

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
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Stiereveld Ontwikkeling BV

Stiereveld Watergang

Verkeer en parkeren
Update december 2018

Datum
Kenmerk
Eerste versie

20 december 2018
003325.20181220.N1.01

1 Inleiding

Op dit moment wordt voor Watergang (gemeente Waterland) de bouwlocatie Stiereveld voorbereid. In deze notitie gaan wij in op de parkeersituatie binnen het plangebied en op de ontsluiting. Daarnaast bekijken we de verkeerskundige gevolgen van de uitbreidingslocatie voor de omgeving. Deze notitie is in december 2018 geupdate aan de hand van de nieuwste CROW-gegevens voor parkeren en verkeersgeneratie.



Figuur 1.1: Een impressie van het plan in vogelvlucht

2 Het plan Stiereveld

Het plangebied ligt aan de zuidzijde van Watergang. In het gebied was oorspronkelijk een basisschool en een woning met bedrijf aanwezig. Beide worden gesloopt ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling. Het plan omvat 18 woningen:

- 4 vrijstaande woningen;
- 8 twee-onder-een-kapwoningen;
- 6 woningen in de sociale sector.

Bij de vrijstaande woningen en de twee-onder-een-kapwoningen zijn twee parkeerplaatsen per woning aanwezig. Daarnaast zijn 20 openbare parkeerplaatsen aanwezig, waarmee het totale aantal parkeerplaatsen 44 is.



Figuur 2.1: Plantekening

De ontsluiting van het plan vindt plaats vanaf de parallelweg langs de Kanaaldijk. De ruimte langs de Kanaaldijk en de Dorpsstraat is beperkt, daarom zijn de meeste parkeerplaatsen bereikbaar via een parkeerontsluiting die deels aan de achterkant van de woningen ligt. Deze parkeerontsluiting sluit met een brug aan op de Kanaaldijk, waarmee direct ook een goed uitzicht op het verkeer op de Kanaaldijk is gegarandeerd. De parkeerplaatsen voor de twee meest noordelijke vrijstaande woningen worden ontsloten via de bestaande doorgang tussen de Kanaaldijk en de Dorpsstraat. Deze doorgang wordt verbreed, wat ook prettig is voor de huidige gebruikers.



Figuur 2.2: De doorgang langs het schoolgebouw

3 Parkeren en verkeersgeneratie

3.1 Inleiding

Voor de parkeernormen en de verkeersgeneratie gaan we uit van een ligging in de bebouwde kom, niet in of bij het centrum in een niet-stedelijke omgeving. Voor de kencijfers parkeren en verkeersgeneratie gaan we uit van de meest recente gegevens, gepubliceerd op 1 december 2018 op www.crow.nl (Online Kennismodule, 'Toekomstbestendig parkeren').

3.2 Parkeren

Het CROW geeft voor de parkeerkentallen een minimum- en maximumwaarde aan. Wij gaan voor Stiereveld uit van de gemiddelde waarde. In alle parkeerkentallen is per woning 0,3 parkeerplaats per woning opgenomen ten behoeve van bezoek. Dit deel van de parkeernorm moet op openbaar toegankelijk gebied worden opgelost.

- Vrijstaand: 1,9 tot 2,7 parkeerplaatsen per woning: gemiddeld 2,3 parkeerplaatsen per woning.
- Twee-onder-een-kap: 1,8 tot 2,6 parkeerplaatsen per woning: gemiddeld 2,2 parkeerplaatsen per woning.
- sociale woningbouw: 1,2 tot 2,0 parkeerplaatsen per woning, gemiddeld 1,6 parkeerplaatsen per woning.

Op basis van deze cijfers moeten 36 parkeerplaatsen in het plan aanwezig zijn, waarvan ten minste 5 op openbaar terrein. Het plan omvat 44 parkeerplaatsen, waarvan 20 op openbaar terrein. De gemeente Waterland telt parkeerplaatsen die op (toekomstig) eigen terrein liggen, in de parkeerbehoefte voor 80% mee in de parkeerberekening. Als we dit verrekenen zijn in het plan 39 parkeerplaatsen beschikbaar op een parkeervraag van 36 parkeerplaatsen. Het plan voldoet daarmee aan de normen, er is enige overmaat aan parkeerplaatsen aanwezig.

	aantal woningen	kental	aantal parkeerplaatsen
Vrijstaand	4	2,3	9,2
twee-onder-een-kap	8	2,2	17,6
sociale woningbouw (huur)	6	1,6	9,6
	18		36,4

Tabel 3.1: Bepaling parkeerbehoefte

3.3 Verkeersgeneratie

Het CROW geeft voor de verkeersgeneratie kentallen met een minimum en maximum-waarde, uitgesplitst naar woningtype:

- Vrijstaand 7,8-8,6; gemiddeld 8,2.
- Twee-onder-een-kap 7,4-8,2, gemiddeld 7,8
- Sociale woningbouw 5,2 -6,0 gemiddeld 5,6.

Om de verkeersgeneratie van het plan te bepalen, gaan we ook voor dit kental uit van de gemiddelde waarde. In totaal betekent het plan 129 verkeersbewegingen per dag.

	aantal woningen	kental	verkeersgeneratie
vrijstaand	4	8,2	32,8
twee-onder-een-kap	8	7,8	62,4
sociale woningbouw (huur)	6	5,6	33,6
	18		128,8

Tabel 3.2: Verkeersgeneratie

Netto verkeerstoename

De nieuwe woningen leveren een verkeersproductie op van 129 voertuigen per dag. De feitelijke netto verkeerstoename is kleiner. In het verleden was er op het terrein een school met kinderopvang en een vrijstaande woning met handelsbedrijf aanwezig. Deze functies zijn verdwenen.

De voormalige school bood onderwijs aan zes leerjaren in drie klassen. Bij gebrek aan gedetailleerde informatie over leerlingenaantallen bepalen we de verkeersgeneratie van de school op basis van de oppervlakte van het gebouw, circa 350 m². Het bijbehorende kental voor de verkeersgeneratie is 35,6 verkeersbewegingen per 100 m² bvo. Dit betekent dat in het verleden zo'n 125 verkeersbewegingen per dag waren gerelateerd aan de school.

De woning op het terrein levert 8,1 verkeersbewegingen per dag. Voor een kantoor aan huis en een kleine opslag is niet zomaar een kental te vinden. Maar als we hier het kental voor een bedrijfsverzamelgebouw nemen, betekent dat ongeveer 8 verkeersbewegingen extra per dag.

De oorspronkelijke functies vertegenwoordigen ongeveer 140 verkeersbewegingen per dag. Het plan levert 128 verkeersbewegingen per dag. Per saldo blijft de hoeveelheid verkeer ongeveer gelijk of neemt iets af ten opzichte van de oorspronkelijke situatie. De oorspronkelijke situatie is echter wel dusdanig langgeleden dat de situatie ook los van de vigerende planologische mogelijkheden moet worden getoetst.

3.4 Verkeersintensiteiten

In het verleden zijn op de Kanaaldijk tellingen uitgevoerd, in 2010 reden daar 497 auto's per etmaal. De gehele verkeersproductie van het plan Stiereveld moet hierbij worden opgeteld. De intensiteit neemt hierdoor toe tot 626 auto's per etmaal. Bij eventuele (tijdelijke) functies in het schoolgebouw is de toename kleiner.

4 Verkeerscirculatie en ontsluiting

4.1 Ontsluiting

Het plan Stiereveld is met de auto te bereiken via de parallelweg langs de Kanaaldijk. Aangezien de meeste woningen in Stiereveld de auto-ontsluiting op de parallelweg hebben, ligt deze route ook het meest voor de hand. De parallelweg Kanaaldijk is een 30 km/h-weg, van 3 meter breed, met over de gehele lengte een 2 meter brede parkeerstrook. De ligging van de parkeerstrook wisselt. Auto's, fietsers en voetgangers maken gebruik van dezelfde ruimte. De weg is voor fietsers onderdeel van een route tussen Purmerend en Amsterdam en vormt de looproute naar de bushalte op de N235. De Dorpstraat loopt parallel aan de Kanaaldijk en leidt ook tot het plan. Deze straat heeft uitsluitend een functie voor de aanwonenden. Gezien de ontsluiting van de woningen en de nog beperktere breedte is dit geen geschikte ontsluitingsroute.

Als we de parallelweg Kanaaldijk beschouwen als een 30 km/h-weg van 3 meter breed, dan is het op grond van de aanbevelingen van het CROW niet wenselijk dat er meer dan 500 auto's per etmaal rijden. Gezien de zeer beperkte onderbreking van de parkeerstrook kan de weg ook worden beschouwd als een weg van 5 meter breed met parkeren op de rijbaan. In dat geval ligt de maximale intensiteit op 1.000 mvt/etm. Deze maat past ook beter bij het gebruik als fietsroute in twee richtingen gecombineerd met de auto.

Kanttekening Kanaaldijk

De functie als regionale fietsroute plaatst de intensiteitsgrenzen voor de parallelweg Kanaaldijk in een iets ander perspectief dan gebruikelijk. De Stadsregio Amsterdam en de provincie willen in de toekomst van de Kanaaldijk wellicht een fietsstraat maken. De

snelheid van bromfietzers en wielrenners op de Kanaaldijk is hoog, waardoor zich onveilige situaties voordoen. Een extra aansluiting van Stiereveld vraagt daarom extra aandacht.

In dit licht is het wenselijk om de snelheid op de parallelweg Kanaaldijk daadwerkelijk te reduceren tot 30 km/h. Omdat het hier naast autoverkeer ook om bromfietzers en wielrenners gaat, is het aanleggen van versmallingen geen geschikte oplossing. De snelheid wordt enkel verminderd door de aanleg van drempels. Het meest effectief voor de snelheid van bromfietzers en wielrenners zijn bromfietsdrempels. Die kunnen echter niet worden toegepast op wegvakken met autoverkeer. We stellen een combinatie voor van:

- een bromfietsdrempel aan het einde van het gedeelte waar autoverkeer niet is toegestaan;
- een of twee 30 km/h-drempels op het wegvak.

Goed aangelegde drempels leiden nauwelijks tot hinder voor het 'normale' fietsverkeer. Auto's en bromfietzers ondervinden relatief veel hinder.

In aanvulling daarop kan de snelheid worden beperkt met een plateau op de aansluitingen van de zijwegen. Dat geldt ook voor de parkeerstraat van Stiereveld. Daarmee ontstaan gelijkwaardige aansluitingen met voorrang voor rechts.

Bij een beschikbare (bruto) breedte van circa 5 meter en de voorspelde auto-intensiteiten is het ook goed mogelijk een fietsstraat te realiseren. Het aanwezige parkeren op de rijbaan is, net als in de huidige situatie, wel een minder gewenst situatie op een fietsstraat. De combinatie van autoverkeer (nu circa 500 auto's, straks ruim 600) en fietsers is bij de beschikbare breedte echter goed mogelijk. Recent onderzoek van CROW-fietsbe raad (Evaluatie discussienota fietsstraten, concept] laat zien dat juist bij veel fietsverkeer een mening met autoverkeer op een smal profiel tot een relatief goede beoordeling leidt.

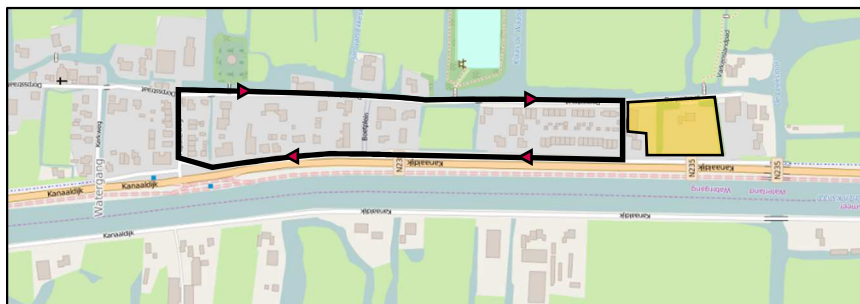
4.2 Opmerkingen bij een eerder plan

In het verleden heft de provincie ten aanzien van de ontwikkeling van Stiereveld het volgende opgemerkt:

De huidige parallelweg, die overgaat in een fietspad is een regionale fietsroute. Omdat de parallelweg zeer smal is, is eigenlijk de huidige situatie al niet wenselijk. Het toelaten van meer verkeer op deze parallelweg is vanuit verkeersveiligheid niet toegestaan. Indien de projectontwikkelaar een manier kan vinden waardoor er niet meer verkeer dan in de huidige situatie op de parallelweg komt, dan is dat bespreekbaar. Bijvoorbeeld door een circulatieplan te maken voor Watergang, zodat eenrichtingverkeer ontstaat. Een andere optie is het fietspad in zuidelijke richting om te zetten naar een fietsstraat en het verkeer dus naar 't Schouw te sturen.

Het idee om te komen tot een eenrichtingscircuit in Watergang is alleen te realiseren als de Populierweg en de Dorpsstraat daarin betrokken worden. Dat betekent voor veel bewoners van Watergang dat de route wat langer wordt en voor de Dorpsstraat dat die wezenlijk drukker wordt. Of dat per saldo leidt tot minder verkeer op de Kanaaldijk is niet vooraf te zeggen. De benodigde wegbreedte voor een hoofdfietsroute in twee richtingen

in combinatie met de auto is niet kleiner als voor de auto eenrichtingsverkeer geldt. Een eenrichtingscircuit levert daarmee geen betere situatie voor de fiets.



Figuur 4.1: Eénrichtingscircuit in Watergang

Doortrekken van de Kanaaldijk richting Het Schouw leidt tot spreiding van het verkeer van en naar Watergang. Dat kan leiden tot een afname van het verkeer op de parallelweg Kanaaldijk. Maar er ontstaat ook een nieuwe route die ook door andere bewoners van Watergang benut kan worden. Of dat per saldo leidt tot de gewenste daling van het autoverkeer is lastig te overzien.



Figuur 4.2: Doortrekking autoverbinding Kanaaldijk richting Het Schouw

De beide in het verleden door de provincie aangedragen opties om te komen tot een verbetering op de parallelweg Kanaaldijk lijken bij nadere beschouwing niet te leiden tot minder verkeer of een betere situatie voor het fietsverkeer. Voor de conflicten tussen fietsers en autoverkeer op een fietsroute, bijvoorbeeld ingericht als fietsstraat, maakt de richting van het autoverkeer ook geen verschil.

5 Conclusie

In het plan Stiereveld worden een oorspronkelijke school en woning met handelsbedrijf vervangen door 18 nieuwe woningen. Het parkeren wordt opgelost binnen het plangebied, zodanig dat geen overlast of onveiligheid ontstaat op de Kanaaldijk of Dorpsstraat.

De andere invulling van het gebied betekent dat de hoeveelheid autoverkeer ongeveer gelijk blijft ten opzichte van de planologische mogelijkheden en met maximaal 129 mvt/etmaal toeneemt ten opzichte van de huidige situatie.

Het autoverkeer wordt afgewikkeld via de Kanaalstraat. Op de Kanaalstraat betekent dit een verkeersintensiteit van ongeveer 600 auto's per etmaal. Bij deze intensiteit is het goed mogelijk dat voetgangers, fietsers en auto's van dezelfde verkeersruimte gebruik maken. Dit beeld verandert niet door het plan Stiereveld. De verhardingsbreedte van de

Kanaaldijk maakt dit ook mogelijk. De verkeersveiligheid op de Kanaaldijk kan worden verbeterd door het realiseren van een aantal snelheidsremmers (verkeersdrempels of plateaus). Een plateau bij de aansluiting van Stiereveld kan een eerste uitwerking hiervan zijn.