

Gemeente Edam - Volendam

Parkeren en verkeer St. Nicolaashof

Toets

Datum 16 september 2010
Kenmerk EVD034/Adr/0199
Eerste versie 9 juli 2010

1 Inleiding

Roeleveld-Sikkens Architect (RS) heeft een ontwerp gemaakt voor de verbouwing van het verzorgingshuis St. Nicolaashof in Volendam. Daarbij is ook een voorstel gedaan voor de herinrichting van de openbare ruimte in de omgeving met de bijbehorende parkeersituatie (vastgelegd in de parkeerbalans). Ook is een voorstel gemaakt voor een herinrichting van het parkeerterrein ten noorden van het St. Nicolaashof in combinatie met het realiseren van een tijdelijke huisvesting van het verzorgingshuis.

De gemeente Edam - Volendam heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd de voorstellen van de architect als onafhankelijke derde te toetsen op parkeer- en verkeersaspecten. De resultaten van de toets zijn in deze notitie vastgelegd.

2 Parkeren omgeving St. Nicolaashof

Voor de parkeersituatie in de uiteindelijke situatie heeft RS een parkeerbalans opgesteld. In de parkeerbalans is opgenomen dat per saldo door de voorgenomen ontwikkelingen 33 parkeerplaatsen extra worden gerealiseerd.

Voor de parkeervraag zijn de volgende ontwikkelingen van belang:

- realisatie HOED van 250 m² (4 behandelkamers);
- vervanging 95 (intramurale) zorgplaatsen door 98 (intramurale) zorgplaatsen.

Voor de HOED geldt een parkeerkental van maximaal 2,0 parkeerplaatsen per behandelkamer.

Het parkeerkental voor (intramurale) zorgplaatsen zal volgens de CROW-systematiek in de categorie 'verpleeghuis' vallen. De parkeervraag is dan als volgt:

- HOED	4 behandelkamers à 2 pp	+	8 pp
- bij: zorg	98 plekken à 0,6 pp	+	59 pp
- af: zorg	57 plekken à 0,6 pp	-/-	57 pp
- saldo parkeervraag		+	10 pp

In totaal worden dus 23 parkeerplaatsen meer gerealiseerd dan de toename van de parkeervraag. Er wordt dus ruimschoots voldaan aan de wens om in het gebied meer parkeerruimte te bieden.

3 Parkeren noordzijde

Ten noorden van het gebied ligt een bestaand parkeerterrein voor personenauto's en bussen. Dit terrein wordt voorgesteld als tijdelijke locatie voor het verzorgingshuis en er wordt in samenhang daarmee een nieuwe inrichting van het terrein en omgeving voorgesteld.

De parkeercapaciteit van de verschillende fasen is, volgens het ontwerp van de architect, als volgt:

- bestaande situatie	164 pp, 28 bussen	
- herinrichting en tijdelijke huisvesting	134 pp, 28 bussen	-/- 30 pp
- herinrichting uiteindelijk	156 pp, 28 bussen	-/- 8 pp

De voorgestelde inrichting van de parkeerplaats voldoet echter niet. De maatvoering van parkeervakken en rijwegen zijn te krap. Bovendien moeten bussen rond kunnen rijden om niet achteruit het parkeerterrein te moeten verlaten. Bij een volwaardige inrichting van de beschikbare ruimte, is er plaats voor:

- volwaardige inrichting	138 pp, 14 bussen	-/- 26 pp
--------------------------	-------------------	-----------

De maatvoering van de busparkeerplaatsen is in de bestaande situatie ook relatief krap. Indien wordt vastgehouden aan die krappe maatvoering, dan kan het bestaande aantal bussen (28) opnieuw een plek krijgen. Bovendien is de rijbaan tussen de busparkeerplaatsen in de bestaande situatie zeer krap. Indien ook aan die maatvoering wordt vastgehouden, kan desgewenst nog een extra rij personenauto-parkeren worden toegevoegd. Dit levert 18 parkeerplaatsen op.

De herinrichting van het noordelijke parkeerterrein kost, afhankelijk van de vraag of wordt gekozen voor de bestaande krappe of een volwaardige inrichting, parkeercapaciteit. De parkeerplaatsen die verloren gaan, worden gecompenseerd door de extra parkeerplaatsen in het plangebied. De uitwisseling tussen de parkeerplaatsen op het grote parkeerterrein en het plangebied is voor gemotoriseerd verkeer echter niet meer mogelijk.

Verkeerskundig is het afsluiten van de doorgang een gewenste maatregel. Het bedrijventerrein en het grootschalige parkeerterrein worden losgekoppeld van het kwetsbare woongebied. Deze knip gaat wel ten koste van de mogelijkheden om het parkeerterrein te laten 'overlopen' en de mogelijkheden om de extra parkeerplaatsen in het plangebied in te zetten als compensatie.

In de tijdelijke situatie is er logischerwijs nog geen uitbreiding van parkeren in het plangebied aanwezig. De afname van het aantal parkeerplaatsen in het plangebied is dan nog groter omdat een deel van het parkeerterrein wordt ingericht voor de tijdelijke huisvesting. Tijdens de bouwperiode zal er dus tijdelijke sprake zijn van een beperktere parkeercapaciteit.

4 Verkeer

In de voorgestelde situatie is de Zusterschoolstraat via de St. Dominicusstraat - St. Nicolaashof en de St. Antoniusstraat verbonden met de St. Gerardusstraat. Deze aanpassing leidt ertoe dat de parkeerfaciliteiten rondom de verzorgingshuizen goed met elkaar verbonden zijn en dat doodlopende parkeerveldjes in het plan niet meer voorkomen. Voor een logische opbouw van het gebied is dit gunstig.

Gezien het beperkt aantal functies, die de nieuwe routes bedienen zal de autoverkeersintensiteit zeer beperkt zijn. Ander autoverkeer dan bestemmingsverkeer is niet te verwachten. Het is wel zaak ervoor te zorgen dat de route via de St. Gerardusstraat sneller is dan de nieuwe routes langs de parkeerterreinen.

Ook is er gekeken naar het eventueel instellen van eenrichtingverkeer. Dit is echter niet aan te bevelen, omdat dit snelheidsverhogend kan werken. Bovendien heeft het geen (merkbaar) effect op de verkeersintensiteiten omdat deze zeer laag zijn.

Centraal in het plan is in beide routes (St. Dominicusstraat - St. Nicolaashof en de St. Antoniusstraat) een pleinachtige ruimte opgenomen. Hierdoor is duidelijk dat verblijven op die locatie de belangrijkste functie is en dat de 'overstekende auto's te gast zijn. Het is te overwegen dit weggedeelte als erf aan te merken. In ieder geval moet de toegang tot de pleinen worden uitgevoerd als een drempel waarbij de passeersnelheid niet meer dan 15 à 20 km/h bedraagt. In dat geval zorgt de inrichting voor een goede

combinatie van een mooie openbare ruimte, een logische toegankelijkheid voor auto-verkeer en een verkeersveilige toegankelijkheid voor bewoners en bezoek.

Een aandachtspunt bij de pleinen is nog wel het tegengaan van parkeren buiten de parkeervakken. In ieder geval is het zaak het gebied tot parkeerverbodzone of tot parkeerterrein te bestempelen. Beide kwalificaties houden in dat uitsluitend in de vakken mag worden geparkeerd. Indien parkeren op de pleinen zich beperkt tot bijvoorbeeld kortparkeren van taxi's of halende/brengende familieleden, is er geen reden tot maatregelen. Gaat het om langparkeren of ontstaan hinderlijke situaties voor voetgangers en fietsers, dan is handhaving nodig.