternatief 4	Verbinding Kleizuw – N201	Nieuwe ontsluitingsroute tussen de Kleizuw en de N201 als vervolg van een nieuwe ontsluitingsroute langs Vreeland-Oost (Alternatief 2)
Alternatief 5	Brug over Vecht en via Singel	Nieuwe ontsluitingsroute door aanleg van een brug als verbinding tussen de Bergseweg en de Singel.
Alternatief 6	Verbinding Gabriëlweg	Nieuwe ontsluitingsroute als verbinding tussen de Greif en de Gabriëlweg (langs de zuidzijde van Polo Club Vreeland).
Alternatief 7	Opwaarderen Bergseweg	Opwaarderen Bergseweg als nieuwe route voor vrachtverkeer tussen Greif en de N201 (via de Gabriëlweg).
Alternatief 8	Vervoer over water	Vervoer van goederen Greif via de Vecht in plaats van over de weg

Tabel 1: Beschrijving te onderzoeken alternatieve ontsluitingsmogelijkheden

Op basis van expert judgement door de in hoofdstuk 1 genoemde specialisten is voor verschillende thema's afgewogen in hoeverre de alternatieven realistisch zijn als alternatieve verbinding voor Greif. Indien bijvoorbeeld een alternatief een fysieke aantasting van de Natura2000 veroorzaakt terwijl er alternatieven voorhanden zijn is dit alternatief als niet realistisch ingeschat. Hierbij is volgorde van belang. Indien een alternatief voor een thema door de specialist niet realistisch wordt geacht zijn de andere thema's niet nader onderzocht.

2.2 Alternatief 1 – Nulplusmaatregelen

Beschrijving alternatief

Goudappel Coffeng heeft in opdracht van Greif een studie uitgevoerd naar passeermogelijkheden voor vrachtverkeer op de huidige ontsluitingsroute door Vreeland [3]. In dit onderzoek is geconcludeerd dat de volgende oplossingen op korte termijn als kansrijk kunnen worden beschouwd.

1. Parkeren langs Lindengracht en Kerkplein anders organiseren
2. Verkeersregeling voor vrachtwagens.
3. Technische mogelijkheden

Ad 1. Parkeren anders organiseren

Er zijn verschillende wijzen om parkeren anders te organiseren. Deze oplossing gaat uit van het ruimte bieden aan vrachtverkeer om elkaar te kunnen laten passeren. Dit kan door het niet langer toestaan van parkeren langs het kerkplein en de Lindengracht (tussen de Vossenlaan en de Raadhuislaan). Of hier een passeerhaven te creëren. Hiermee wordt ruimte gecreëerd om twee vrachtwagens elkaar te laten passeren.



Figuur 4: Route door Lindengracht en Raadhuislaan

Aanvullend moet het langs de Bergseweg verboden worden om aan beide zijden van de weg te parkeren. Hierdoor ontstaat ook daar meer manoeuvreerruimte.



Figuur 5: Bergseweg tussen Greif en Kerkplein

Als gevolg van de maatregel moeten elders in de directe omgeving parkeerplaatsen worden gerealiseerd om het wegvallen van de parkeerplaatsen te compenseren.

Ad 2. Verkeersregeling voor vrachtwagens

Wanneer er geen mogelijkheden blijken om in de ruimte een passeermogelijkheid te creëren, kan een verkeersregelininstallatie voor het vrachtverkeer worden geïntroduceerd. Hierbij wordt gedacht aan het plaatsen van een verkeerslicht bij de slagboom van Greif en een verkeerslicht bij een nieuw te realiseren parkeerhaven aan de Raadhuislaan nabij de N201. Vrachtverkeer krijgt dan in één richting groen, terwijl de andere vrachtverkeer in de andere richting dient te wachten. Op deze wijze worden de knelpunten met passerende vrachtwagens in de kern van Vreeland zoveel mogelijk voorkomen. Dit systeem kan worden uitgevoerd met een detectiesysteem ofwel met een starre verkeerslichtenregeling.

In het voorstel van Goudappel Coffeng wordt er vanuit gegaan dat het verkeerslicht bij de N201 alleen voor bestemmingsvrachtverkeer van Greif geldt. Handhaving op roodlichtnegatie door bestemmingsvrachtverkeer voor Greif is echter niet goed mogelijk. Onzes inziens zal men dan moeten kiezen voor een verkeerslichtenregeling geldend voor al het vrachtverkeer dat Vreeland in wil rijden.

Bij de realisatie van een parkeerhaven voor één vrachtwagen is dan een dynamische regeling met detectielus noodzakelijk om te voorkomen dat een tweede vrachtwagen binnen tien minuten niet van de parkeerhaven gebruik kan maken en de rijbaan moet blokkeren dan wel het rood licht moet negeren om dit te voorkomen.

Ad 3. Technische mogelijkheden

Als mogelijkheid is aangedragen om doormiddel van GPS in de vrachtwagens van Greif en van leveranciers, een vaste camera bij de N201 of een track en tracé systeem te monitoren op welk moment vrachtverkeer door Vreeland rijdt en daarmee te voorkomen dat het vrachtverkeer elkaar in de kern van Vreeland moet passeren.

Quick scan Verkeer

Geen van de maatregelen waarmee voorkomen kan worden dat vrachtverkeer elkaar tegen komt in de kern van Vreeland (Nulplusmaatregel 2) garanderen dat dit ook daadwerkelijk niet gebeurt.

Het creëren van passeerruimte in de kern van Vreeland is ons inziens daarmee een pré bij het opwaarderen van de bestaande ontsluitingsroute van Greif. Het gevolg dat alternatieve parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd is nadelig maar lijkt mogelijk binnen een loopafstand van 100 meter. 100 meter wordt door CROW beschreven als een acceptabele loopafstand voor parkeren ten behoeve van de functie 'wonen' [7]. Figuur 6 laat zien dat binnen deze loopafstand de ruimte rondom de kerk en de boomgaard langs de Raadhuislaan in aanmerking komen om benut te worden voor nieuwe parkeergelegenheid. Aandachtspunt hierbij is dat deze gronden in eigendom van derden zijn en verworven moeten worden voordat er parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd.



Figuur 6: mogelijke ruimte voor parkeergelegenheid

Quick scan Ecologie en quick scan landschappelijke inpassing

De nulplusmaatregelen hebben geen of slechts zeer beperkt effect op ecologie of landschappelijke inpassing. Voor deze maatregelen is daarom geen afzonderlijke analyse voor deze thema's gemaakt.

Uitwerking in een schetsontwerp

De nulplusmaatregelen zijn uitgewerkt in een schetsontwerp met kostenraming. De toelichting hiervan is opgenomen in Hoofdstuk 3. Het ontwerp en de raming zijn opgenomen in de bijlagen.

2.3 Alternatief 2 – Verbinding langs Vreeland-Oost

Beschrijving alternatief

Ten oosten van de dode Vechtarm ligt het bedrijf Driessen-Vreeland. Voor deze locatie is een bestemmingsplan vastgesteld waarmee een woningbouwontwikkeling van 60 woningen mogelijk wordt gemaakt; Vreeland-Oost [5]. Vreeland-Oost wordt ontsloten op de Kleizuwe door middel van een weg op de locatie van de huidige inrit van het bedrijf Driessen-Vreeland.



Figuur 7: Verbeelding bestemmingsplan Vreeland-Oost

Een alternatieve ontsluiting van Greif langs of via deze nieuwe woningbouwontwikkeling zorgt voor een relatief korte verbinding tussen Greif en de N201. Een nieuwe verbinding zal aansluiten op de Kleizuwe en vervolgens via deze weg en de Raadhuislaan naar de N201 lopen, dan wel de Kleizuwe kruisen en via een directe verbinding op de N201 aangesloten moeten worden (deze doorsteek is uitgewerkt in alternatief 4)

Quick scan Verkeer

Een nieuwe ontsluitingsroute noord om Vreeland-Oost is verkeerskundig een reëel alternatief. Deze route is met een rijafstand van 1 kilometer vanaf Greif tot aan het kruispunt Raadhuislaan/N201 300 meter langer dan de huidige route door de kern van Vreeland en zorgt daarmee niet voor een grote omrijd afstand voor het vrachtverkeer. Van de route bestaat ongeveer 500 meter uit de nieuwe weg. De andere 500 meter gaat uit van gebruik van de Kleizuwe en de Raadhuislaan.

De variant waarbij gebruik wordt gemaakt van de woonstraten van de nieuwbouwwijk is verkeerskundig minder gewenst. Het relatief intensief gebruik van de infrastructuur met zwaar vrachtverkeer strookt niet met het beoogde karakter van verblijfsgebied van de woonwijk.

De variant Zuidom Vreeland-Oost is verkeerskundig gezien een reëel alternatief. De route is slechts honderd meter langer vanaf Greif naar het kruispunt van de Raadhuislaan/N201 dan de huidige route. Ter plaatse van het plantagehuis dient een doorsteek naar de Kleizuwe gemaakt te worden.

Kleizuwe

Aandachtspunt bij alle drie de varianten is het gebruik van de Kleizuwe. Een smalle erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (maximum snelheid 60 km/uur) die met de huidige breedte niet het gewenste profiel heeft voor de afwikkeling van elkaar tegemoetkomend vrachtverkeer. De weg heeft twee onoverzichtelijke bochten waarin verkeer tegenliggers slecht kan zien aankomen.

De weg is gesloten voor voertuigen waarvan de aslast hoger is dan 2,4 ton of waarvan de breedte (inclusief lading) meer dan 2,2 meter bedraagt.

In de huidige situatie maken van de Kleizuwe 7 vrachtwagens per dag (14 vrachtwagenbewegingen) gebruik om het bedrijventerrein van Driessen-Vreeland te bereiken [6]. Deze vrachtwagenbewegingen komen te vervallen als Driessen plaats maakt voor de woonwijk Vreeland-Oost. Door de komst van het vrachtverkeer van Greif stijgen in alternatief 2 de vrachtwagenbewegingen op de Kleizuwe in de toekomst naar 38 vrachtwagenbewegingen per dag. Dit is daarmee een forse toename ten opzichte van de huidige situatie.

Met de huidige inrichting van de Kleizuwe staat het verplaatsen van het vrachtverkeer van de route via de Lindengracht naar de route via de Kleizuwe gelijk aan het verplaatsen van de verkeersonveilige situatie van de ene naar de andere weg. Wel is er bij de verplaatsing van het vrachtverkeer naar de route via de Kleizuwe een afname van het aantal gehinderden, van de 17 aanliggende woningen langs de Lindengracht/Kerkplein en diverse woningen langs Bergseweg en Raadhuislaan naar 12 aanliggende woningen langs de Kleizuwe.

Conclusie quick scan verkeer

Van de drie varianten voor een ontsluiting via Vreeland-Oost heeft de ontsluiting door de woonwijk heen niet de voorkeur. De ontsluitingen noordom of zuidom de nieuwbouwwijk kunnen verkeerkundige gezien wel interessant zijn. Indien gekozen wordt voor een ontsluiting via de Kleizuwe zal deze weg aangepast moeten worden om vrachtverkeer veilig over deze weg te laten rijden.

Quick scan ecologie

Voor de alternatieve ontsluiting van Greif langs Vreeland-Oost is op basis van vigerende natuurwetgeving en -beleid beoordeeld of er als gevolg van dit voornemen mogelijk sprake is van effecten op mogelijk voorkomende beschermde soorten of gebieden. Op basis daarvan is bepaald of het noodzakelijk is een veldbezoek in de vorm van een habitatsgeschiktheidsbeoordeling en een nadere beoordeling met betrekking tot beschermde gebieden uit te voeren.

Natura 2000

Het oostelijk deel van het plangebied ligt binnen het Natura 2000-gebied: Oostelijke Vechtplassen (zie figuur 8). Een nieuwe weg zorgt voor verandering van verkeersstromen en daarmee voor een mogelijke toename van de stikstofdepositie binnen het Natura 2000-gebied. Daarnaast bestaat de kans dat door de ruimtelijke ingreep instandhoudingsdoelstellingen van dit gebied in het geding komen.



Figuur 8: Het plangebied (bij benadering binnen rode contour) ten opzichte van het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen (gele arcering) (Bron: Kaartmachine Ministerie EZ)

Natuurnetwerk Nederland (NNN, VOORHEEN EHS)

Het oostelijke deel van het plangebied ligt binnen de NNN, tevens Natura 2000. Er dient nader onderzocht te worden in hoeverre er, naast toetsing ten behoeve van het Natura 2000-gebied, aanvullende beoordeling dient plaats te vinden op basis van mogelijke aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden en oppervlakteverlies van de NNN.

Flora en Fauna - Soortgroepen

Planten

Binnen het plangebied van de uitbreiding Vreeland-Oost komt gewone vogelmelk (Tabel 1 Ff-wet) voor ter hoogte van de bosbeplanting en daslook (Tabel 3 Ff-wet) in een vochtige kuilvormige inzinking in het terrein (Inventarisatie flora en fauna, ruimtelijke visie Vreeland-oost, 2002). Het is op basis van bureauonderzoek niet uit te sluiten dat geschikt biotoop voor meerdere beschermde plantensoorten aanwezig is.

Broedvogels

De aanwezig bomenrij langs de dode Vechtarm vormt een geschikte broedlocatie voor een groot aantal algemeen voorkomende broedvogels zoals merel, boomklever en houtduif. Daarnaast kwamen in het verleden meer bijzondere soorten als grote bonte specht, ijsvogel en een bosuil paartje broedend binnen het plangebied voor (Inventarisatie flora en fauna, ruimtelijke visie Vreeland-oost, 2002).

Het noordelijke deel van het plangebied is mogelijk geschikt broedgebied voor weidevogels, zoals de kievit en de grutto. De nesten van deze algemene broedvogels zijn beschermd binnen het broedseizoen.

De aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten, van soorten zoals ransuil en steenuil, kan eveneens niet worden uitgesloten.

Grondgebonden zoogdieren en vleermuizen

Zowel het bedrijventerrein gelegen in het noordwesten, als het relatief groene gebied daaromheen is mogelijk geschikt voor algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren (tabel 1 Ff-wet), zoals veldmuis, mol, haas en konijn.

Mogelijk maakt de eekhoorn (tabel 2 Ff-wet) gebruik van de bosschages die geraakt worden bij de variant zuidom Vreeland-Oost. Het beboste gebied kan ook tot het leefgebied van de boommarter behoren (tabel 3 Ff-wet).

Daarnaast biedt het water binnen en in de omgeving van het plangebied mogelijk een geschikt habitat voor de Waterspitsmuis (tabel 3 Ff-wet).

De geschiktheid van het plangebied als leefgebied voor deze soorten is op basis van bureauonderzoek niet uit te sluiten of vast te stellen.

Van west naar zuidoost loopt een watergang (dode Vechtarm) door het plangebied. Deze waterpartij kan voor vleermuizen functioneren als foerageergebied. Ten noorden van de waterpartij grenst een bomenrij. Het is mogelijk dat boom bewonende vleermuizen, zoals watervleermuis en rosse vleermuis, hier hun verblijf hebben. Daarnaast kan deze groene lijnvormige structuur functioneren als vliegrouwe en/of foerageergebied voor verschillende soorten vleermuizen. Dit geldt ook voor boomgaard ten zuiden van de watergang.

Amfibieën & reptielen

De locatie ligt zowel in het verspreidingsgebied van algemeen voorkomende amfibieën (Tabel 1 Ff-wet) zoals kleine watersalamander, bruine kikker en gewone pad, als in dat van de rugstreeppad die zwaar beschermd is (tabel 3 Ff-wet).

Voor reptielen ontbreken de ideale omstandigheden waardoor deze naar verwachting hier niet voorkomen.

Vissen

In het water binnen het plangebied (zoals de oude Vechtarm) kunnen beschermde vissoorten voorkomen, zoals kleine modderkruiper (tabel 2 Ff-wet) en bittervoorn (tabel 3 Ff-wet). Indien de sloot in het noorden door de aanleg van een weg gaat veranderen dient nader onderzoek verricht te worden.

Conclusie quick scan ecologie

Het betreffende gebied ligt aan de rand van zowel natura 2000 gebied als de NNN waardoor rekening gehouden moet worden met milieueisen. Dit dient nader onderzocht te worden.

De watergangen en groene elementen binnen de onderzoeklocatie hebben potentie om als leefgebied te fungeren voor verschillende diergroepen. Veldonderzoek dient uitsluitsel te geven. Met name de tracés noordom en zuidom Vreeland-Oost beïnvloeden mogelijk deze leefgebieden. Het tracé dat gebruik maakt van de infrastructuur van Vreeland-Oost heeft slechts een beperkte aantasting van natuurwaarden tot gevolg.

Quick scan cultuurhistorie en landschappelijke inpassing

Bij de variant Noordom Vreeland-Oost, ligt de verbinding tussen Greif en de Kleizuwe op de grens van de nieuwe woonwijk en het veenweidelandschap. In het bestemmingsplan en de Landschapsvisie is de insteek om het plangebied te transformeren tot 'zachte dorpsrand' van allure waarin het open buitengebied voelbaar wordt op meerdere plekken binnen het nieuwe woongebied. Tevens wordt een nieuw centraal park voorzien dat gelegen is aan het open buitengebied. Een weg betekent in principe een aantasting hiervan.

Het alternatief volgt wel de karakteristieke kavelrichting. Een extensief 'landpad' in de lengterichting van een kavel is niet ongebruikelijk in het veenweidegebied. De dimensies en gebruiksintensiteit van deze weg zijn hierbij alles bepalend. Vanuit landschappelijk oogpunt heeft een zo'n smal mogelijk wegprofiel de voorkeur.

De variant gebruikmakend van de infrastructuur van de woonwijk van Vreeland-Oost doorkruist voor de verbinding tussen het fabrieksterrein en de Kleizuwe geen landschappelijke of cultuurhistorisch waardevolle structuren.

De laatste variant Zuidom Vreeland-Oost, gaat uit van een verbinding tussen Greif en de Kleizuwe gelegen tussen de dode Vechtarm en de nieuwe woningbouw van Vreeland-Oost. Dit alternatief vormt een zware aantasting van cultuurhistorische waarden. Het doorkruist de waardevolle beplanting van de dode Vechtarm en doorkruist de monumentale boerderij Kleizuwe 103.

Conclusie

Op basis van de verkeerskundige, ecologische en cultuurhistorische quick scans lijkt de variant Noordom Vreeland-Oost de meest logische variant om uit te werken in een schetsontwerp. Verkeerskundig gezien kan deze variant een goede alternatieve ontsluiting vormen indien de Kleizuwe daartoe ook wordt aangepast.

Daarnaast hoeft de nieuwe verbinding geen afbreuk te doen aan de landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Vervolgonderzoek dient wel uit te wijzen in hoeverre er ecologische randvoorwaarden aan de aanleg van de weg gesteld moeten worden.

Uitwerking in een schetsontwerp

Variant Noordom Vreeland-Oost is uitgewerkt in een schetsontwerp met kostenraming. De toelichting hiervan is opgenomen in Hoofdstuk 3. Het ontwerp en de raming zijn opgenomen in de bijlagen.

2.4 Alternatief 3 – Opwaarderen Jubileumlaantje

Quick Scan Verkeer

Verkeerskundig gezien is het opwaarderen van het Jubileumlaantje als verbinding tussen de Raadhuislaan en de Bergseweg een goede optie. De route tussen Greif en de N201 wordt niet langer, maar zorgt ervoor dat het vrachtverkeer niet meer van de woonstraten van Vreeland gebruik hoeft te maken. Nadelig is wel dat een recreatieve wandelroute komt te vervallen.

Quick scan cultuurhistorie en landschappelijke inpassing

Het aanpassen van het Jubileumlaantje betekent een grote aantasting van de cultuurhistorische waarden van het gebied. Het laantje maakt deel uit van Rijksmonument Buitenplaats Het Plantagehuis. Hoewel dit landhuis is gesitueerd ten oosten van een oude Vechtarm, de Stille Vecht, maakt ook de westzijde van deze vechtarm deel uit van het landschappelijk aangelegd park uit de 19de en 20ste eeuw. Dit gedeelte van het park omvat een driehoekig gebied met een hoogstamboomgaard.

De inpassing van een weg op deze locatie gaat ten kosten van de bomen langs het laantje. Daarnaast zal aan één of beide zijden de sloot vergraven moeten worden en dient de gedenkpaal uit 1863 verplaatst te worden.



Figuur 9: Gedenkpaal Jubileumlaantje

Conclusie

Op basis van de quick scan cultuurhistorie en landschappelijke inpassing is beoordeeld dat de voordelen van dit alternatief voor de verkeerssituatie niet opwegen tegen de nadelen voor de cultuurhistorische waarden van het gebied.

2.5 Alternatief 4 – Verbinding Kleizuwe – N201

Een verbinding tussen de Kleizuwe en de N201 is wenselijk indien de variant Noordom Vreeland-Oost (Alternatief 2) wordt gerealiseerd. Deze verbinding dient dan om de smalle Kleizuwe te ontzien van gebruik door het vrachtverkeer.



Figuur 10: weergave alternatief 4 (oranje) en alternatief 2 (rood)

Quick scan Verkeer

Een verbinding doortrekken naar de N201 op dit punt betekent dat de verbinding ongeveer 240 meter van het kruispunt Raadhuislaan/N201 op de Provinciale weg aan sluit. Conform het beleid van de Provincie Zuid-Holland [9] dient de minimale afstand tussen een gebiedsontsluitingsweg (Raadhuislaan) en een naastgelegen kruispunt 500 meter te bedragen. De verwachting is daarmee dat de provincie geen medewerking zal willen verlenen aan het realiseren van dit alternatief.

Quick scan Ecologie

Het gebied waar de verbinding door heen ligt binnen het Natura 2000-gebied: Oostelijke Vechtplassen. Voor Natura 2000-gebieden geldt een streng beschermingsregime dat rechtstreeks voortvloeit uit de Europese Habitatrichtlijn. Dat houdt in dat een strikt 'nee, tenzij'-regime van toepassing is. Deze doorsnijding van de Natura2000 is daarmee alleen mogelijk indien andere alternatieven niet voorhanden

zijn. Met de mogelijkheid om of de Lindengracht of de Kleizuwe beter in te richten voor passerend vrachtverkeer lijken er alternatieven voor handen waardoor een nieuwe verbinding door dit Natura2000 gebied niet voldoende gemotiveerd zal kunnen worden.

Quick scan cultuurhistorie en landschappelijke inpassing

Naast de ecologische waarde van het gebied heeft het gebied ook een cultuurhistorische waarde. De nieuwe verbinding gaat vlak langs Groepschuilplaats 164 en Mitrailleurkazemat 165 (Kazemat Vreeland) en doorkruist het schootsveld van de kazemat. De verbinding vormt daarmee een aantasting van de cultuurhistorische context.

Conclusie

Op basis van de verkeerskundige en ecologische quick scans is geconcludeerd dat een verbinding vanaf de Kleizuwe naar de N201 niet realistisch wordt geacht. Dit alternatief is dus niet verder uitgewerkt in een schetsontwerp.

2.6 Alternatief 5 – Brug over Vecht en via Singel

Bij dit alternatief wordt uitgegaan van de aanleg van een nieuwe brug over de Vecht en het gebruik van de bestaande Singel als ontsluitingsroute voor Greif. Deze weg is in principe zonder aanpassingen geschikt om het vrachtverkeer van de fabriek af te wikkelen. Om slechts beperkt grondaankopen te hoeven doen kan de brug echter maar op één locatie gerealiseerd worden en wel op een locatie waar de Vecht nagenoeg op zijn breedst is. Op deze locatie moet de brug een kleine 60 meter overspannen.



Figuur 11: Enige mogelijke locatie brug

Ruimtelijk gezien is een brug niet per definitie een aantasting. Dat hangt erg af van de vormgeving, inpassing en materialisatie. Aandacht voor ruimtelijke kwaliteit is daarmee een voorwaarde voor de realisatie van een brug. In verband met de pleziervaart op de Vecht dient de brug verder open te kunnen. De aanleg van een brug van deze lengte, met een te openen deel, voldoende draagkracht voor de afwikkeling van zwaar vrachtverkeer en een goede ruimtelijke kwaliteit, wordt als zodanig dure ingreep ingeschat dat de kosten niet in verhouding staan tot de baten. Er is daarom besloten deze variant niet uit te werken in een schetsontwerp.

2.7 Alternatief 6 – Verbinding Gabriëlweg

Zowel alternatief 6 (nieuwe verbinding) als 7 (opwaarderen Bergseweg) gaan uit van een ontsluitingsroute waarbij het vrachtverkeer van Greif niet meer via Vreeland, maar via de Gabriëlweg (N523) naar de N201 rijdt. Alternatief 6 gaat er hierbij vanuit dat een nieuwe verbinding door het agrarische gebied wordt aangelegd.



Figuur 12: weergave mogelijk tracé nieuwe ontsluitingsweg

Het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg tussen Greif en de Gabriëlweg betekent een ongeveer 1.400 meter lange verbinding haaks op de landschapsstructuur van het veenweidelandschap. Dit betekent een zware aantasting van het gebied. De totale afstand van de route tot aan het kruispunt N201/Raadhuislaan wordt bij deze route ongeveer 3.750 meter en is daarmee ruim 3 kilometer langer dan de huidige route door de kern van Vreeland. Overall is geconcludeerd dat door de aantasting van het landschap, de kosten die gemoeid zijn met de benodigde grondaankopen en aanlegkosten van de verbinding en de omrijdafstand die ontstaat voor het verkeer, deze verbinding geen reëel alternatief vormt als nieuwe ontsluiting voor Greif.

2.8 Alternatief 7 – Opwaarderen Bergseweg

Alternatief 7 gaat gelijk aan alternatief 6 uit van een verbinding via de Gabriëlweg. Anders dan alternatief 6 gaat dit alternatief echter niet uit van een nieuwe verbinding, maar van het opwaarderen van een bestaande verbinding, de Bergseweg. De Bergseweg is een smalle erfontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (rijdsnelheid 60 km/uur) gelegen op de Vechtdijk. Aan de weg zijn een dertigtal woonpercelen gelegen. Daarnaast zijn aan de weg enkele bedrijven gevestigd, waaronder enkele agrarische bedrijven en de Polo club Vreeland.

Om de Bergseweg geschikt te maken voor regulier vrachtwagentransport moet de weg over ongeveer 1850 meter worden verbreed. De totale afstand naar het kruispunt N201/Raadhuislaan bedraagt circa 4.600 meter. Ongeveer 3.900 meter langer dan de bestaande route. De verbreding zal voor het grootste deel gepaard gaan met het verleggen van naastgelegen watergangen. Voor deze verbreding dient daarvoor grond aangekocht te worden van de naastgelegen kavels. Over een afstand van ongeveer 700 meter lengte is dit agrarische grond, de andere 1.100 meter betreft het grond van tuinen van woonpercelen.

De grondaankopen en de daarbij verwachte weerstand van de grondeigenaren maken dat volledige verbreding van de Bergseweg niet als reëel alternatief wordt gezien.

2.9 Alternatief 8 – Vervoer over water

Vanuit de gemeente is verzocht ook vervoer over water als alternatief te beschouwen. Via de sluis bij Nigtevecht zouden schepen vanaf de kade bij Greif via de Vecht het Amsterdam-Rijnkanaal kunnen bereiken.

De Vecht is formeel echter niet aangewezen als vaarweg voor beroepsvaart en heeft daarmee niet noodzakelijk te worden opgehouden. Dit betekent bijvoorbeeld dat in periode van vorst een vaarverbod voor de Vecht ingesteld kan worden ter bevordering van de ijsvorming [4]. De conclusie is daardoor dat vanuit bedrijfseconomische redenen het vervoer over water als oplossing niet realistisch is omdat er geen zekerheid kan worden gegeven over de bevaarbaarheid ervan. Dit alternatief is in deze quick scan daarom niet verder uitgewerkt.

3 AFWEGINGSMATRIX

In het vorige hoofdstuk is elk alternatief geanalyseerd. In onderstaande afwegingsmatrix zijn de belangrijkste conclusies opgenomen. Hieruit blijkt dat alleen de nulplusmaatregelen en de verbinding noordom Vreeland-Oost geen zwaar negatieve gevolgen hebben voor één van de beoordeelde aspecten. Deze twee alternatieven zijn daarom verder uitgewerkt in een schetsontwerp en kostenraming.

Alternatief	Verkeer	Landschappelijke inpassing	Ecologie	Overige aspecten
0 Huidige situatie	Onwenselijke verkeerssituatie door vrachtverkeer in de smalle straten van Vreeland	NVT	NVT	NVT
1 Nulplusmaatregelen	Verbeterd de verkeerssituatie in Vreeland, maar voorkomt niet het gebruik van de wegen door vrachtverkeer	Geen negatieve gevolgen voor het landschap	Geen negatieve gevolgen voor ecologie	NVT
2.1 Verbinding noordom Vreeland-Oost	Verbeterd de verkeerssituatie in Vreeland, maar heeft een negatief effect op de Kleizuwe	Beperkte negatieve gevolgen voor het landschap	Beperkte negatieve gevolgen voor ecologie	Beperkte negatieve gevolgen voor woonwijk Vreeland-Oost (bijv. geluidshinder)
2.2 Verbinding door Vreeland-Oost	Verbeterd de verkeerssituatie in Vreeland, maar heeft een negatief effect op de Kleizuwe en een negatief effect op Vreeland Oost	Minimale negatieve gevolgen voor het landschap	Minimale negatieve gevolgen voor ecologie	Grote negatieve gevolgen voor woonwijk Vreeland-Oost (bijv. geluidshinder)
2.3 Verbinding zuidom Vreeland-Oost	Verbeterd de verkeerssituatie in Vreeland, maar heeft een negatief effect op de Kleizuwe	Grote negatieve gevolgen op het gebied van cultuurhistorie	Beperkte negatieve gevolgen voor ecologie	Beperkte negatieve gevolgen voor woonwijk Vreeland-Oost
3. Opwaarderen Jubileumlaantje	Verbeterd de verkeerssituatie in Vreeland	Grote negatieve gevolgen op het gebied van cultuurhistorie	Beperkte negatieve gevolgen voor ecologie	Negatieve invloed op recreatieve gebruiksmogelijkheden Jubileumlaantje
4. Verbinding Kleizuwe – N201	Verbeterd de verkeerssituatie op de Kleizuwe, maar verslechtert de verkeerssituatie op de N201 door extra aansluiting	Grote negatieve gevolgen op het gebied van cultuurhistorie	Grote negatieve gevolgen voor ecologie in verband met ligging in de N2000	NVT

Alternatief	Verkeer	Landschappelijke inpassing	Ecologie	Overige aspecten
5. Brug over Vecht en via Singel	Verbeterd de verkeerssituatie in Vreeland	Aandachtspunt voor ruimtelijke inpassing brug	Minimale negatieve gevolgen voor ecologie	Grote kosten in verband met de lengte
6. Verbinding Gabriëlweg	Verbeterd de verkeerssituatie in Vreeland	Grote negatieve gevolgen door grote doorsnijding landschap	Beperkte negatieve gevolgen voor ecologie	Grote omrijd afstand naar de N201
7. Opwaarderen Bergseweg	Verbeterd de verkeerssituatie in Vreeland, maar heeft een negatief effect op de Bergseweg	Beperkte negatieve gevolgen door voor het landschap	Beperkte negatieve gevolgen voor ecologie	Grote omrijd afstand naar de N201
8. Vervoer over water	Verbeterd de verkeerssituatie in Vreeland	Geen negatieve gevolgen voor het landschap	Minimale negatieve gevolgen voor ecologie	Mogelijkheid tot vervoer over water niet jaarrond gegarandeerd daarmee vanuit bedrijfseconomische redenen niet realistisch als alternatief

4 SCHETSONTWERPEN EN KOSTENRAMINGEN

4.1 Toelichting schetsontwerp en kostenraming Nulplusmaatregelen

Opheffen parkeren

Bij de uitwerking van het schetsontwerp van de Nulplusmaatregelen is uitgegaan van het volledig verbieden van parkeren op de Lindengracht en Kerkplein. Effectief betekent dit het verlies van tien parkeerplaatsen.

Realisatie nieuwe parkeergelegenheid

Ter compensatie van deze parkeerplaatsen is uitgegaan van het nieuw realiseren van tien parkeerplaatsen ter plaatse van de boomgaard aan de Raadhuislaan. Hierbij is er vanuit gegaan dat er naast parkeerplaatsen ook een afzonderlijke toegangsweg noodzakelijk is.

Aanbrengen bochtverbreding

Het mogelijk maken van passeren van twee vrachtwagens in de bocht Lindengracht / Raadhuislaan zorgt voor een grote ruimtelijke impact. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat vrachtverkeer voor de bocht op elkaar wacht zodra ze de tegemoetkomende vrachtwagen signaleren (gelijk aan de huidige situatie). Wel is gekozen een bochtverbreding in te passen waarmee vrachtverkeer eenvoudiger om de wachtende vrachtwagen heen kan draaien. Door de inpassing van deze bochtverbreding is het noodzakelijk de watergang langs de Raadhuislaan iets te verleggen.

Aanbrengen vrachtwagenparkeerplaats

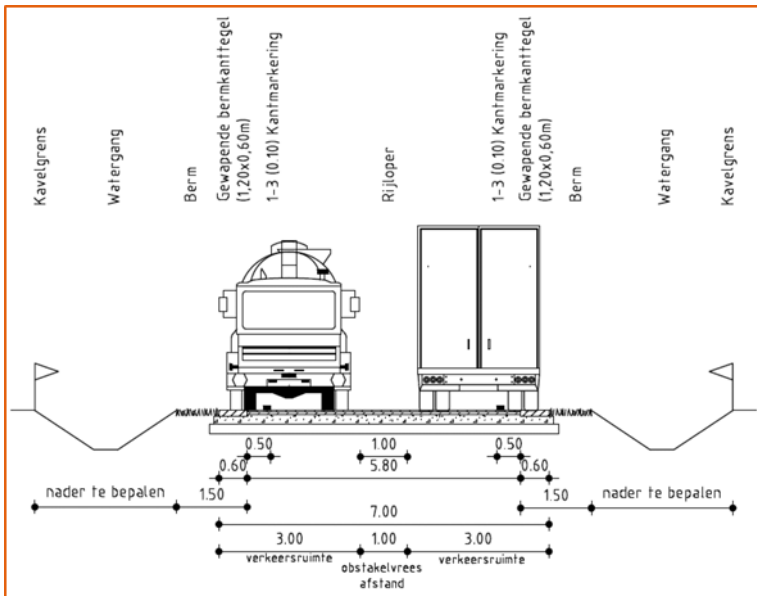
Langs de Raadhuislaan is nabij de N201 aan de zijde van het sperveld een parkeerhaven voor vrachtverkeer ontworpen. Ten behoeve van de kostenraming is er vanuit gegaan dat een vrachtwagenparkeerplaats voorzien moet worden van een verkeerslichtenregeling om daadwerkelijk te functioneren als maatregel ter voorkoming van passerend vrachtverkeer. In de kostenraming is daarbij uitgegaan van een starre regeling.

4.2 Toelichting schetsontwerp Noordom Vreeland-Oost

Twee varianten

Het alternatief Noordom Vreeland-Oost is uitgewerkt in twee varianten.

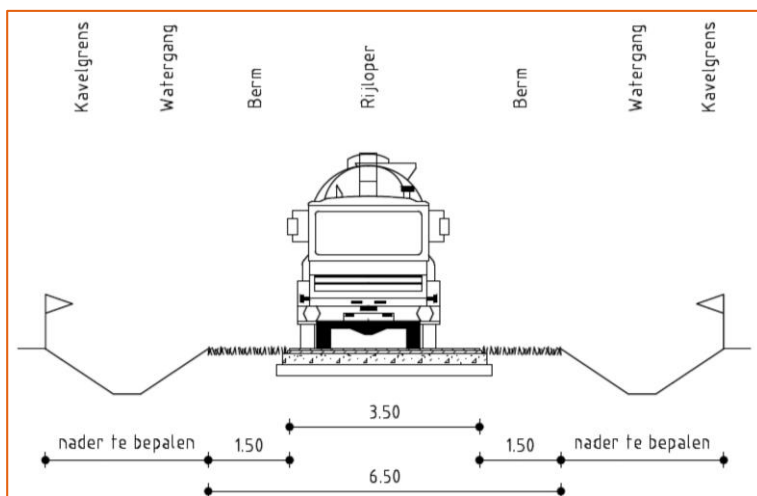
1. Variant A betreft een ontsluitingsroute op basis van verkeersruimte geschikt om vrachtverkeer elkaar goed kan passeren. Deze variant is vormgegeven als erftoegangsweg, Type I, buiten de bebouwde kom met een rijksnelheid van 60km/uur.



Figuur 13: Dwarsprofiel Variant A

Inclusief bermen doch exclusief watergangen is het benodigde dwarsprofiel 8,80 breed.

2. Variant B betreft een ontsluitingsroute op basis van een minimaal dwarsprofiel. Deze variant is vormgegeven als erftoegangsweg, Type II, buiten de bebouwde kom met een rijksnelheid van 60km/uur, waarbij vrachtverkeer elkaar moet passeren middels passeerhavens.



Figuur 14: Dwarsprofiel Variant B

Inclusief bermen (exclusief watergangen) is het dwarsprofiel 6,5 meter breed. Op de locaties van de passeerhavens langs de nieuwe verbindingsweg is het dwarsprofiel 9,5 meter breed.

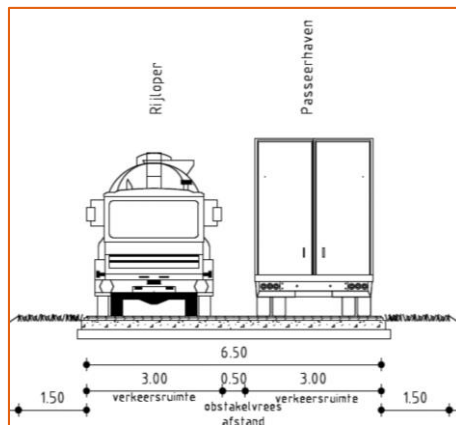
Opwaardering Kleizuwe

Indien de Noordom Vreeland wordt aangelegd zal ook de Kleizuwe beter geschikt gemaakt moeten worden voor vrachttransport. Daarom is gekozen twee passeerhavens te ontwerpen nabij de twee bochten in de weg. Hiermee wordt de mogelijkheid geboden om vrachtverkeer elkaar beter te laten passeren. Het is bij inpassing van de passeerhavens niet mogelijk gebleken deze in te passen bij de onoverzichtelijke bocht bij het Zijldijkje. Daarmee is plaatsing van een spiegel in deze bocht gewenst om tegemoetkomend vrachtverkeer tijdig te kunnen signaleren.



Figuur 15: locaties passeerhavens Kleizuwe

In het dwarsprofiel is uitgegaan van een passeerhaven conform de richtlijnen van CROW met een breedte van 3 meter. Ook voor de rijloper van de rijbaan is 3 meter gehanteerd.



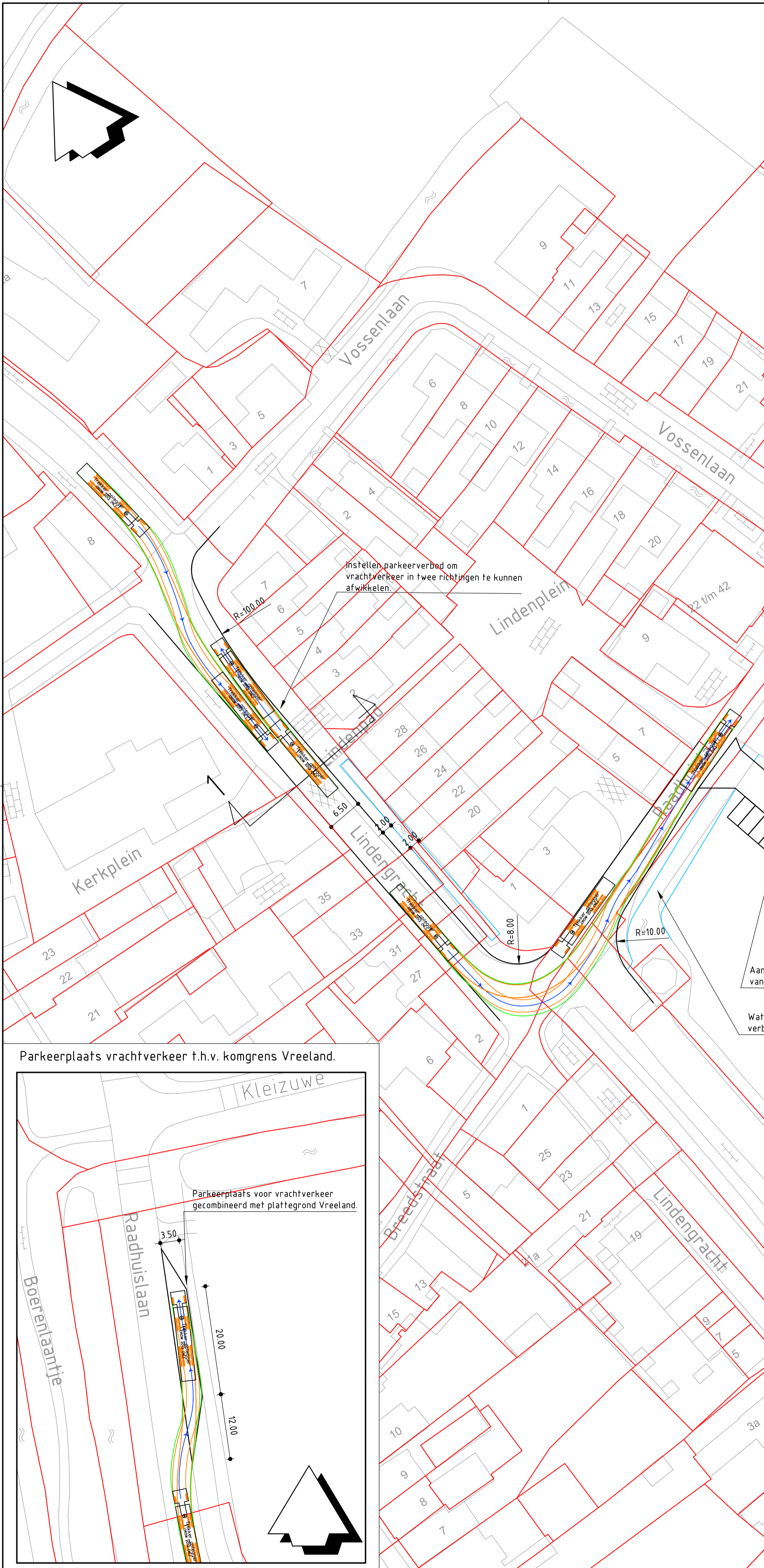
Figuur 16: Dwarsprofiel locaties passeerhavens

Rekening houdend met de afstand voor obstakelvrees is uitgegaan van een dwarsprofiel met een verhardingsbreedte van 6,5 meter en een totale breedte inclusief berm van 9,5 meter.

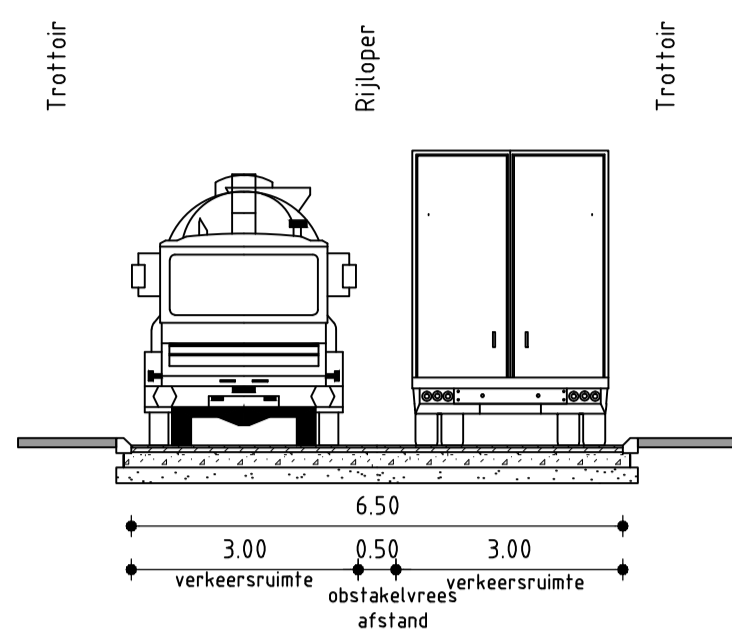
LITERATUURLIJST

1. Gemeente Stichtse Vecht, 2015 – Motie: Onderzoek naar een nieuwe ontsluiting van Greif op de N201, d.d. 31 maart 2015, ingediend door PVDA Stichtse Vecht en Maarssen 2000
2. Goudappel Coffeng, 2015 - Verkeerseffect uitbreiding Greif op ontsluitingsroute Vreeland, Notitie d.d. 10 februari 2015, in opdracht van Greif
3. Goudappel Coffeng 2014 – Passeermogelijkheden vrachtverkeer Vreeland, notitie d.d. 16 oktober 2014, in opdracht van Greif
4. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, 2014 – IJsnota, een draaiboek voor waterbeheer tijdens vorst, Vastgesteld in 2010, aangepast in 2014
5. Gemeente Stichtse Vecht, 2014 - Bestemmingsplan Vreeland-Oost, Toelichting, regels en verbeelding, d.d. 1 oktober 2014, opgesteld door buRO.
6. Delft Infra Advies, 2011 - Verkeerseffecten bestemmingsplan Vreeland-Oost, d.d. 21 november 2011, in opdracht van gemeente Stichtse Vecht
7. CROW, 2012 (1) – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie
8. CROW, 2012 (2) – ASVV 2012
9. Provincie Zuid Holland, 2012 – Handboek Ontwerpcriteria Wegen, Versie 4.0, Dienst Beheer Infrastructuur

BIJLAGE 1 – SCHETSONTWERP NULPLUS- MAATREGELEN



1
 Profiel 1:
 Lindengracht op basis van verkeersruimte vrachtverkeer
 bij stapvoets passeren.
 Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, 30 km/u

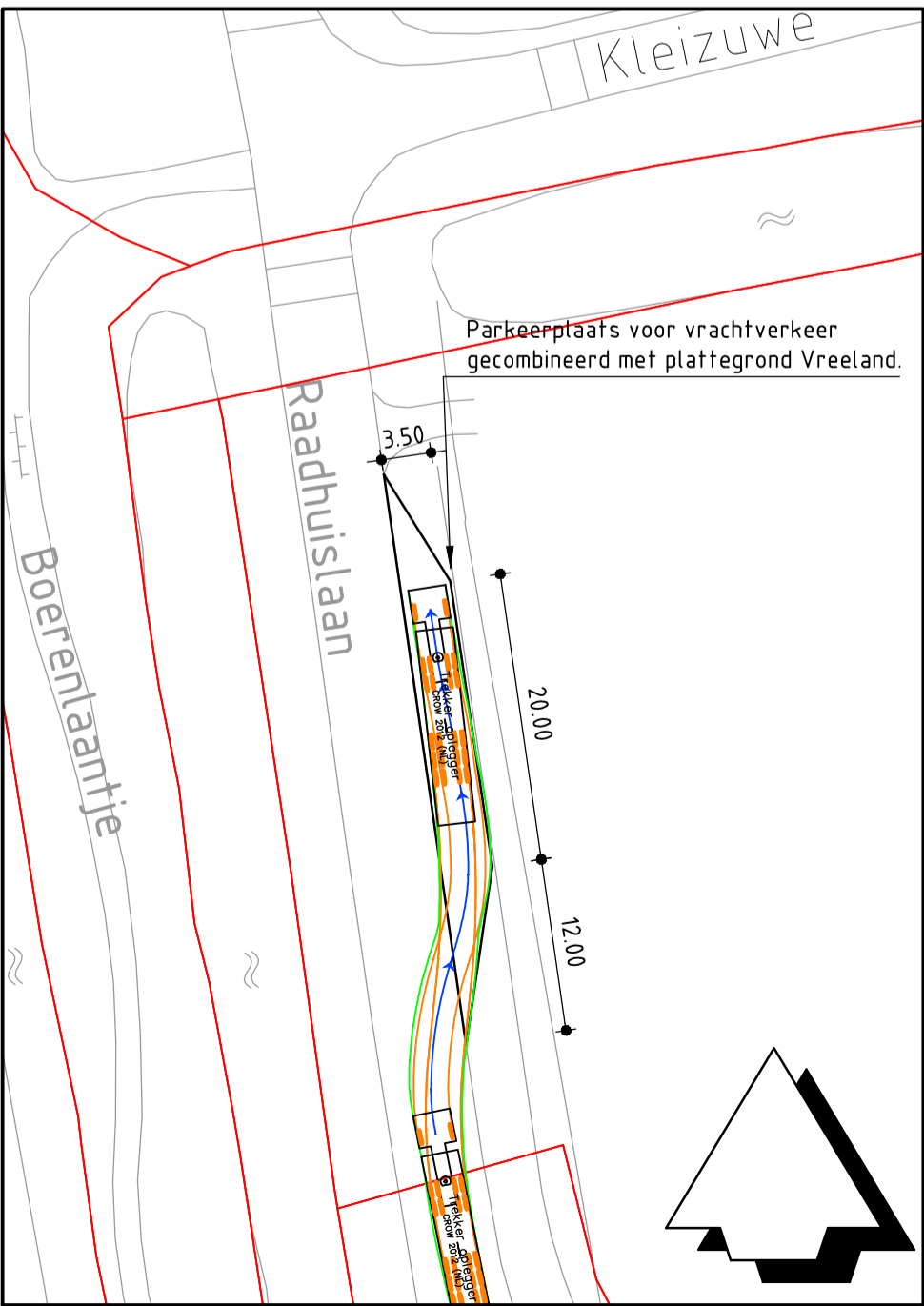


Instellen parkeerverbod om
 vrachtverkeer in twee richtingen te kunnen
 afwikkelen.

Aanbrengen 10 parkeerplaatsen ter compensatie
 van verlies parkeerruimte Lindengracht.

Watergang verleggen t.b.v. plaatselijke
 verbreding Raadhuislaan.

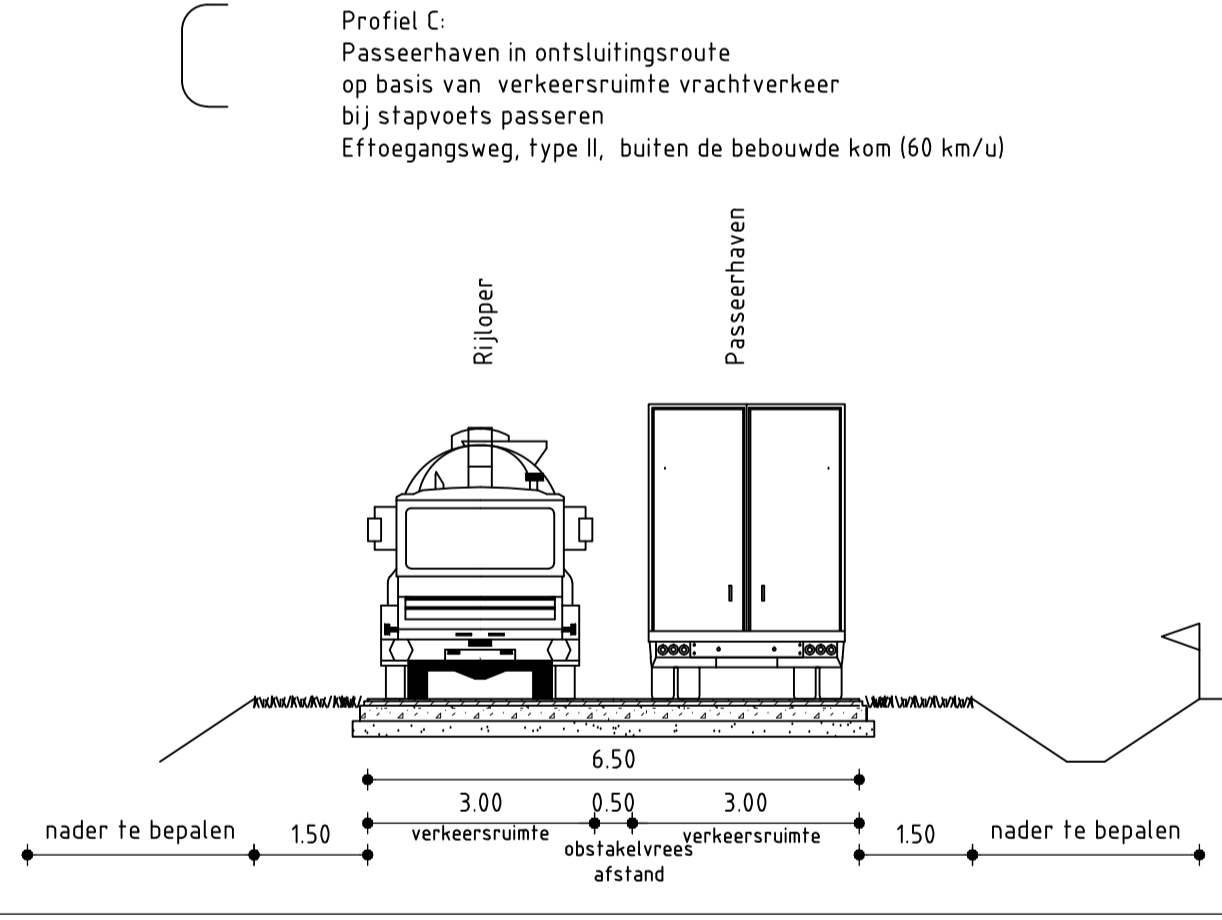
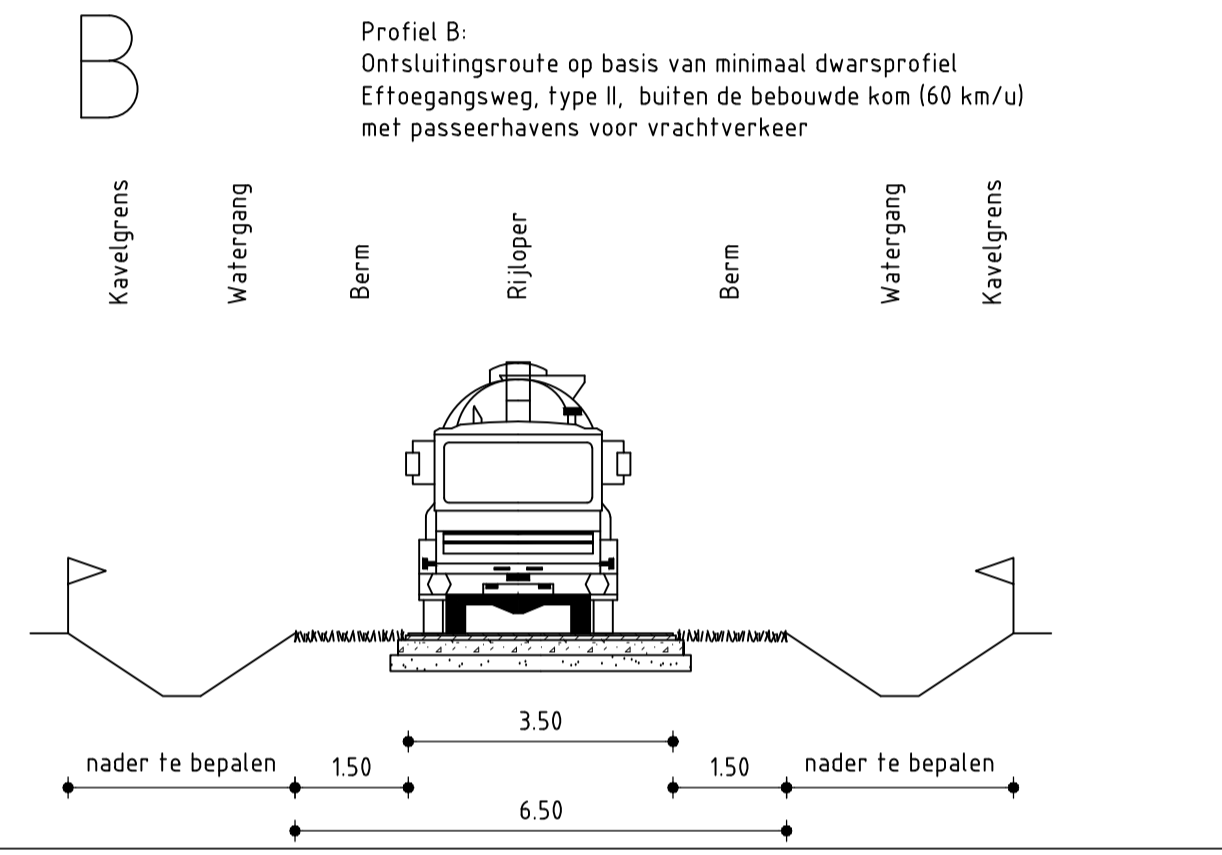
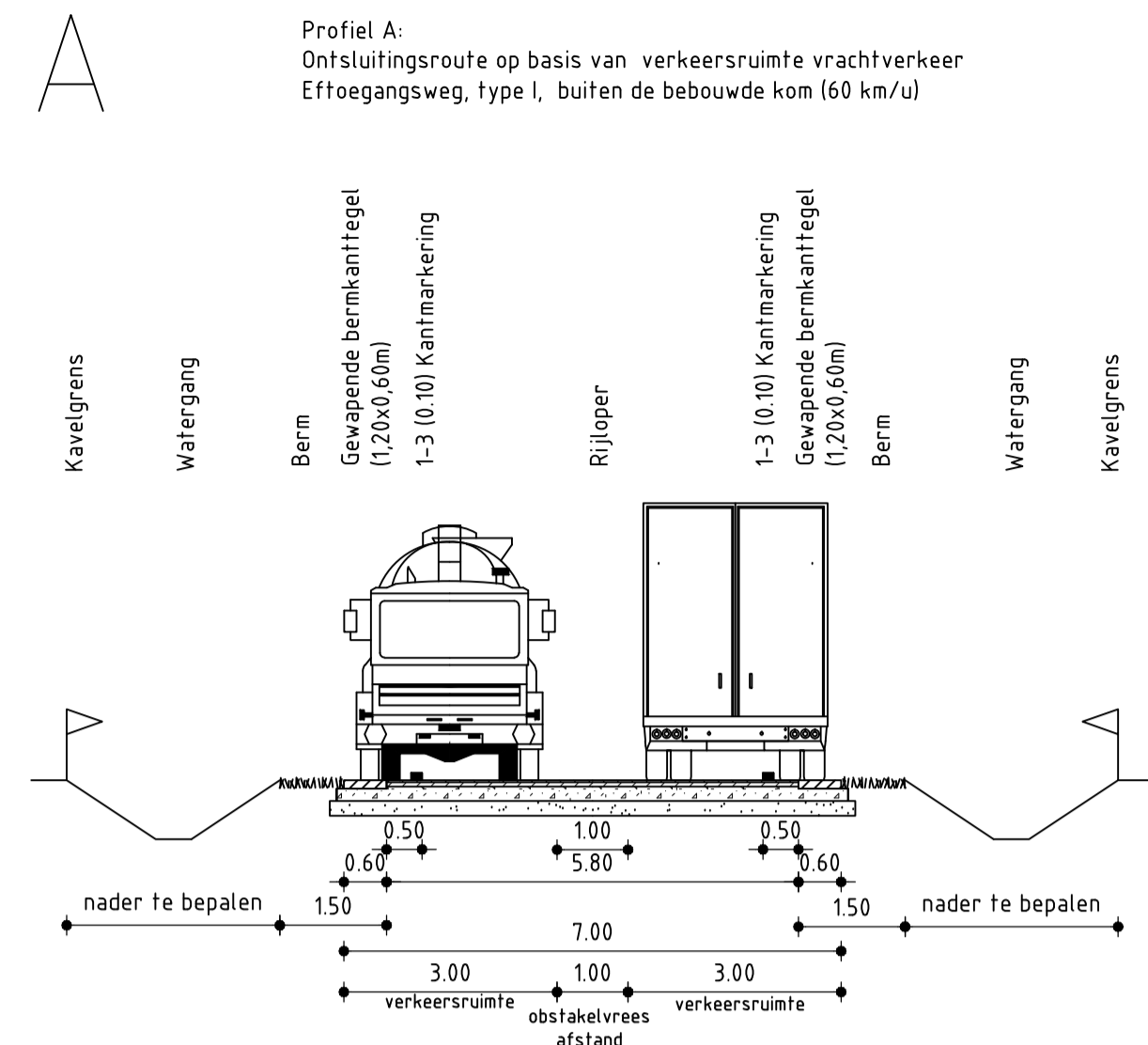
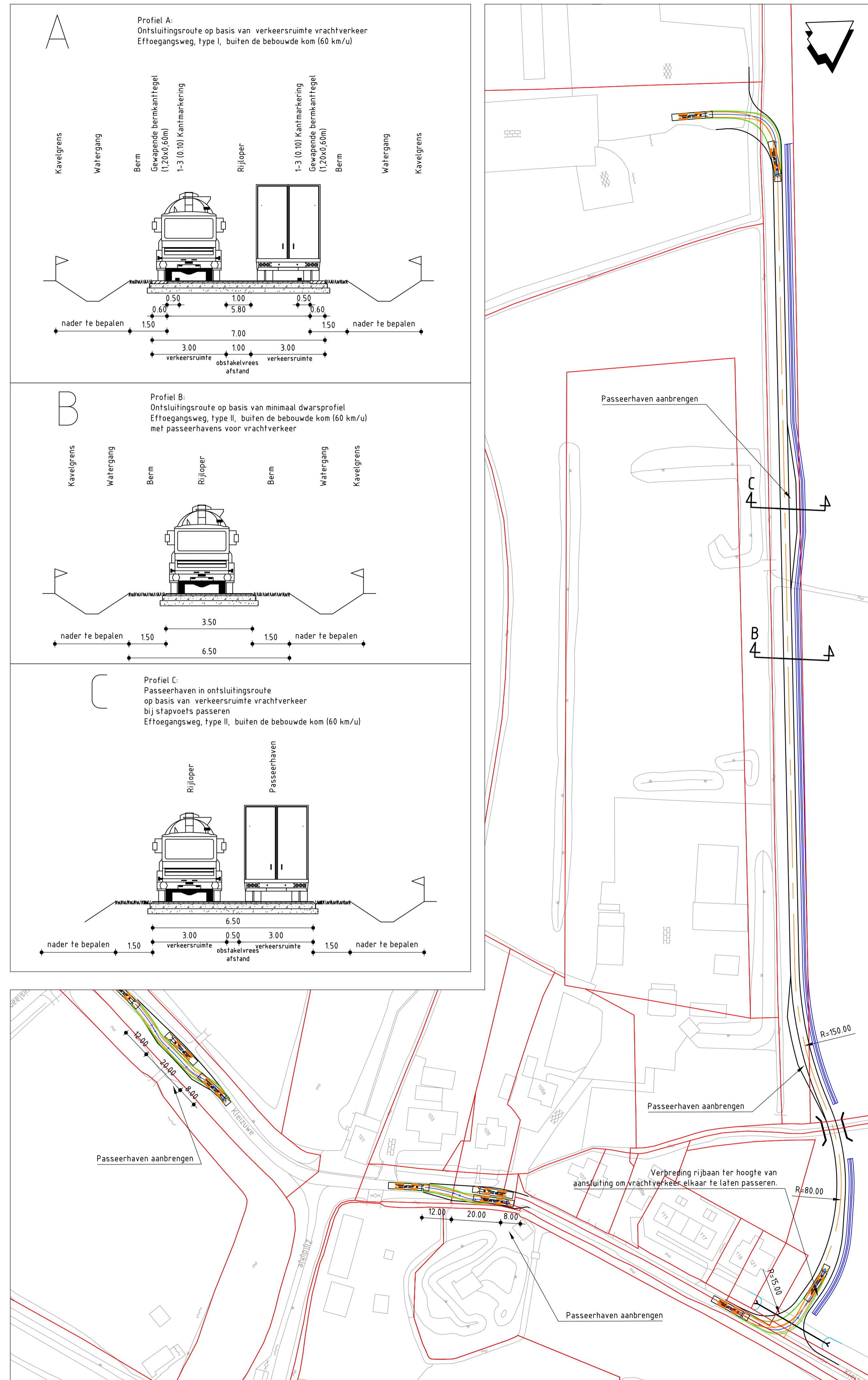
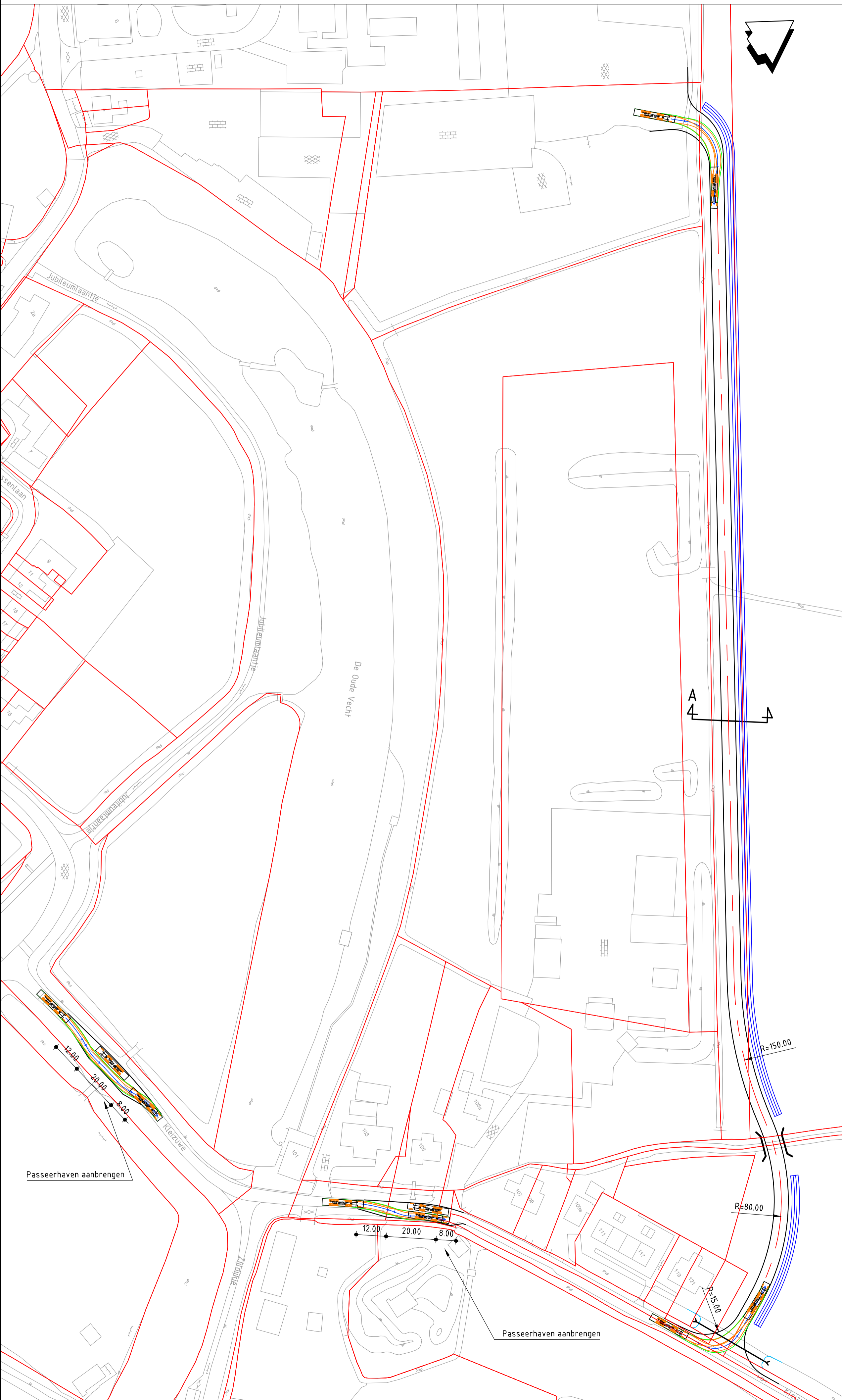
Parkeerplaats vrachtverkeer t.h.v. kongrens Vreeland.



Parkeerplaats voor vrachtverkeer
 gecombineerd met plattegrond Vreeland.

Versie : A.1	Datum :	Getekend :	krijnena
Omschrijving :	Concept		
Versie : A	Datum : 07-07-2015	Getekend :	krijnena
Omschrijving :	Concept		
Gecontroleerd :	Vrijgegeven :		
 Infrastructuur - Water - Milieu - Gebouwen		Mercatorplein 1 Postbus 1018 5200 BA 's-Hertogenbosch Tel 073 6809 211 Fax 073 6144 606 info@arcadis.nl www.arcadis.nl	
Oprachtgever :	Gemeente Stichtse Vecht		
Ontwerp :			
Project :	Quicksan alt. ontsluiting Greif		
Onderwerp :	Herinrichting Lindengracht t.b.v. alternatief 1 ontsluitingsroute verffabriek		
Fase :	Initiatief / haalbaarheid		
Schaal :	1:100/1:500	Divisie :	Gebouwen
Bladformaat :	A2	Status :	Concept
Contractnummer :		Projectleider :	Groenhof, RPI (Robert)
Projectnummer :		Tekeningnummer :	Versie :
E07031.002102.0100		02	A.1

**BIJLAGE 3 – SCHETSONTWERP NOORDOM
VREELAND-OOST**



Versie : B	Datum : 15-9-2015 14:05:06	Getekend : krijnena
Omschrijving : inpassing extra passeerhavens		
Versie : A	Datum : 07-07-2015	Getekend : krijnena
Omschrijving : concept		
Gecontroleerd : boomf	Vrijgegeven : boomf	
Mercatorplein 1 Postbus 1018 5200 BA 's-Hertogenbosch Tel 073 6809 211 Fax 073 6144 606 info@arcadis.nl www.arcadis.nl		
Oprichtgever : Gemeente Stichtse Vecht		
Ontwerp :		
Project : Quicksan alt. ontsluiting Greif		
Onderwerp : Alternatief 2 ontsluitingsroute verffabriek. Variant 1 en 2		
Fase : Initiatief / haalbaarheid		
Schaal : 1:100/1:1000	Divisie : Gebouwen	
Bladformaat : A1	Status : Concept	
Contractnummer :	Projectleider : Groenhof, RPI (Robert)	
Projectnummer :	Tekeningnummer :	Versie :
E07031.002102.0100	01	B