

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buurenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

BJZ BV

Verkeerskundig onderzoek crematorium De Wetering

Oplegnotitie 20 mei 2019

Datum	22 mei 2019
Kenmerk	004547.190520.N01.02
Eerste versie	

1 Inleiding

Goudappel Coffeng BV heeft in 2017/2018 geadviseerd over zowel de parkeereffecten als de te verwachten verkeerseffecten op het omliggend wegennet bij de komst van een crematorium aan de Zeddamsesweg 17 in Etten (Verkeerskundige onderzoek crematorium De Wetering, Zeddamsesweg 17 in Etten, BJZ017/Abf/0001.01, d.d. 24 januari 2018).

Over deze rapportage zijn door verzoekers ter schorsing van het bestemmingsplan 'Zeddamsesweg 17, Etten' een aantal opmerkingen gemaakt c.q. vragen gesteld, die als gronden voor het verzoek worden aangevoerd. In voorliggende notitie wordt puntsgewijs op de gemaakte opmerkingen ingegaan.

2 Nadere toelichting vraagpunten

Voorgestelde maatregelen optimaliseren aansluiting

In paragraaf 5.2.1. 'Voorziening voor linksafslaand verkeer' van onze studie uit januari 2018 is beargumenteerd dat het aanbrengen van een linksafvoorziening ter hoogte van het crematorium op de provinciale weg niet noodzakelijk is (omdat de voordelen niet groter zijn dan de nadelen). Wel zijn twee maatregelen geadviseerd om "de herkenbaarheid van de aansluiting voor de weggebruiker te optimaliseren" (te weten het plaatsen van objectbewegwijzering en het aanbrengen van verlichting). Het aanraden van deze maatregelen is ook in hoofdstuk 6 'Conclusie' opgenomen.

Bij het interpreteren van de tekst uit de conclusies (uit hoofdstuk 6) is het dus van belang om in het achterhoofd te houden dat het primaire doel "het optimaliseren van de herkenbaarheid van de aansluiting voor de weggebruiker" is (zoals geduid in hoofdstuk 5). Vervolgens spelen twee punten. Ten eerste gaat het om "optimaliseren" van de herkenbaarheid. Van een absolute noodzaak tot het nemen van de maatregelen voor een benodigd niveau van verkeersveiligheid is geen sprake (anders was dit vanzelfsprekend expliciet geduid). Ten tweede is van belang te duiden dat, indien de gewenste optimalisatie van de herkenbaarheid van de aansluiting ook bereikt kan worden door andere dan de aangeraden maatregelen (zoals bijvoorbeeld door het plaatsen van verlichting en het plaatsen van een duidelijk herkenbaar naambord op eigen terrein van het crematorium), dit natuurlijk ook goed is. De voorgestelde maatregelen uit hoofdstuk 6 dienen dan ook geïnterpreteerd te worden als wenselijkheid, waarbij er binnen de uitwerking van de planvorming (en/of de uiteindelijke realisatie) vrijheid in invulling en uitvoering bestaat. Dit vanzelfsprekend met de gewenste optimalisatie van de herkenbaarheid als doel voor ogen en in nauw overleg met de betrokken en toetsende overheden.

Rouwstoet

In onze studie uit januari 2018 is in hoofdstuk 3 'Verkeersgeneratie en aankomst- en vertrekpatroon' aangegeven dat de klassieke 'rouwstoet' (naar crematoria) nauwelijks voorkomt. Een rouwstoet met meerdere auto's komt in minder dan 4% van de gevallen voor en dit aandeel neemt de komende jaren naar verwachting alleen maar verder af. In meer dan 96% van de situaties komt de rouwauto dus alleen aan, of wordt deze gevolgd door een beperkt aantal auto's van de directe familie. Zoals in de rapportage ook aangegeven is deze informatie afkomstig uit praktijkervaringen van GUV Uitvaartverzorging (de grootste uitvaartverzorger in de regio Achterhoek met meer dan 600 uitvaarten per jaar). De gepresenteerde informatie in paragraaf 3.2. geeft aan dat in de beoordeling in het overgrote merendeel van de gevallen rekening gehouden kan worden met een alleen aankomende rouwauto, al dan niet gevolgd door een beperkt aantal auto's van de directe familie.

Vervolgens is in hoofdstuk 4 aangegeven met welke verliestijden verkeer vanaf en naar het crematorium te maken zal krijgen. Deze berekeningen zijn gemaakt voor de spitsperiode het jaar 2030 (worst-case rekening houdend met veel (brom)fietsers op het fietspad, waaraan voorrang verleend moet worden). Zelfs in deze meest drukke situatie is linksaf naar het parkeerterrein van crematorium toe rijden geen probleem. De berekende verliestijden zijn 3-4 seconden groot. Deze verliestijden zijn (zeer) gering. In het licht van de berekende waarden van 3-4 seconden en de in paragraaf 4.2. aangegeven globale grenswaarde van 25 seconden is het voor de opstellers van de rapportage volstrekt logisch, hoewel niet expliciet geduid, dat ook in situaties met een rouwstoet er zeker geen problemen te verwachten zijn. Er is aangegeven dat "de tegemoet komende verkeersstroom door linksafslaand verkeer snel en gemakkelijk gekruist worden". Als dit voor rouwstoeten uit westelijk richting anders geweest zou zijn, dan was dit vanzelfsprekend in de rapportage vermeld. Eventuele rouwstoeten uit oostelijke richting (vanaf de richting Etten) hoeven alleen het fietspad te kruisen en hebben met nog geringere verliestijden te maken.

Herkomst crematorium-gerelateerd verkeer

Tot slot is er over de tekst in paragraaf 4.1. onder het kopje 'Herkomst crematorium-gerelateerd verkeer' uit in onze studie uit januari 2018 onduidelijkheid ontstaan. Dit is begrijpelijk. In de tekst zijn in de twee aangegeven bullets abusievelijk de teksten "uit oostelijke richting (dus vanaf de richting Etten)" en "uit westelijke richting (dus vanaf de richting Zeddam)" omgewisseld. Uit de termen aankomend en vertrekkend en het links afslaan is echter af te leiden dat dit als volgt had moeten luiden:

- voor wat betreft aankomend verkeer is rekening gehouden met 80% herkomst uit westelijke richting (dus vanaf de richting Zeddam). Hierdoor wordt duidelijk in welke mate er vertraging en wachtrijvorming kan gaan optreden voor verkeer dat linksaf wil slaan naar het parkeerterrein van het crematorium.
- voor wat betreft vertrekkend verkeer is rekening gehouden met 80% vertrek in oostelijke richting (dus naar de richting Etten). Hierdoor wordt duidelijk in welke mate er vertraging en wachtrijvorming kan gaan optreden voor verkeer dat linksaf de N335 wil oprijden.

Voor de goede orde wordt vermeld dat de berekeningen van de verliestijden wel op de juiste wijze hebben plaatsgevonden.

Aantal plechtigheden

Voor wat betreft het aantal plechtigheden is in onze rapportage uit 2018 uitgegaan van 2 tot maximaal 3 plechtigheden per dag. Dit is door GUV Uitvaartverzorging aangegeven en sluit aan bij de in het bestemmingsplan opgenomen maximaal 900 crematies per jaar. Desondanks kan niet volledig worden uitgesloten dat er incidenteel ('s avonds) een vierde plechtigheid voor kan komen.

Ook bij een eventuele vierde plechtigheid geldt echter dat plechtigheden niet/nooit (deels) gelijktijdig plaats kunnen vinden en dat vertrekkend en aankomend verkeer elkaar niet zullen tegenkomen. De in de rapportage opgenomen beoordeling van verkeersveiligheid blijft daarmee onveranderd. Vanwege het in het bestemmingsplan opgenomen maximale aantal crematies per jaar, zal de verkeersveiligheid per jaar niet negatief worden beïnvloed door het houden van een eventuele vierde plechtigheid op een dag. Ook de beoordeling van de mate van verkeersafwikkeling in de rapportage uit 2018 (de verkeersafwikkeling in de spitsperiodes; het drukste moment) zal niet negatief worden beïnvloed door het houden van een eventuele vierde plechtigheid op een dag.