

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Waterland

Verkeer en parkeren De Dollard

Aanvulling op verkeersonderzoek

Datum
Kenmerk
Eerste versie

31 januari 2013
WTL024/Adr/0196
9 januari 2013

1 Inleiding

In 2010 heeft Goudappel Coffeng BV onderzoek verricht naar verkeer en parkeren op vier bouwlocaties in de gemeente Waterland, waaronder bedrijventerrein De Dollard. Op dat moment was er echter onvoldoende informatie beschikbaar over de aard en omvang van de uitbreiding. Het onderzoek uit 2010 heeft daarom een verkennend karakter en gaat niet kwantitatief in op de verkeers- en parkeergevolgen van de uitbreiding. Het is daarom zaak, nu deze invulling wel bekend is, alsnog een meer gedetailleerde beoordeling van de gevolgen op het gebied van verkeer en parkeren op te stellen.

2 Uitgangspunten

2.1 Ruimtelijk plan

Bestemmingsplan

Het onderzoek verkeer en parkeren heeft betrekking op de uitbreiding van het bedrijventerrein De Dollard. Voor dit bedrijventerrein is een ontwerp-bestemmingsplan opgesteld: 'Bestemmingsplan Watergang - Bedrijventerrein De Dollard, ontwerp 2012-08-27'. De regels voor dit bestemmingsplan zijn leidend voor de beoordeling van het verkeer en de parkeersituatie op het bedrijventerrein.

Omvang

De uitbreiding van het bestemmingsplan behelst in totaal circa 1,5 ha, waarvan circa 1,2 ha netto uitgeefbaar terrein.

Ligging

De planuitbreiding ligt ten noorden van het bedrijventerrein De Dollard. Het plan wordt omgeven door de N235 (west), woningbouwontwikkeling 't Schouw (noord), natuur (oost) en het bestaande terrein (zuid). Figuur 2.1, overgenomen uit het ontwerpbestemmingsplan, geeft de ruimtelijke situatie weer.



Figuur 2.1: Omgeving plangebied

2.2 Ontsluiting

Het plangebied heeft aan de westzijde een ontsluiting op de N235. Deze ontsluiting wordt gedeeld met 't Schouw, inclusief de geplande uitbreiding en wordt gedeeld met het bestaande bedrijventerrein.

Voor de N235 zijn aanpassingen voorzien in het kader van het Programma Bereikbaarheid Waterland van provincie Noord-Holland en het uitvoeren van groot onderhoud. In dit programma is een verplaatsing voorzien van het pontje over het Noordhollandskanaal naar de Slochterweg. De vrijliggende busbaan wordt verlengd tot voorbij 't Schouw. Ook de bushaltes worden verplaatst en aangepast. De insteek is dat de doorstroming van het bus- en autoverkeer hierdoor verbeterd. Vooralsnog blijft het busverkeer in de avondspits nog wel de rijstroken voor het autoverkeer kruisen.

3 Verkeer

3.1 Verkeersgeneratie

Verkeersgeneratie bedrijventerrein

De te verwachten verkeersgeneratie voor de uitbreiding van het bedrijventerrein kan worden berekend aan de hand van de kencijfers uit CROW-publicatie 317. Bij 1,2 ha netto uitgeefbaar terrein, zijn 250 mvt/etmaal te verwachten¹.

Verkeersgeneratie specifieke functies

Voor de functies die op het bedrijventerrein zijn toegestaan, zoals opgenomen in de bedrijvenlijst bij het bestemmingsplan, geldt dat hiervan geen andere, hogere verkeersgeneratie te verwachten is, dan van bedrijven die doorgaand op een bedrijventerrein te verwachten zijn.

Afwijkende functies kunnen in het gebied allen met een omgevingsvergunning worden toegestaan. Bij het toetsen van de aanvraag van de omgevingsvergunning zullen, indien relevant, parkeren en verkeer, moeten worden meegenomen.

3.2 Verkeersintensiteiten

Voor de ontsluiting van het plangebied en de bestaande functies zijn in het 'Verkeersonderzoek vier bouwlocaties in Watergang' intensiteiten berekend. Op de aansluitende tak uit het oosten, ontsluit in de huidige situatie nog een transportbedrijf. Dit komt te vervallen bij realisatie van de woningen in plangebied 't Schouw. De auto-intensiteiten op het vervolg van de route zijn zeer beperkt.

¹ Een gemengd terrein kent een verkeersgeneratie van 158 mvt/etmaal per hectare netto terrein en een omrekenfactor van 1,33 van weekdag naar werkdag.

Aangevuld met de prognose voor het plangebied leidt dit tot de volgende intensiteiten:

■ nieuwbouw 't Schouw	465 mvt/etmaal;
■ bestaand verkeer Kanaaldijk	145 mvt/etmaal;
■ bestaand verkeer De Dollard	<u>970 mvt/etmaal;</u>
■ subtotaal	1580 mvt/etmaal;
■ prognose uitbreiding terrein	250 mvt/etmaal;
■ totaal	1830 mvt/etmaal;
■ afgerond naar boven	1900 mvt/etmaal.

Van dit autoverkeer rijdt 1.220 mvt/etmaal over het weggedeelte ten zuiden van de aansluiting.

3.3 Beoordeling verkeersveiligheid

Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid zijn vier aspecten die sterk samenhangen met de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer:

- de kans op bermschade;
- de combinatie fiets - autoverkeer;
- de combinatie voetgangers – autoverkeer;
- vormgeving kruispunten.

Bermschade

De kans op bermschade, en daardoor onveiligheid door bermongevallen, hangt samen met de intensiteit van de weg, de breedte en de grondslag. In Handboek Wegontwerp, deel erftoegangswegen zijn indicatieve grenswaarden opgenomen. De ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein is ruim 6,00 meter breed, de grondslag is veen/klei. Bij een breedte van 6,00 meter kunnen 4.000-5.000 mvt/etmaal worden verwerkt, voordat bermschade te verwachten is. Bermschade is dus niet aan de orde.

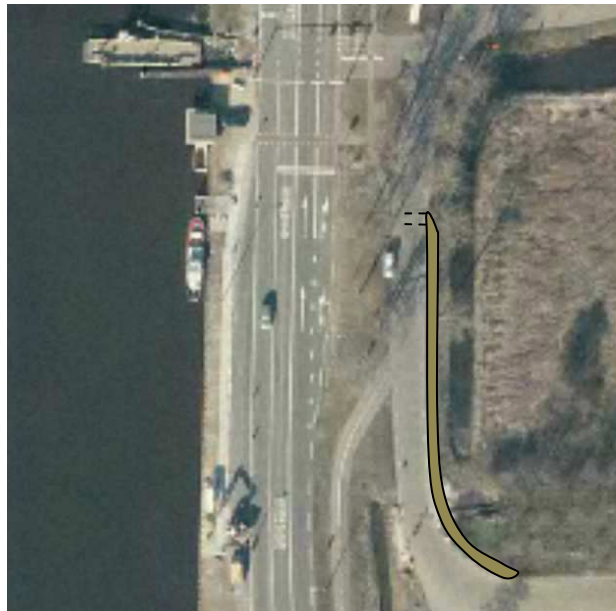
Combinatie fietsverkeer

In Ontwerpwijzer Fietsverkeer wordt ingegaan op de menging van fietsers met autoverkeer. Fietsverkeer kan op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom worden gemengd met gemotoriseerd verkeer tot een auto-intensiteit van 2.000-3.000 mvt/etmaal. Er is dus geen aanleiding om een fietspad aan te leggen vanwege de toegenomen verkeersintensiteiten.

De aantakking van het fietspad op De Dollard is in de bestaande situatie al een aandachtspunt. Fietsers komen met een schuine hoek vanaf het hoger gelegen viaduct. Een snelheidsremmende maatregel is hier wenselijk. Er zijn voor de remming bij hellingen goede ervaringen met twee opeenvolgende korte drempels voor fietsers.

Combinatie voetgangers

De wegverbinding naar het bedrijventerrein bereikt met de uitbreiding de grens van de intensiteit die goed zonder voetgangersvoorziening kan worden afgewikkeld (circa 1.000 mvt/etmaal²). Verwacht mag worden dat de voetgangersintensiteit dien toeneemt met de uitbreiding van het bedrijventerrein. Omdat de bestaande bushalte bij het Pontje in de richting van Purmerend blijft liggen, is het aanleggen van een voetpad aan te bevelen. Zie figuur 3.1.



Figuur 3.1: Globale ligging voetpad

Vormgeving kruispunten

De kruispunten in de ontsluiting van het bedrijventerrein zijn gelijkwaardige kruispunten, dus zonder voorrangregeling. Deze functioneren veilig bij lage autoverkeerintensiteiten. Op basis van simulaties met het microsimulatieprogramma VISSIM zijn grenswaarden voor ongeregelde kruispunten afgeleid. Naar verwachting zijn bij de intensiteiten die voorkomen op de ontsluiting van De Dollard en 't Schouw geen knelpunten te verwachten. Het verkeersaanbod kan goed worden afgewikkeld.

3.4 Beoordeling verkeersafwikkeling

Voor de verkeersafwikkeling is de aansluiting op de N235 relevant. Dit kruispunt wordt met een verkeersregelininstallatie (VRI) geregeld. Op dit moment wordt de verkeersafwikkeling van het autoverkeer hier bepaald door de kruising van het busverkeer uit het zuiden (avondspits), het oprijden van busverkeer uit het noorden (ochtendspits), het kruisen van verkeer van en naar het pontje en het op- en afrijden van auto's vanaf de zijweg ('t Schouw, De Dollard). Het oprijden van het busverkeer in de ochtendspits en het kruisen van verkeer van en naar de pont komt te vervallen; voorlopig blijft het kruisen van busverkeer in de avondspits en ten slotte neemt het autoverkeer van en naar de zijtak toe. Per saldo is een positief effect op de verkeersafwikkeling te verwachten en zal de situatie dus verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Het netto-effect van de uitbreiding van De Dollard bedraagt in het avondspits circa 50 seconden in de regeling, dus minder dan 1% van de totaal beschikbare tijd. Met een

² Dit is de grens voor spelende kinderen/schoolroutes. In de praktijk komen veel situaties voor waar voetgangers gemengd worden met meer autoverkeer.

extra opstelstrook vanaf de zijrichting (dus een strook voor rechtsaf en een strook voor linksaf) kan de verkeersafwikkeling verder worden verbeterd en wordt het effect van de uitbreiding van De Dollard ruimschoots gecompenseerd.

4 Parkeren

In de toelichting op het bestemmingsplan is opgenomen dat er geen parkeernormen worden meegegeven bij het bestemmingsplan. Dit is mogelijk doordat in de bouwverordening van de gemeente Waterland eisen zijn opgenomen ten aanzien van het parkeren van voertuigen op eigen terrein. Deze eisen zijn gekoppeld aan de parkeernormen van CROW. Op die manier is gewaarborgd dat bij bouwplannen die op het bedrijventerrein worden gerealiseerd, voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gemaakt.

5 Conclusies en aanbevelingen

Als gevolg van de uitbreiding van het bedrijventerrein De Dollard zijn in totaal circa 250 mvt/etmaal extra te verwachten.

Er zijn geen nieuwe knelpunten te verwachten op het gebied van verkeersveiligheid of verkeersafwikkeling. Het is wenselijk de aansluiting van het fietspad op de ontsluiting van het bedrijventerrein aan te passen. Als de bushalte op de huidige plek blijft liggen is een voetpad wenselijk.

Met de maatregelen op de N235 ter hoogte van 't Schouw zal de verkeersafwikkeling sowieso verbeteren ten opzichte van de bestaande situatie, ook in combinatie met de uitbreidingsplannen in Watergang. De uitbreiding van De Dollard zorgt voor minder dan 1% extra tijd in de regeling en dus een beperkt effect. Zonodig kan een extra rijstrook op de zijtak zorgen voor een verbetering van de verkeersafwikkeling.

De parkeerregels zijn in de bouwverordening van de gemeente Waterland opgenomen. De realisatie van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein is daarmee voldoende gewaarborgd.