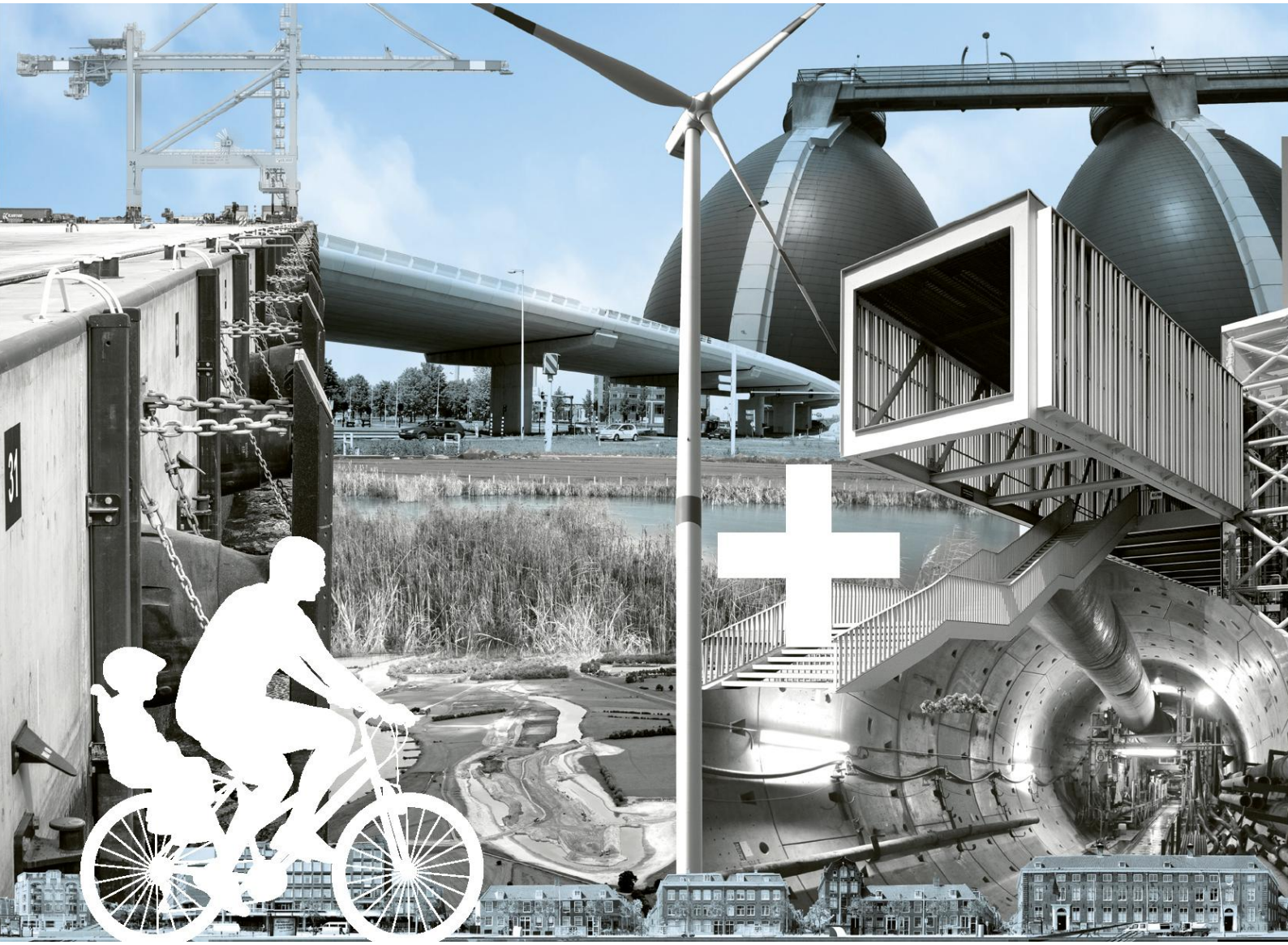


Circulair Ambachtscentrum Lelystad

Integraal verkeersadvies

HVC

24 augustus 2026

Project	Circulair Ambachtscentrum Lelystad
Opdrachtgever	HVC
Document	Integraal verkeersadvies
Status	Definitief
Datum	24 augustus 2026
Referentie	151247/26-012.771
Classificatie W+B	Projectgerelateerd
Projectcode	151247
Projectleider	Ing. E. Jongenotter
Projectdirecteur	Dr.ir A.S. van Beinum
Auteur(s)	Ir. J. van Steen
Gecontroleerd door	Ing. E. Jongenotter
Goedgekeurd door	Ing. E. Jongenotter
Paraaf	

Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Hoogoorddreef 15
Postbus 233
1100 AE Amsterdam
+31 (0)20 312 55 55
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos, noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Tekst- en datamining van (delen van) dit document, evenals enige verwerking of reproductie ervan door middel van kunstmatige intelligentie technologieën is uitdrukkelijk niet toegestaan, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Dit document (of delen ervan) mag niet worden verveelvoudigd en/of anderszins worden gebruikt op enigerlei wijze voor het trainen van kunstmatige intelligentie technologieën, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1 INTEGRAAL VERKEERSADVIES CIRCULAIR AMBACHTSCENTRUM LELYSTAD 5

2 VEILIGHEID VAN FIETSERS EN VOETGANGERS IN EEN INDUSTRIËLE OMGEVING 6

2.1 Aantallen fietsers en voetgangers (inclusief buspassagiers) huidige situatie 6

2.2 Gewenste aanpassingen 7

2.3 Conclusie veiligheid van fietsers en voetgangers 7

3 DOORSTROMING EN MANOEUVREERRUIMTE VOOR EXCEPTIONEEL TRANSPORT (WATERSPORTSECTOR) 8

3.1 Aard en omvang van bijzonder transport 8

3.2 Infrastructurele geschiktheid 10

3.3 Effect van extra verkeersdruk op bijzonder transport 10

3.4 Conclusie bijzondere transporten 10

4 CUMULATIEVE VERKEERSDRUK OP DE KRUISPUNTEN VAN NOORDERSLUIS 11

4.1 Verkeersgeneratie locatie Vaartweg 85, de toekomstige locatie van het Circulair Ambachtscentrum 11

4.2 Verkeersdruk rotonde Zuiveringweg-Vaartweg 13

4.2.1 Huidige verkeersdruk 13

4.2.2 Verkeersdruk met het Circulair Ambachtscentrum 14

4.3 Verkeersdruk kruising Zuiveringweg-Westerdreef 15

4.3.1 Huidige verkeersbeeld 15

4.3.2 Verkeersbeeld met het Circulair Ambachtscentrum 16

4.4 Potentiële verkeersgeneratie op basis van huidige gebouwen en inrichting van de locatie 16

4.5 Conclusies verkeersdruk 17

5 ECONOMISCHE IMPACT VOOR ZITTENDE WATERSPORTBEDRIJVEN 18

5.1 Doorstroming op route van en naar de locatie 18

5.2 Doorstroming op de locatie van het Circulair Ambachtscentrum 18
5.2.1 Algemeen 18
5.2.2 Capaciteit afvalbrengstation 18
5.2.3 Capaciteit parkeerterrein 19
5.3 Eerste verkenningen ontwerp van de locatie 19
5.4 Erfdienstbaarheden (ingevoegde tekst van juridisch adviseur van HVC) 21
5.5 Conclusie economische impact voor de zittende watersportbedrijven 22

6 SAMENVATTING CONCLUSIES 23

Laatste pagina 23

Bijlage(n) Aantal pagina's

-

1

INTEGRAAL VERKEERSADVIES CIRCULAIR AMBACHTSCENTRUM LELYSTAD

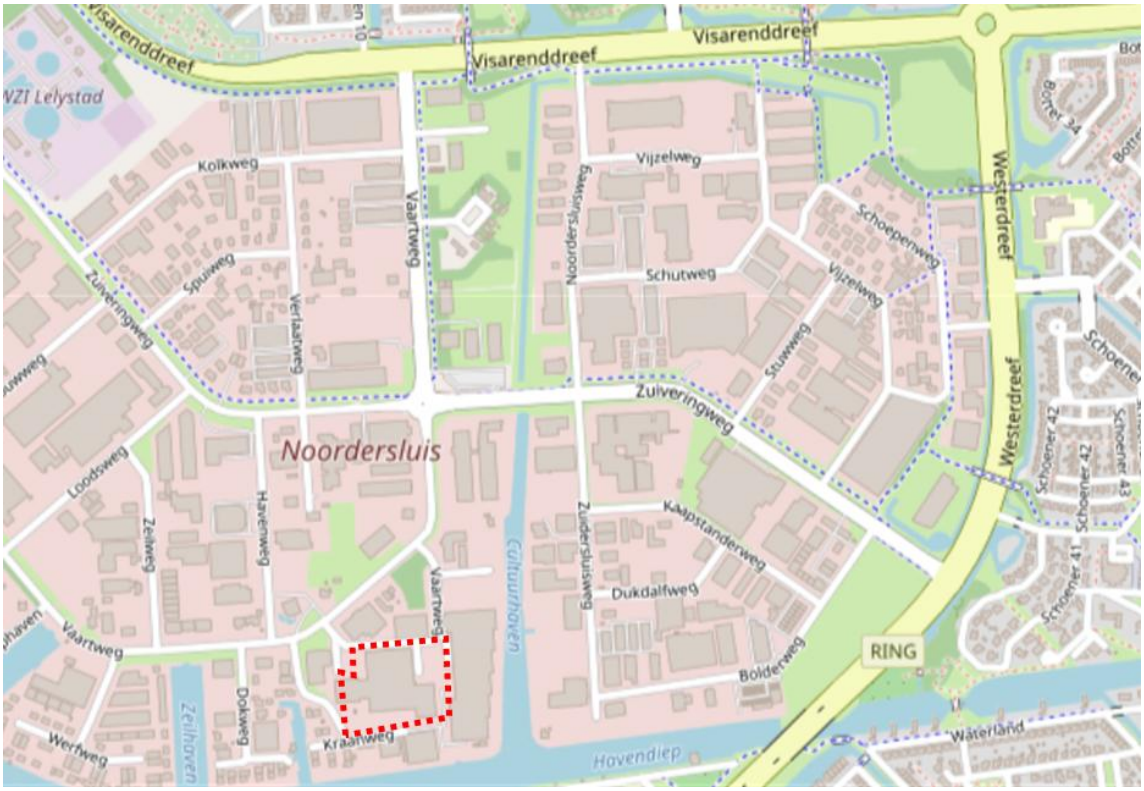
De gemeenteraad van Lelystad heeft op 14 oktober 2025 de intentie uitgesproken voor een Circulair Ambachtscentrum op Vaartweg 85 in Lelystad, op het bedrijventerrein Noordersluis. Op 17 februari 2026 heeft de gemeenteraad Motie 26.067 aangenomen, ingediend door de fracties van Forum voor Democratie en InwonersPartij Lelystad. Deze motie draagt het college op om een onafhankelijk en integraal verkeersonderzoek uit te voeren naar de effecten van het Circulair Ambachtscentrum met specifieke aandacht voor drie specifieke onderzoeksaspecten:

- de veiligheid van fietsers en voetgangers in een industriële omgeving zie hfst.2;
- de doorstroming en manoeuvreerruimte voor exceptioneel transport (watersportsector) zie hfst.3;
- de cumulatieve verkeersdruk op de kruispunten van Noordersluis zie hfst.4.

In de motie wordt verzocht om in dit onderzoek de economische impact van mogelijke verkeershinder voor de zittende watersportbedrijven expliciet mee te wegen. Dit is terug te zien in hoofdstuk 5.

In hoofdstuk 6 zijn de conclusies samengevat.

Afbeelding 1.1 Studiegebied en locatie van het nieuwe Circulair Ambachtscentrum



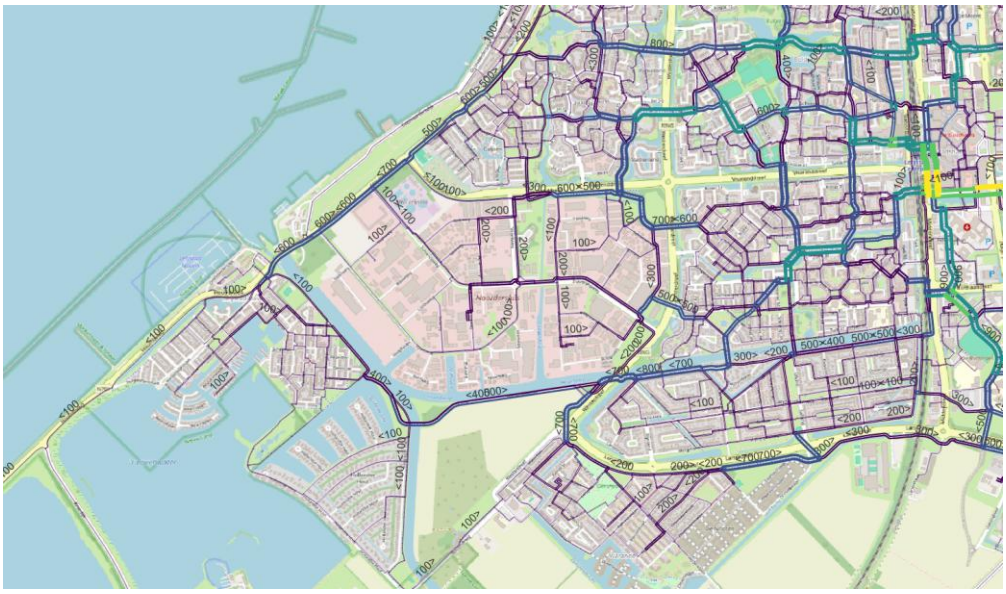
2

VEILIGHEID VAN FIETSERS EN VOETGANGERS IN EEN INDUSTRIËLE OMGEVING

2.1 Aantallen fietsers en voetgangers (inclusief buspassagiers) huidige situatie

Met de FietsMonitor kan een modelmatig beeld worden verkregen van de fietsintensiteiten op het bedrijventerrein Noordersluis. Goed te zien is dat het ontbreken van (fiets)bruggen ten zuiden van Noordersluis de reden is dat er geen doorgaande fietsers zijn, anders dan over de Zuiveringweg. Rond de Vaartweg ten zuiden van de Zuiveringweg is er alleen bestemmingsverkeer, en dat zijn hier kleine aantallen fietsers.

Afbeelding 2.1 Fietsmonitor: modelmatig beeld aantallen fietsers



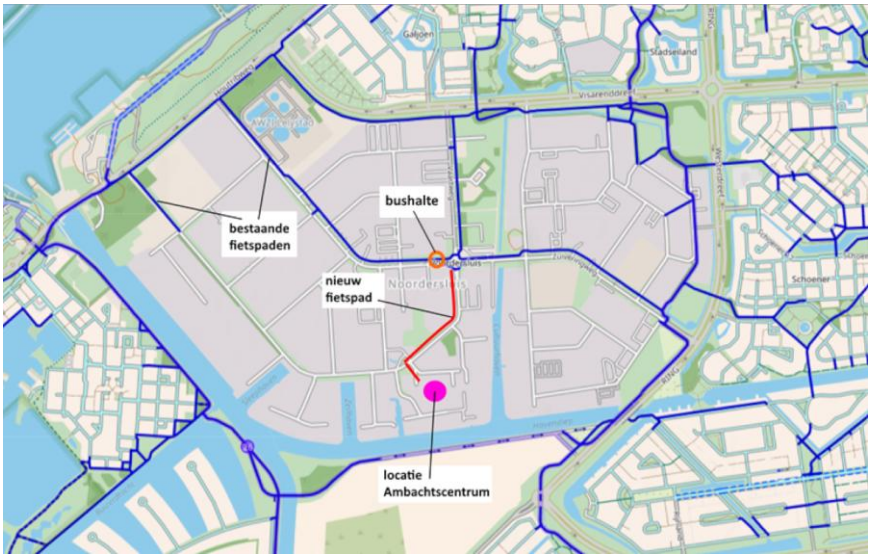
Uit dronebeelden gemaakt op zaterdag 14 februari, woensdag 18 februari en donderdag 26 februari 2026 blijkt dat de fietsintensiteit op de rotonde Zuiveringweg-Vaartweg laag is: circa 60 fietsbewegingen per uur in de spits. De dronebeelden laten geen onveilige situaties zien. Fietsers verlenen voorrang aan het autoverkeer, hebben goed overzicht op het verkeer, en worden door de lage autodruk nauwelijks belemmerd in hun doorstroming.

Voetgangers zijn in nog kleinere aantallen aanwezig en volgen dezelfde oversteekroutes als de fietsers. Er zijn op het bedrijventerrein Noordersluis slechts beperkt trottoirs voor voetgangers beschikbaar. Dit betekent dat de aangewezen positie van de voetgangers een plek op het fietspad is, als dat aanwezig is of op de rijbaan. Deels zullen voetgangers in de berm lopen, als die daarvoor geschikt is, deels zullen ze daadwerkelijk op de rijbaan lopen. Gezien de afstanden tot de omliggende wijken zullen bezoekers van het bedrijventerrein veelal per fiets of auto komen, en een klein deel met de bus. De voetgangers die aanwezig zijn, zullen met name buspassagiers zijn en werknemers die een stuk wandelen tijdens de lunch.

2.2 Gewenste aanpassingen

De toename van autoverkeer als gevolg van het ambachtscentrum concentreert zich op het zuidelijke deel van de Vaartweg, tussen de rotonde Zuiveringweg en de nieuwe locatie van het Circulaire Ambachtscentrum. Om fietsers en voetgangers daar veilig te laten rijden en om het ambachtscentrum uitnodigend te laten zijn voor fietsers, wordt geadviseerd om langs dit gedeelte van de Vaartweg een vrijliggend fietspad aan te leggen (zie afbeelding 2.2).

Afbeelding 2.2 Fietspad naar de locatie



Dit fietspad:
- sluit aan op bestaande fietspaden bij de rotonde Zuiveringweg-Vaartweg en daarom op de fietsroutes:
  - vanuit het oosten - langs Zuiveringweg van en naar het fietspad langs de Westerdreef en de fietsbruggen over de Westerdreef;
  - vanuit het noorden - fietspad langs noordelijk deel Vaartweg, fietspad langs Visarenddreef en de fietsbruggen over de Visarenddreef;
  - vanuit het westen - langs Zuiveringweg van en naar het fietspad langs de Houtribweg;
- zorgt ervoor dat fietsers buiten de in- en uitgaande hoofdstroom van het autoverkeer naar het ambachtscentrum blijven via een zuidwestelijke oversteek van de Vaartweg;
- kan ook worden gebruikt door de weinige voetgangers en busreizigers.

Fietsers vanuit Lelystad-Haven rijden via de Houtribweg en nemen het fietspad dat een doorsteek maakt van de Houtribweg naar de Vaartweg. Daarmee zullen er wel meer fietsers gaan rijden op het westelijke deel van de Vaartweg. Op dit westelijke gedeelte van de Vaartweg (ten westen van het ambachtscentrum) verandert het verkeersbeeld nauwelijks door de komst van het ambachtscentrum, fietsers blijven hier op de rijbaan rijden. Het extra autoverkeer dat hier gaat rijden door de komst van het ambachtscentrum zal zeer beperkt zijn. Vanuit westelijke richting zal het autoverkeer via de Visarenddreef moeten aanrijden en vervolgens via de Vaartweg naar het zuiden.

2.3 Conclusie veiligheid van fietsers en voetgangers

De aanleg van het vrijliggende fietspad langs de Vaartweg vanaf de Zuiveringweg, maakt het ambachtscentrum verkeersveilig bereikbaar voor fietsers en voetgangers (waaronder ook buspassagiers). Per saldo wordt de Vaartweg veiliger voor langzaam verkeer dan in de huidige situatie, doordat fietsers en auto's worden gescheiden op het drukste gedeelte van de Vaartweg, hetgeen nu niet het geval is.

3

DOORSTROMING EN MANOEUVREERRUIMTE VOOR EXCEPTIONEEL TRANSPORT (WATERSPORTSECTOR)

3.1 Aard en omvang van bijzonder transport

Op bedrijventerrein Noordersluis vinden regelmatig diepladertransporten van boten, jachten en andere bijzondere lading plaats. Op basis van RDW-gegevens verstrekt door de gemeente Lelystad gaat het om circa twintig geregistreerde bijzondere transporten per jaar waarvoor een individuele ontheffing nodig is. Daarnaast zijn er transporteurs met langlopende (jaar)ontheffingen voor transporten tot 27,5 m lang, 3,5 m breed, 4,25 m hoog en maximaal 100 ton. Van deze ritten is geen registratie beschikbaar bij de RDW. Er is aangegeven dat dergelijke ritten veelvuldig voorkomen. De rijbanen van de Zuiveringweg en de Vaartweg zijn 7 m breed waarmee transporten tot 3,5 m breedte alleen achteropkomend verkeer vertragen en tegemoetkomend verkeer niet hinderen.

Bijzondere transporten met extra grote afmetingen worden begeleid; de transporteur is verantwoordelijk voor het regelen van het verkeer op plekken waar dat uit oogpunt van veiligheid en doorstroming noodzakelijk is. De gecertificeerde chauffeurs van deze bijzondere transporten zijn hierop getraind.

Diverse bedrijven gebruiken interne transportmiddelen voor de verplaatsing van boten tussen verschillende bedrijfslocaties. Hierbij wordt gebruik gemaakt van speciale trailers die een bok met daarop een boot kunnen optillen. Deze trailers zijn ontworpen om op scheepswerven boten uit het water te kunnen halen. Met de botenkraan worden boten uit het water opgehesen en op de bok op de trailer geplaatst. Vervolgens kan de bok met boot naar opslaglocatie worden gereden. De bedrijven gebruiken ook elkaars botenkranen, daarbij speelt ook de beschikbaarheid en maximale hijslasten van de bootliften in het gebied een rol.

Om een beeld te krijgen van de bijzondere transporten is contact opgenomen met vier bedrijven (zie afbeelding 3.1):
- Yacht Painting Lelystad (rood);
- Stratos Yachting + Lengers Yachts (geel);
- De Vaart Yachting (groen);
- Zeilvaart Zuid Oost (blauw).

Yacht Painting Lelystad heeft naast de vestiging met werkplaats en botenkraan aan de Zuidersluisweg ook winterstallinglocaties aan de Vaartweg. In het voorjaar worden de gestalde boten opgehaald en met de botenlift aan de locatie Zuidersluisweg te water gelaten. In het najaar worden de boten uit het water gehaald en volgen de omgekeerde weg naar de locatie Vaartweg. Er is plaats voor 60 - 70 boten, afhankelijk van lopende contracten en de afmetingen van de boten kan dit ook variëren. Per saldo komt het er op dat in de perioden van seizoenstart en seizoeneinde gedurende ruim twee maanden gemiddeld dagelijks een boot verplaatst wordt. Gemiddeld betekent hier ook dat er dagen zijn met 2 ritten of soms zelfs 3 ritten, maar ook dagen zonder een rit.

Stratos Yachting + Lengers Yachts zijn twee bedrijven met verschillend profiel op één locatie. Stratos bouwt boten en Lengers Yachts houdt zich bezig met onderhoud, reparatie en stalling van boten. Er is een inschatting gegeven van 19 transporten voor Stratos en 12 voor Lengers Yachts. Verdeeld over het jaar maar uiteraard wel met periodes waarin wat vaker transporten plaatsvinden of juist geen.

De Vaart Yachting is gericht op de handel in boten en heeft twee locaties. Aan de Bolderweg een locatie waarbij de boten ruim kunnen worden getoond en ligplaatsen beschikbaar zijn voor proefvaarten etc. Aan de Vaartweg is er een locatie voor inpandige stalling en showroom. De handel en verkoop is verspreid over het jaar en de bootverplaatsingen vinden daarom ook verspreid door het jaar plaats, een 40 - 50 verplaatsingen per jaar.

Zeilvaart Zuid Oost is een kleiner bedrijf, gericht op reparatie en onderhoud van meer traditionele houten en stalen boten. Het aantal verplaatsingen van boten is beperkt tot maximaal 10 per jaar en is afhankelijk van de afmetingen. Kleinere boten kunnen per trailer achter een personenauto worden vervoerd. Grotere boten vragen om speciaal transport. In voorkomende gevallen worden ook (houten) masten over de weg vervoerd, met behulp van enkele sets wielen.

Afbeelding 3.1 Locaties bedrijven met transport van boten



De botenkraan bij Yacht Painting Lelystad wordt ook gebruikt door andere bedrijven. Dit moet van tevoren worden ingepland en kan in de praktijk qua tijdstip dan nog wat verschuiven. Dit betekent dat het niet altijd mogelijk is de transporten buiten de spitsperioden uit te voeren.

Voor alle bedrijven geldt dat lange afstandsverplaatsingen (van en naar locaties buiten Noordersluis) worden verzorgd door gecertificeerde transportbedrijven die volledig verantwoordelijk zijn voor het transport en daarmee ook voor het regelen van ontheffingen en benodigde begeleiding en het regelen van het verkeer met gecertificeerde verkeersregelaars op plaatsen waar dat nodig.

De gecertificeerde transportbedrijven gebruiken voertuigen die met hogere snelheden kunnen rijden. Verplaatsingen tussen de bedrijven en hun locaties onderling vinden plaats met werftrailers die niet geschikt zijn voor hoge snelheden. De werftrailers worden getrokken door een intern transportvoertuig, bijvoorbeeld een soort vorkheftruck. Deels rijden ze stapvoets (met name in de bochten) en deels met de snelheid van een gewone fietser (met name op de rechte stukken). Bij bredere boten worden veelal met een extra auto (met knipperlichten) achter de combinatie gereden.

Per saldo kan voor de drukkere weken van start- en eindeperiode van het vaarseizoen dagelijks een transport worden verwacht, met vrijwel wekelijks ook een dag met een tweede transport en incidenteel met een derde transport.

Er zijn geen cijfers beschikbaar over de breedte van de transporten, hoeveel transporten er breder zijn dan 3,5 m. Het beeld is dat de meerderheid van de transporten minder dan 3,5 m breed is.

3.2 Infrastructurele geschiktheid

De gemeente Lelystad heeft bij de inrichting van de rotonde Zuiveringweg-Vaartweg bewust gekozen voor volledig overrijdbare middenbermen zonder obstakels. Hierdoor kunnen bijzondere transporten de rotonde passeren zonder het rondje volledig te rijden. Dit blijft ook na realisatie van het ambachtscentrum ongewijzigd het geval.

De Zuiveringweg en de Vaartweg hebben voldoende breedte (beide rijbanen zijn 7 m breed) voor het passeren van bijzondere transporten die binnen de ontheffingseisen blijven, ook voor exceptioneel transport dat niet breder is dan 3,5 m. De inrit naar het ambachtscentrum en de aanliggende bedrijven blijft op dezelfde breedte als in de huidige situatie.

Door het vrijliggende fietspad langs de Vaartweg (zie paragraaf 2.2) rijden er geen fietsers meer op de rijbaan tussen Zuiveringweg en de locatie van het ambachtscentrum, wat de inrit juist eenvoudiger maakt voor bijzondere transporten dan nu het geval is. Voor aanliggende bedrijven, naast het ambachtscentrum, die gebruik moeten maken van dezelfde inrit vanaf de Vaartweg, moet de inrichting van de locatie van het ambachtscentrum zodanig worden ontworpen dat de manoeuvreerruimte om die aanliggende bedrijven te kunnen bereiken, gewaarborgd blijft. Hiervoor is voldoende ruimte beschikbaar en het voorbeeld van de rotonde Zuiveringweg-Vaartweg laat zien dat met slimme keuzes in verharding en hoogteverschillen veel ruimte gemaakt kan worden.

3.3 Effect van extra verkeersdruk op bijzonder transport

De effecten van de toename van het autoverkeer verkeer als gevolg van de komst van het ambachtscentrum is beschreven in hoofdstuk 4. Uit de resultaten in hoofdstuk 4 blijkt dat er geen sprake zal zijn van enige vorm van file- of wachtrijvorming voor het autoverkeer op het bedrijventerrein Noordersluis als gevolg van de komst van het ambachtscentrum als het gaat om de aantallen voertuigen die hier rijden.

De bijzondere transporten smaller dan 3,5 m rijden weliswaar langzamer, maar ze rijden mee met het overige verkeer. Er is daarmee geen vertraging of hinder voor de bijzondere transporten. Wel zullen door de komst van het ambachtscentrum meer voertuigen vertraging ondervinden als ze achter een langzaam bijzonder transport moeten rijden.

Transporten breder dan 3,5 m komen minder vaak voor. Deze transporten moeten voldoen aan eisen die gelden voor de ontheffingen die hier voor nodig zijn. Met die eisen wordt de veiligheid voor alle weggebruikers gewaarborgd.

3.4 Conclusie bijzondere transporten

De doorstroming en manoeuvreerruimte voor exceptioneel transport op de Vaartweg en de rotonde blijven gewaarborgd omdat de doorstroming voor het overige verkeer goed blijft en er niet veel verkeer rijdt. De infrastructuur is en blijft geschikt voor bijzondere transporten. Bijzondere transporten met grote breedte zullen net als nu moeten voldoen aan wettelijke eisen ten aanzien van de voertuigen en de begeleiding. De scheiding van fietsers op de Vaartweg maakt de situatie voor deze transporten gunstiger dan nu.

4

CUMULATIEVE VERKEERSDRUK OP DE KRUISPUNTEN VAN NOORDERSLUIS

In dit hoofdstuk wordt eerst bepaald hoeveel nieuw verkeer er gaat komen als gevolg van de vestiging van het Circulaire Ambachtscentrum aan de Vaartweg, de verkeersgeneratie. Daarna wordt gekeken wat hiervan de effecten zijn op twee maatgevende kruisingen: rotonde Zuiveringweg-Vaartweg en kruising Zuiveringweg-Westerdreef. Voor deze twee kruisingen wordt eerst de huidige situatie beschreven en daarna de situatie met het verkeer voor het ambachtscentrum.

4.1 Verkeersgeneratie locatie Vaartweg 85, de toekomstige locatie van het Circulair Ambachtscentrum

Afvalbrengstation

Op basis van de beschikbare bezoekerscijfers van het huidige afvalbrengstation (ABS) van Lelystad aan de Zeeasterweg in het gehele jaar 2025 zijn er de volgende cijfers:

- drukste (zater)dag in het jaar: 700 auto's;
- drukste werkdag in het jaar: 580 auto's;
- gemiddeld werkdag in het jaar: 450 auto's.

Voor het nieuwe ambachtscentrum neemt dit aantal toe als gevolg van bevolkingsgroei in Lelystad. Naast de bezoekers is er nog het personeel dat met auto komt en het aan- en afvoeren van containers met vrachtauto's. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- de verkeerstoename omwille de bevolkingsgroei van Lelystad is 40 %;
- er zijn tien vrachtauto's nodig voor aan- en afvoer van containers;
- personeel arriveert vroeg en vertrekt laat. Het personeel is daarom niet meegenomen in het verkeersbeeld bij het drukste uur;
- het afvalbrengstation is negen uur op een dag geopend, naar verwachting is de verkeersintensiteit in het drukste uur gelijk aan anderhalf keer de gemiddelde uur intensiteit.

De toekomstige intensiteiten zijn voor zowel de gehele dag als het drukste uur te zien in onderstaande tabel.

Tabel 4.1 Afvalbrengstation: Voertuigen per etmaal en in het drukste uur

	Auto's per etmaal	Vrachtauto's per etmaal	totale etmaal-intensiteit	Auto's drukste uur	Vrachtauto's drukste uur	Totale intensiteit drukste uur
drukste zaterdag	980	10	990	163	2	165 (206 pae)
drukste werkdag	812	10	822	135	2	137 (171 pae)
gemiddelde werkdag	630	10	640	105	2	107 (133 pae)

De pae-waarden zijn bepaald om de in de capaciteitsberekeningen rekening te kunnen houden met 50 % bezoekers van het afvalbrengstation die in een auto met aanhanger rijden.

Ieder voertuig komt en gaat. Er zijn dus twee ritten per bezoekende auto die in de berekeningen zijn opgenomen.

Kringloopwinkel en overige functies

Het bezoekersaantal van de huidige kringloopwinkel de Groene Sluis is op de drukste dagen:

- drukste (zater)dag in het jaar: 500 bezoekers;
- drukste werkdag in het jaar: 400 bezoekers;
- gemiddelde werkdag in het jaar: 300 bezoekers.

Dit aantal zal toenemen als gevolg van de bevolkingsgroei in Lelystad. Daarnaast worden overige functies toegevoegd als bijvoorbeeld een café, een werkplaats en een leslokaal. Deze toegevoegde functies zullen niet zelfstandig autoverkeer aantrekken, ze worden met name gebruikt door bezoekers van de kringloopwinkel en het ABS of door personeel van deze functies. Wel zal er een algemene toename zijn als gevolg van de verhoogde aantrekkelijkheid van het ambachtscentrum en meer aandacht voor circulaire en tweedehandsproducten. Daarnaast is er nog het personeel dat per auto komt en zijn er ritten voor ophalen en bezorgen van spullen. De volgende aannames gelden voor de verkeersintensiteiten:

- de verkeerstoename omwille de bevolkingsgroei van Lelystad is 40 %;
- het percentage bezoekers per fiets is 8 %;
- doordat meerdere functies gecombineerd zijn, is aangenomen dat deze meerwaarde zorgt voor 20 % meer verkeer;
- personeel arriveert vroeg en vertrekt laat. Het personeel is daarom niet meegenomen in het verkeersbeeld bij het drukste uur;
- het transport van spullen zorgt voor twintig voertuigen op werkdagen en tien op zaterdagen. Om uit te gaan van een worst-case scenario, is aangenomen dat dit transport wordt gefaciliteerd per vrachtwagen;
- de kringloop is zeven uur op een dag geopend, naar verwachting is de verkeersintensiteit in het drukste uur gelijk aan anderhalf keer de uur intensiteit.

De toekomstige intensiteiten zijn voor zowel de gehele dag als het drukste uur te zien in onderstaande tabel.

Tabel 4.2 Kringloopwinkel en overige functies: Voertuigen per etmaal en in het drukste uur

	Auto's per etmaal	Vrachtauto's per etmaal	totale etmaal-intensiteit	Auto's drukte uur	Vrachtauto's drukste uur	Totale intensiteit drukste uur
drukste zaterdag	773	10	783	166	2	168 (172 pae)
drukste werkdag	618	20	638	133	4	137 (140 pae)
gemiddelde werkdag	464	20	484	100	4	104 (106 pae)

De pae-waarden zijn bepaald om in de capaciteitsberekeningen rekening te kunnen houden met 5 % bezoekers van de kringloopwinkel en overige functies die in een auto met aanhanger rijden.

Ieder voertuig komt en gaat. Er zijn dus twee ritten per bezoekende auto die in de berekeningen zijn opgenomen.

4.2 Verkeersdruk rotonde Zuiveringweg-Vaartweg

De rotonde Zuiveringweg-Vaartweg is een soort as in het midden van het bedrijventerrein Noordersluis en is daarmee de drukste kruising in het gebied.

4.2.1 Huidige verkeersdruk

In 2018 en in 2025 zijn er in Noordersluis tellingen uitgevoerd voor gemotoriseerd en fietsverkeer. Om een inschatting te doen voor de intensiteiten op de rotonde zijn twee telpunten geanalyseerd: De Zuiveringweg tussen de Noordersluisweg en de Vaartweg (2018) en de Vaartweg tussen de Visarenddreef en de Kolkweg (2025).

Aannames

Omdat er geen tellingen zijn uitgevoerd op alle takken van de rotonde zijn databronnen gecombineerd om een goede inschatting te geven van de verkeersintensiteiten. Bij het gecombineerde gebruik van bronnen zijn de volgende aannames gedaan:

- de verkeersintensiteiten op de takken zonder tellingen zijn bepaald aan de hand van gegevens uit TomTom Move (TomTom Move gegevens zijn door de Nationale Databank Wegverkeersgegevens bij dataproviders ingekochte gegevens over routes die mensen rijden). TomTom Move geeft een beeld van de verdeling van het verkeer dat vanuit elke windrichting de rotonde oprijdt. Er is aangenomen dat deze verdeling verhoudingsgewijs ook geldt voor de telcijfers, om zo de intensiteiten op de overige takken te bepalen;
- gemeente Lelystad heeft TomTom Move analyses uitgevoerd waaruit de gemiddelde verdeling voor heel 2025 en voor een gehele dag volgt. Voor de berekeningen is aangenomen dat de verkeersverdeling geldt voor elk moment van de dag;
- voor verkeer vanuit het zuiden is een percentage vrachtverkeer van 2,3 % aangehouden. Dit komt overeen met de verkeerstelling op de noordelijke tak in noordelijke richting;
- voor verkeer vanuit het westen is een percentage vrachtverkeer van 5,4 % aangehouden. Dit komt overeen met de verkeerstelling op de oostelijke tak in oostelijke richting;
- vrachtverkeer is gelijk aan 2,4 personenauto equivalent (pae) (conform de rekenmethode van de Rotondeverkenner);
- een auto met aanhanger is gelijk aan 1,5 personenauto equivalent (pae) (conform opgave van specialist rotonde berekeningen).

Berekeningen

Met de Rotondeverkenner is de rotonde getoetst op de verkeersintensiteiten en verkeerstoedeling. De intensiteiten zijn omgerekend naar personenauto equivalent (pae). Omdat vrachtauto's natuurlijk meer ruimte innemen dan personenauto's wordt het aantal vrachtauto's in verkeersberekeningen omgerekend in zogenaamde personenauto-equivalenten. Afhankelijk van de situatie die wordt doorgerekend is er een omrekeningsfactor. Ook voor auto's met aanhanger is een omrekeningsfactor gehanteerd.

Onderstaande tabel toont de verzadiging en wachttijden voor de ochtend en avondspits. De mate van verzadiging geeft aan welk deel van de capaciteit van een rotonde gemiddeld wordt gebruikt. Omdat het verkeer aanbod continu wisselt is een verzadiging van 80 % de grenswaarde voor ongestoorde doorstroming. Daarnaast wordt een rotonde als overbelast beschouwd als de gemiddelde wachttijd langer is dan 50 seconden.

Tabel 4.3 rotondeberekening op basis van bestaande tellingen

Periode	Verzadiging rotonde	Gemiddelde wachttijd per pae (seconden)
ochtendspits	15 %	3,0
avondspits	11 %	2,7

De waarden van de verzading geven aan dat de rotonde het verkeer zeer goed kan verwerken.

Om inzicht te krijgen in het real-time gedrag van verkeer op de rotonde is een aanvullend drone onderzoek uitgevoerd. In de volgende periodes zijn dronebeelden gemaakt van de rotonde:
- zaterdag 14 februari 2026 10.00 tot 12.00 uur;
- woensdag 18 februari 2026 16.00 tot 18.00 uur;
- donderdag 26 februari 2026 07.00 tot 09.00 uur.

Uit de dronebeelden zijn de verkeersintensiteiten op de rotonde bepaald voor een weekenddag, een ochtendspits en een avondspits. De verkeersverdeling vanuit TomTom Move vult de intensiteiten aan.

Onderstaande tabel toont de verzadiging en wachttijden voor de ochtend en avondspits. De mate van verzadiging geeft aan welk deel van de capaciteit van een rotonde gemiddeld wordt gebruikt. Omdat het verkeer aanbod continu wisselt is een verzadiging van 80 % de grenswaarde voor ongestoorde doorstroming. Daarnaast wordt een rotonde als overbelast beschouwd als de gemiddelde wachttijd langer is dan 50 seconden.

Tabel 4.4 Resultaten verzadiging voor een zaterdag en de spitsperiodes op basis van tellingen met dronebeelden

Periode	Verzadiging rotonde	Gemiddelde wachttijd per pae (seconden)
zaterdag	12 %	2,8
ochtendspits	14 %	2,9
avondspits	22 %	3,1

De berekeningen op basis van de dronebeelden bevestigen het beeld dat volgt uit de tellingen met de lage verzadiging. De rotonde wikkelt het bestaande verkeer zonder problemen af.

Langzaam verkeer
Uit het droneonderzoek blijkt dat de fietsintensiteit laag ligt. In de spits telt de rotonde ongeveer 60 fietsbewegingen per uur. Een groot deel van de fietsbewegingen steekt de noordelijke oversteek over in oost-westelijke richting. De beelden laten geen onveilige situaties zien. Omdat de uurintensiteiten voor autoverkeer laag liggen, is de doorstroming voor fietsverkeer minimaal belemmerd.

Voor voetgangers is de situatie gelijk aan die voor de fietsers, maar ze zijn in kleinere aantallen aanwezig rond de rotonde.

4.2.2 Verkeersdruk met het Circulair Ambachtscentrum

Aannames
Voor de effectensimulatie van het verkeer ten behoeve van het nieuwe ambachtscentrum zijn ruime aannames gedaan:
- de locatie van kringloopwinkel de Groene Sluis wordt herontwikkeld en genereert een gelijke hoeveelheid verkeer. Er treden geen veranderingen op voor het verkeer van en naar het westen ten gevolge van de verplaatsing van de Groene Sluis;
- verkeer dat in het drukste uur naar het ambachtscentrum gaat, rijdt in hetzelfde uur ook weer terug. Zo zijn de intensiteiten naar het ambachtscentrum binnen het uur gelijk aan de intensiteiten naar het ambachtscentrum;
- het extra verkeer verdeelt zich op de rotonde zoals in de huidige situatie;
- vrachtverkeer en bijzonder transport tellen als 2,4 personenauto equivalent (pae) bij de rotondeberekening.

Bijzonder transport
In de berekeningen is rekening gehouden met twee bijzondere transporten per uur die af- en aanrijden via de Vaartweg (vier ritten). Deze ritten betreffen het transport van boten en jachten naar de opslaglocaties rondom het nieuwe circulaire ambachtscentrum. Deze transporten zijn naast het verkeer ten behoeve van het ambachtscentrum meegenomen in de berekening. De kans dat er in werkelijkheid twee bijzondere transporten per uur zullen zijn is echter klein.

Berekeningen
Paragraaf 4.1.2 geeft een overzicht van de functies en bijbehorende verkeerscijfers voor het nieuwe ambachtscentrum. Deze zijn in tabel 4.5 samengevat voor de kringloopwinkel en het afvalbrengstation. Zoals beschreven in de aannames rijdt elke bezoeker in het drukste in hetzelfde uur zowel naar als vanaf het ambachtscentrum. Onderstaande intensiteiten gelden dus zowel voor het verkeer vanaf de rotonde als naar de rotonde. Dit extra verkeer gaat naar of komt vanuit de zuidelijke tak van de rotonde.

Tabel 4.5 Samenvatting bezoekersaantallen per auto voor het Circulair Ambachtscentrum

	Drukste werkdag	Drukste zaterdag
kringloopwinkel	137	168
afvalbrengstation (ABS)	137	165
totaal	274	333

Met de Rotondeverkenner is de rotonde getoetst op de verkeersintensiteiten en verkeersverdeling. Wederom zijn de intensiteiten omgerekend naar personenauto equivalent (pae). Als worst-case situatie is het verkeer in het drukste uur van een werkdag toegevoegd aan de ochtendspits en is het drukste uur van de zaterdag toegevoegd aan het drukste uur uit de dronebeelden van de zaterdag.

Tabel 4.6 Resultaten verzadiging voor de spitsperiodes

Periode	Verzadiging rotonde	Gemiddelde wachttijd per pae (seconden)
zaterdag	36 %	4,4
ochtendspits	30 %	4,0
avondspits	39 %	5,1

De uitkomst van de rotondeberekeningen laat zien dat de toename van verkeer als gevolg van de komst van het ambachtscentrum leidt tot een verzading rond de 40 % op de rotonde Vaartweg-Zuiveringweg. Op het eerste oog lijkt dit een groot verschil met de huidige situatie, maar ook met extra verkeer is de verzadiging ruim onder de grenswaarde van 80 % en de wachttijd ver onder de grenswaarde van 50 seconden. Per saldo betekent dit dat de verkeersdoorstroming op deze rotonde goed blijft en dat er geen sprake is van filevorming of blokkades.

4.3 Verkeersdruk kruising Zuiveringweg-Westerdreef

4.3.1 Huidige verkeersbeeld

De kruising Zuiveringweg-Westerdreef is in de huidige situatie een aandachtspunt in de ochtend- en avondspits, met name door de hoge verkeersintensiteiten op de Westerdreef. Vanuit de Zuiveringweg kan

het in de spitsperioden voor vrachtverkeer nu al lastig zijn de kruising op te rijden richting het noorden. Hierdoor ontstaan er in de avondspits dagelijks wachtrijen op de Zuiveringweg.

4.3.2 Verkeersbeeld met het Circulair Ambachtscentrum

De bevolkingsgroei is er nog niet als het ambachtscentrum wordt geopend. Het huidige verkeer naar de Groene Sluis is nu ook al aanwezig en zal niet direct toenemen. Voor het afvalbrengstation geldt dat in de ochtendspitspiek en avondspitspiek er niet of nauwelijks mensen zijn die afval wegbrengen. De drukste uren van het ambachtscentrum vallen dus buiten de spitsperioden. Zowel binnen als buiten de spitsperioden is de hoeveelheid verkeer op de Westerdreef maatgevend en bepalend voor het functioneren van deze kruising. Met de komst van het ambachtscentrum is er voor de ochtend- en avondspits dus niet of nauwelijks een direct effect.

Met name de algemene ontwikkeling van bedrijventerrein Noordersluis en groei van Lelystad als geheel zorgen voor een verwachte toename van verkeer op deze kruising. In een eerdere studie van de gemeente over de toekomstige verkeersafwikkeling op de Westerdreef was deze kruising voor de gemeente al benoemd als aandachtspunt.

4.4 Potentiële verkeersgeneratie op basis van huidige gebouwen en inrichting van de locatie

Bovenstaande paragrafen beschreven de situatie met het ambachtscentrum. Als er geen ambachtscentrum zou komen, dan zal de locatie voor andere bedrijvigheid gebruikt gaan worden. Waar het verkeer voor het ambachtscentrum zich verspreid over de gehele dag, zal dat bij andere functies veelal meer gericht zijn op de spitsperioden. Onderstaande berekening geeft daarvan een beeld.

Het mogelijke verkeer van en naar de locatie op basis van de huidige bebouwing kan worden berekend op basis van de bruto vloeroppervlakten (bvo) en kencijfers van CROW (Kennisinstituut voor wegenbouw en verkeer).

De huidige bebouwing bestaat uit:
- grote bedrijfshal circa 6.500 m^2 bvo;
- tussenstuk, bedrijfshal circa 350 m^2 bvo;
- kantoorpand/bedrijfshal circa 1.250 m^2;
  - kantoorgedeelte circa 500 m^2, twee verdiepingen circa 1.000 m^2 bvo;
  - bedrijfshal circa 750 m^2, één verdieping circa 750 m^2 bvo.

Te hanteren kencijfers van CROW voor verkeersgeneratie, uitgaande van matig, rest van de bebouwde kom:
- kantoor (zonder baliefunctie) 6,3 - 8,1 verkeersbewegingen per 100 m^2 bvo;
- bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) 3,9 - 5,7 verkeersbewegingen per 100 m^2 bvo;
- bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) 9,1 - 10,9 verkeersbewegingen per 100 m^2 bvo.

De kencijfers van CROW gaan uit van verkeersbewegingen, dit is een optelsom van het aantal ritten naar locatie en het aantal ritten vanaf de locatie. Gebruikelijk is uiteraard dat iedere werknemer/bezoeker die met de auto komt, telt voor twee verkeersbewegingen, één bij aankomst en één bij vertrek.

Berekening potentiële verkeersbewegingen gemiddeld per weekdag (alle dagen van de week):
- kantoren 1.000 m^2 1.000 / 100 * 8,1 = 81 verkeersbewegingen per weekdag;
- bedrijfshal 7.600 m^2 7.600 / 100 * 5,7 = 433 verkeersbewegingen per weekdag extensief gebruik;
- bedrijfshal 7.600 m^2 7.600 / 100 * 10,9 = 828 verkeersbewegingen per weekdag intensief gebruik.

Berekening potentiële verkeersbewegingen gemiddeld per werkdag (conform CROW 1,33 * gemiddelde per weekdag):
- kantoren 1,33 * 81 = 108 verkeersbewegingen per werkdag;
- bedrijfshal 1,33 * 433 = 576 verkeersbewegingen per werkdag (extensief gebruik);
- Bedrijfshal 1,33 * 828 = 1.102 verkeersbewegingen per werkdag (intensief gebruik).

In totaal zijn dat:
- bij extensief gebruik: 1.210 verkeersbewegingen ofwel 610 bezoekers/werknemers per werkdag;
- bij intensief gebruik: 1.678 verkeersbewegingen ofwel 839 bezoekers/werknemers per werkdag.

Uiteraard is dit een theoretische berekening op basis van kencijfers en niet gericht op een specifiek bedrijf of een specifieke andere functie. Maar het geeft wel aan dat een willekeurige andere partij die zich zou kunnen vestigen op de locatie ook voor een substantiële hoeveelheid autoverkeer kan zorgen. Een hoeveelheid autoverkeer die dan waarschijnlijk zou pieken in de ochtendspits (aankomst werknemers) en avondspits (vertrek werknemers).

4.5 Conclusies verkeersdruk

De cumulatieve verkeersdruk op de kruisingen van Noordersluis blijft binnen aanvaardbare grenzen.

De rotonde Zuiveringweg-Vaartweg functioneert ook prima met het extra verkeer van het ambachtscentrum, inclusief bijzondere transporten. In de berekeningen is ook de algemene verkeerstoename op het ambachtscentrum ten opzichte van de huidige aantallen bezoekers, als gevolg van de bevolkingsgroei, meegenomen.

De kruising Westerdreef-Zuiveringweg heeft reeds de aandacht van de gemeente. De problematiek hier is een autonoom probleem voor de gemeente.

5

ECONOMISCHE IMPACT VOOR ZITTENDE WATERSPORTBEDRIJVEN

5.1 Doorstroming op route van en naar de locatie

In hoofdstuk 4 is aangetoond dat er geen verstoring zal zijn als gevolg van de verkeersdruk op de route van en naar de locatie.

5.2 Doorstroming op de locatie van het Circulair Ambachtscentrum

5.2.1 Algemeen

Als bij de afwikkeling van het verkeer op de locatie problemen ontstaan, kan er alsnog terugslag naar de Vaartweg plaatsvinden met bijbehorende verstoring van de doorstroming op de Vaartweg en mogelijk ook op andere wegen. Het is dus zaak om er zeker van te zijn dat de afwikkeling van het verkeer op de locatie voldoende robuust is. Het afvalbrengstation en het parkeerterrein moeten daarvoor voldoende capaciteit hebben, ofwel voldoende opstelplaatsen op het afvalbrengstation en voldoende parkeerplaatsen.

5.2.2 Capaciteit afvalbrengstation

Uitgangspunten voor het ontwerp:
- elke functie op het afvalbrengstation moet zoveel capaciteit hebben dat er in de drukste uren op werkdagen en drukste uren op zaterdag geen langdurigere wachtrijen ontstaan;
- het verkeer in de drukste uren kan en zal per vijf minuten fluctueren - kortdurende wachtrijen die hierbij ontstaan bij de toegangspoort van het afvalbrengstation mogen de in- en uitrijdende parkeerders en het verkeer buiten de locatie niet hinderen;
- bij het ontwerp van het nieuwe afvalbrengstation wordt rekening gehouden met:
  - ervaringen van het huidige afvalbrengstation in Lelystad aan de Zeeasterweg;
  - ervaringen uit de corona-periode (met veel extra drukte en tijdelijk minder capaciteit);
  - ervaringen van nieuwe moderne afvalbrengstation en ambachtscentra;
  - beoogde groei van het aantal inwoners van Lelystad.

Berekeningen voor de capaciteit zijn gebaseerd op:
- de verdeling van het verkeer over de dag op basis van huidige praktijk;
- de verblijfsduur per functie (bordes, groenafval/puin, klein afval) op basis van huidige praktijk;
- het bezoeken van een of meerdere functies op het afvalbrengstation in één bezoek, op basis van de huidige praktijk;
- de beoogde groei van het aantal inwoners van Lelystad.

Op basis van de berekeningen zijn de volgende minimale aantallen opstelplaatsen op het afvalbrengstation bepaald:

- opstelplaatsen op het bordes — 4x personenauto, 4x personenauto+aanhanger;
- opstelplaatsen voor de langzame stromen — 4x personenauto, 6x personenauto+aanhanger;
- opstelplaatsen bij klein afval — 1x personenauto, 1x personenauto+aanhanger.

Op het bordes kunnen de diverse stromen in de omliggende containers worden gestort. Ook het innamepunt van klein chemisch afval krijgt een locatie op het bordes. De vormgeving van het bordes moet compact zijn, met containers aan weerszijden en voldoende breedte daartussen voor twee stroken voor zich opstellende auto's (al dan niet met aanhanger) en daar tussenin een doorgaande rijstrook. Met containers aan weerszijden blijven de loopafstanden kort en kan ook het personeel sneller reageren, hetgeen bijdraagt aan korte afhandeltijden.

De langzame stromen betreffen het groenafval en het puin. Deze stromen worden naar verhouding meer met aanhangers aangevoerd en kosten gemiddeld meer tijd om uit te laden. In het ontwerp dient ervoor te worden gezorgd dat de achterzijdes van de aanhangwagens direct nabij de stortposities kunnen staan om looptijd te vermijden. Het is denkbaar uit oogpunt van efficiency bij het verladen/afvoeren van deze stromen, er op rustiger momenten opstelplaatsen worden afgezet om een efficiënte belading van de containers mogelijk te maken.

Het klein afval betreft stromen die in kleine containers kunnen worden gestort.

5.2.3 Capaciteit parkeerterrein

Uitgangspunten voor het ontwerp:

- alle parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel op eigen terrein, op de locatie;
- voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel;
- ook op de drukste momenten moeten bezoekers zonder veel zoeken en rondrijden een parkeerplaats kunnen vinden;
- de parkeerplaatsen zijn altijd goed bereikbaar, parkeerders mogen niet wachten in een rij van bezoekers van het afvalbrengstation;
- rekening houden met beoogde groei van het aantal inwoners van Lelystad.

De berekening van het aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op:

- de beoogde groei van het aantal inwoners van Lelystad;
- gemiddelde verblijfsduur van bezoekers van de kringloopwinkel, op basis van de huidige praktijk;
- extra verkeer, omdat de combinatie van kringloopwinkel, afvalbrengstation en andere functies meer bezoekers gaat trekken dan het totaal van de bezoekers voor de afzonderlijke functies;
- parkeerplaatsen voor personeel - die zijn de hele dag bezet;
- parkeerplaatsen voor bezoekers:
  - op basis van gemiddelde verblijfsduur in kringloopwinkel;
  - op basis van verdeling van bezoekers over de dag.

Op basis van de berekening is het minimale aantal te realiseren parkeerplaatsen op 130 parkeerplaatsen bepaald.

5.3 Eerste verkenningen ontwerp van de locatie

Het schetsontwerp dat is getoond in onderstaande afbeelding 5.1 geeft de actuele tussenstand van het ontwerpproces weer:

- aan de westzijde (links op de afbeelding) is manoeuvreerruimte voor botentransport gereserveerd;
- de westelijke buitenzijde van het nieuw in te richten gebied is de route naar het ingangscontrolepunt dat verder op de locatie is gelegen. Met twee rijstroken op deze route is er een ruime buffer voor het geval

er binnen de drukste uren toch nog momenten zijn waarin toevallig veel bezoekers ongeveer gelijktijdig arriveren;
- op het bordes van circa 50 m lengte is er circa 12 m beschikbaar tussen de containers aan beide zijden. Dit is genoeg ruimte voor twee ruime opstelstroken en daartussen een doorgaande rijstrook;
- de opstelplaatsen voor de langzame stromen worden nog uitgebreid, ten zuiden ervan is nog ruimte beschikbaar;
- bij klein afval is een opstelstrook van circa 25 m ruim voldoende.

In de schets zijn ruim 130 parkeerplaatsen opgenomen. De parkeerplaatsen aan de noordzijde bij de kop van het gebouw zijn alleen bedoeld voor personeel. Een deel van het personeel zal op de grote parkeerplaats parkeren. Op momenten dat er minder personeel aanwezig is, zijn er dan meer parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers.

Er wordt nog gewerkt aan verdere optimalisatie en verschuivingen kunnen nog optreden. Het is wel duidelijk dat er voldoende ruimte is om de gevraagde opstelplaatsen en parkeerplaatsen te realiseren. Nog niet in het schetsontwerp opgenomen zijn parkeerplaatsen in het middenvak met een doorsteek door de middenberm waardoor hier auto's met aanhanger kunnen parkeren.

Afbeelding 5.1 Schetsontwerp - actuele tussenstand



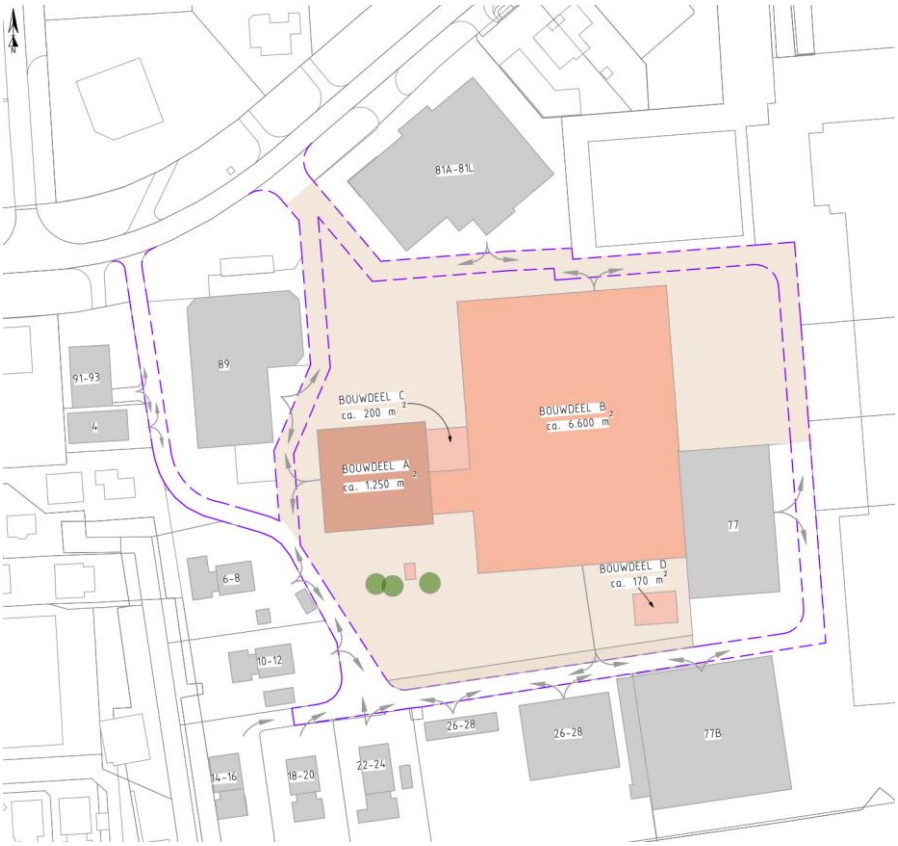
5.4 Erfdienstbaarheden (ingevoegde tekst van juridisch adviseur van HVC)

In het ontwerp wordt met alle notarieel vastgelegde erfdienstbaarheden die ten behoeve of ten laste van het perceel Vaartweg 85 en nabijgelegen percelen zijn gevestigd, rekening gehouden. Deze erfdienstbaarheden worden in het ontwerp aldus gerespecteerd.

Een erfdienstbaarheid is volgens artikel 5:70 Burgerlijk Wetboek (BW) een last, waarmede een onroerende zaak – het dienende erf – ten behoeve van een andere onroerende zaak – het heersende erf, is bezwaard. De last die een erfdienstbaarheid op het dienende erf legt, bestaat in een verplichting om op, boven of onder een der beide erven iets te dulden of niet te doen. In de notariële akte waarmee een erfdienstbaarheid is gevestigd, kan worden bepaald dat de last bovendien een verplichting inhoudt tot het aanbrengen van gebouwen, werken of beplantingen die voor de uitoefening van die erfdienstbaarheid nodig zijn, mits deze gebouwen, werken en beplantingen zich geheel of gedeeltelijk op het dienende erf zullen bevinden. De last die een erfdienstbaarheid op het dienende erf legt, kan ook bestaan in een verplichting tot onderhoud van het dienende erf of van gebouwen, werken of beplantingen die zich geheel of gedeeltelijk op het dienende erf bevinden of zullen bevinden. De uitoefening van de erfdienstbaarheid moet op grond van artikel 5:74 BW op de voor het dienende erf minst bezwarende wijze geschieden.

Onderzoek is verricht naar de in de openbare registers ingeschreven notariële akten strekkende tot vestiging van erfdienstbaarheden ten behoeve of ten laste van het perceel Vaartweg 85 en nabijgelegen percelen. De erfdienstbaarheden die uit deze notariële akten voortvloeien en die verband houden met de verkeersstromen in het ontwerp, worden in onderstaande afbeelding weergegeven.

Afbeelding 5.2 inpassing erfdienstbaarheden



In de bovenstaande afbeelding worden de uit de hiervoor aangehaalde erfdienstbaarheden voortvloeiende verkeersstromen met pijlen weergegeven. De realisatie van het ontwerp staat een behoorlijke en ongehinderde uitoefening van de notarieel gevestigde erfdienstbaarheden niet in de weg. Bedrijven en

particulieren die gerechtigd zijn tot de uitoefening van een notariële erfdienstbaarheid worden door de uitvoering van het ontwerp derhalve niet in die uitoefening beperkt.

5.5 Conclusie economische impact voor de zittende watersportbedrijven

De motie vraagt de economische impact van mogelijke verkeershinder voor de watersportbedrijven expliciet mee te wegen. Als bij het ontwerp van het ambachtscentrum minimaal wordt voorzien in de hiervoor benoemde minimale aantallen opstelplaatsen en parkeerplaatsen, zal er geen sprake zijn van lange en/of langdurige wachtrijen voor bezoekers van het ambachtscentrum. Het schetsontwerp met de actuele tussenstand toont aan dat dit zeker mogelijk is.

Op basis van de verkeersanalyse kan worden geconcludeerd dat dan:
- de doorstroming op de Vaartweg niet verstoord wordt door de komst van het ambachtscentrum;
- wachtrijen vanuit de locatie niet zullen terugslaan op de openbare weg, omdat op de locatie zelf voldoende bufferruimte en parkeerplaatsen worden gerealiseerd;
- de bereikbaarheid van naastgelegen bedrijven gewaarborgd blijft, inclusief hun rechten op erfdienstbaarheden;
- de infrastructuur voor bijzonder transport onveranderd geschikt blijft, en op het punt van de inrit zelfs verbetert door de scheiding van fietsers;
- de drukste uren van het ambachtscentrum (zaterdagochtend, doordeweekse middaguren) niet samenvallen met de ochtend- en avondspits waarin industrieel transport en beroepsverkeer actief zijn.

Er is daarmee geen aanleiding om economische schade voor de watersportsector te verwachten als gevolg van de verkeerseffecten van het ambachtscentrum.

6

SAMENVATTING CONCLUSIES

Om geen terugslag van wachtrijen vanaf de locatie van het Circulair Ambachtscentrum te krijgen, dienen minimaal de volgende aantallen opstelplaatsen en parkeerplaatsen op de locatie van het ambachtscentrum te worden gerealiseerd:

- parkeerplaatsen kringloopwinkel en overige functies: 130 parkeerplaatsen;
- opstelplaatsen afvalbrengstation:
  - op het bordes bij de containers 4x personenauto, 4x personenauto+aanhanger;
  - de langzame stromen (groenafval en puin) 4x personenauto, 6x personenauto+aanhanger;
  - de kleine afvalstromen 1x personenauto, 1x personenauto+aanhanger.

Mits de hiervoor genoemde parkeer- en opstelplaatsen worden gerealiseerd en een ook fietspad langs de Vaartweg vanaf Zuiveringsweg kunnen voor de onderwerpen uit Motie 26.067 de volgende conclusie worden getrokken:

- **veiligheid fietsers en voetgangers:**
  - verbeterd ten opzichte van huidige situatie door de komst van het vrijliggende fietspad langs de Vaartweg;
- **doorstroming en manoeuvreerruimte bijzonder transport:**
  - gewaarborgd. Door de aanleg van het fietspad is er veel minder kans op interacties tussen bijzonder transport en langzaam verkeer;
- **cumulatieve verkeersdruk:**
  - rotonde Zuiveringweg-Vaartweg:
    - verzadiging stijgt naar maximaal circa 40 % - ruim onder grenswaarde van 80 %;
  - kruising Westerdreef-Zuiveringweg:
    - nauwelijks effect van ambachtscentrum; problematiek is autonoom;
- **economische impact watersportbedrijven:**
  geen verwachte hinder; bereikbaarheid en manoeuvreerruimte blijven intact erfdienstbaarheden van omliggende bedrijven zijn gewaarborgd.

Het ambachtscentrum op Vaartweg 85 kan goed en verkeersveilig worden afgewikkeld. De zorgen die ten grondslag liggen aan Motie 26.067 zijn onderzocht. De uitkomsten geven geen aanleiding om de locatiekeuze op verkeerskundige of aan verkeer gerelateerde economische gronden te heroverwegen.