



Bestemmingsplan Makado

Onderdeel verkeer

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Bestemmingsplan Makado

Onderdeel verkeer

Datum	13 mei 2014
Kenmerk	FIM005/Mnr/0014.01
Eerste versie	18 februari 2013

Documentatiepagina

Titel rapport	Bestemmingsplan Makado Onderdeel verkeer
Kenmerk	FIM005/Mnr/0014.01
Datum publicatie	13 mei 2014
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren R. Elscot en de T. Ruiter
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren R.M.J. Meinen en G.P. Kooistra
Projectomschrijving	Bestemmingsplan Makado Schagen voor het onderdeel verkeer.
Trefwoorden	bestemmingsplan, Makado, Fimek, Schagen, verkeer, parkeren, verkeersgeneratie, akoestiek, luchtkwaliteit

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Leeswijzer	1
2	Verkeerseffecten centrumplan	2
2.1	Inventarisatie ontwikkelingen Makado	2
2.2	Verkeersproductie/-attractie	2
2.3	Toedeling wegennet	4
3	Parkeren	5
Bijlage 1	Verkeersmodelplots	1

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Door de grote diversiteit aan winkels en de goede bereikbaarheid, heeft het centrum van Schagen een sterke regionale functie. Om deze positie op regionaal niveau te behouden en ruimte te kunnen bieden aan uitbreidingsbehoefte van ondernemers, is het initiatief genomen tot de herontwikkeling en uitbreiding van het winkelcentrum Makado. In het plan is rekening gehouden met de uitbreiding van detailhandel food, non-food en de realisatie van appartementen. Tevens schuift de as van de route Schubertstraat - Mozartlaan - Langestraat iets op.

Voor deze ontwikkeling zal het bestemmingsplan moeten worden aangepast. Onderdeel van dit nieuwe bestemmingsplan zijn uitwerkingen voor de onderdelen verkeer en parkeren. Deze rapportage beschrijft de uitwerkingen voor verkeer en parkeren.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de verkeerseffecten beschreven. Hoe om te gaan met parkeren is beschreven in hoofdstuk 3. De effecten voor akoestiek en luchtkwaliteit, die een afgeleide zijn van de verkeerseffecten zijn in een aparte rapportage beschreven.

2

Verkeerseffecten centrumplan

Om te bepalen welke verkeerseffecten de nieuwe ontwikkelingen hebben, wordt het verkeersmodel Schagen gebruikt. Het in beeld brengen van de verkeerseffecten bestaat feitelijk uit drie stappen, te weten:

- stap 1: Inventarisatie ontwikkelingen;
- stap 2: Verkeersproductie/-attractie;
- stap 3: Toedeling wegennet.

In de hiernavolgende subparagrafen wordt hier per stap op ingegaan.

2.1 Inventarisatie ontwikkelingen Makado

Om te bepalen hoeveel verkeer ontstaat als gevolg van de nieuwe ontwikkeling Makado is eerst inzicht nodig in de toenames van de verschillende ontwikkelingen. In tabel 2.1 is weergegeven welke functies er bij komen. Tevens is aangegeven in welke categorie deze functie ingedeeld is.

toe te voegen functies	categorie	aantal
uitbreiding detailhandel food	verkeersgeneratie full service supermarkten (middelhoog en hoog prijsniveau)	800 m ²
uitbreiding detailhandel non-food	verkeersgeneratie binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	2805 m ²
uitbreiding woningen	verkeersgeneratie koop, etage, midden	14 woningen

Tabel 2.1: Toenames als gevolg van ontwikkelingen Makado

2.2 Verkeersproductie/-attractie

De gemeente Schagen is al geruime tijd bezig met de ontwikkelingsmogelijkheden van het Makado aan de noordzijde van het centrum. Voor de productie- en attractieberekeningen van verkeer gebruik gemaakt van de CROW-publicaties 317. In deze cijfers wordt

onderscheid gemaakt tussen enerzijds centrumgebieden, schil rondom het centrum en buitengebieden en anderzijds de stedelijkheidsgraad. De beoogde ontwikkelingen liggen op de grens van het centrum en de schil rondom het centrum. In de berekeningen wordt er voor de supermarkt de schil rondom het centrum gehanteerd en voor de overige detailhandel centrum.

Voor de beoogde functies worden zowel de nieuwe als oude normen weergegeven in tabel 2.2.

functie	Norm CROW 317 (minimaal)	norm CROW 317 (maximaal)	gemiddelde van norm
uitbreiding detailhandel Food	62,3	103,8	83,05
uitbreiding detailhandel non-food	26,1	35,2	30,65
uitbreiding woningen	5,0 *	6,5**	5,8* 7,3** 5,4* 6,9**
* Uitgaande van verkeersgeneratie koop, etage, midden			
** Uitgaande van verkeersgeneratie koop, etage, duur			

Tabel 2.2: Verkeersgeneratie normen

Uit tabel 2.2 blijkt dat er in de kencijfers gebruik wordt gemaakt van een bandbreedte. Voor de woningen geldt dat er gerekend is met 6,9 ritten per woning. Dit is de gemiddelde verkeersgeneratie voor een dure woning.

De bijbehorende berekende ritten zijn weergegeven in tabel 2.3.

functie	aantal	gemiddelde nieuwe normen	aantal ritten
uitbreiding detailhandel food	800 m *	83.05	664
uitbreiding detailhandel non-food	2805 m *	30.65	860
uitbreiding woningen	14 woningen	6.9	97
totaal			1.621

* Uitgaande van verkeersgeneratie koop, etage, duur

Tabel 2.2: Aantal extra ritten

De beoogde plannen zorgen dus voor 1.621 extra ritten per etmaal. Hierbij geldt dat in de autonome situatie de ingang van de parkeerplaats op maaiveld (tussen supermarkt en voormalig postkantoor) aan de Nieuwstraat is gevestigd en de uitgang aan de Schubertlaan gelegen is. In de plansituatie zijn alle parkeerplaatsen op maaiveld tussen de supermarkt en het voormalige postkantoor verdwenen en vind het parkeren plaats op het dak van het Makado. De verkeersbewegingen wijzigen hierdoor ook omdat in de plansituatie alle verkeersbewegingen aansluiten op de in- en uitgang van het parkeerdek.

2.3 Toedeling wegennet

Het verkeersmodel heeft een prognosejaar van 2020. Hierin zijn de meest recente ontwikkelingen verwerkt. Hierbij geldt wel dat door de economische crisis een aantal ontwikkelingen mogelijk getemporeerd worden. In de autonome situatie (2020) is de ontwikkeling van het Makado niet opgenomen. Naast de autonome situatie is er voor deze studie een plansituatie berekend waarbij de ontwikkelingen bij het Makado zijn toegevoegd. De verkeersintensiteiten van de autonome en plansituatie en het verschil tussen beiden is weergegeven in bijlage 1.

In de planvariant (2020) zijn de 1.621 ritten als gevolg van de planontwikkelingen toegevoegd in het verkeersmodel voor 2020. Als gekeken wordt naar het verschil tussen de verkeersintensiteiten in de beide situaties blijkt dat het verkeer zich in diverse richtingen verspreid. De verschillen worden door twee aspecten veroorzaakt, te weten:

- toevoeging van verkeer;
- gewijzigde routing door verplaatsing van parkeerplaatsen.

De grootste stijging vindt plaats op de Schubertstraat en Langestraat nabij de aansluiting van het nieuwe parkeerdek. Vlakbij de aansluiting van het parkeerdek neemt de verkeersintensiteit op de Schubertstraat met circa 3.800 motorvoertuigen per etmaal toe. Dit betreft het deel tussen de uitgang van het parkeerterrein uit de autonome situatie en de nieuwe in- en uitgang van het parkeerdek in de plansituatie. Op de Schubertstraat tussen net ten zuiden van de Beethovenlaan geldt een toename van circa 2.400 motorvoertuigen per etmaal. De Langestraat krijgt dicht bij de ingang circa 1.300 motorvoertuigen per etmaal extra te verwerken. De toenames nemen verder af naarmate de afstand tot de aansluiting in de plansituatie groter wordt. De belangrijkste toenames zijn te vinden langs drie routes, te weten:

- vanaf de aansluiting van het parkeerdek richting de N245, Schubertstraat – Beethovenlaan – Noord – Havenstraat;
- Schubertstraat – Beethovenlaan – Nieuwstraat;
- Langestraat – Thorbeckestraat – Stationsweg – Spoorlaan.

Naast deze toenames is er op het deel van de Nieuwstraat tussen de Beethovenlaan en de ingang van het parkeerterrein (in de autonome situatie) een afname te zien. Tevens is er een afname op de Torenstraat - Markt - Noord te zien. Doordat de ingang van het parkeerterrein van de Nieuwstraat naar de Langestraat is verschoven, is deze route minder aantrekkelijk. Dit verklaart ook de toename op de route Langestraat - Thorbeckestraat - Stationsweg - Spoorlaan.

Op basis van de berekeningen wordt het op diverse plaatsen wel drukker maar de toekomstige infrastructuur kan het verkeer wel verwerken.

3

Parkeren

Het bestaande parkeerterrein komt met de beoogde plannen te vervallen en zal deels gebruikt worden voor een nieuw bouwblok waarin onder meer detailhandel en appartementen zijn beoogd. In de plansituatie zal al het parkeren op het parkeerdek worden gerealiseerd.

Voor de parkeerbehoefte na realisatie van de beoogde plannen bestaat dus uit twee delen, te weten:

- compensatie van de te amoveren parkeerplaatsen;
- parkeerplaatsen ten behoeve van de nieuwe functies.

Compensatie van de te amoveren parkeerplaatsen

Uit het parkeeronderzoek uit 2010 blijkt dat het huidige parkeerterrein een capaciteit heeft van 144 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn gedurende de gehele dag bereikbaar. Deze parkeerplaatsen zullen moeten worden gecompenseerd op korte afstand van de huidige parkeerplaats om ervoor te zorgen dat er in de omgeving voldoende parkeergelegenheid is. Daarnaast is het wenselijk dat deze parkeerplaatsen hetzelfde regime hebben als de bestaande parkeerplaatsen.

Parkeerplaatsen ten behoeve van de nieuwe functies

Voor de parkeerbehoefte van nieuwe functies heeft de gemeente op dit moment geen eigen vastgestelde parkeernormen, maar baseert zich op de CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie).

Voor deze studie wordt gerekend met deze CROW-cijfers. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat Schagen aan te merken is als een matig stedelijk gebied. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen centrumgebieden, schilcentrumgebieden, rest bebouwde kom en buitengebieden. Hierbij wordt er voor de supermarkt uitgegaan van schilcentrumgebieden en voor de overige detailhandel van centrumgebieden.

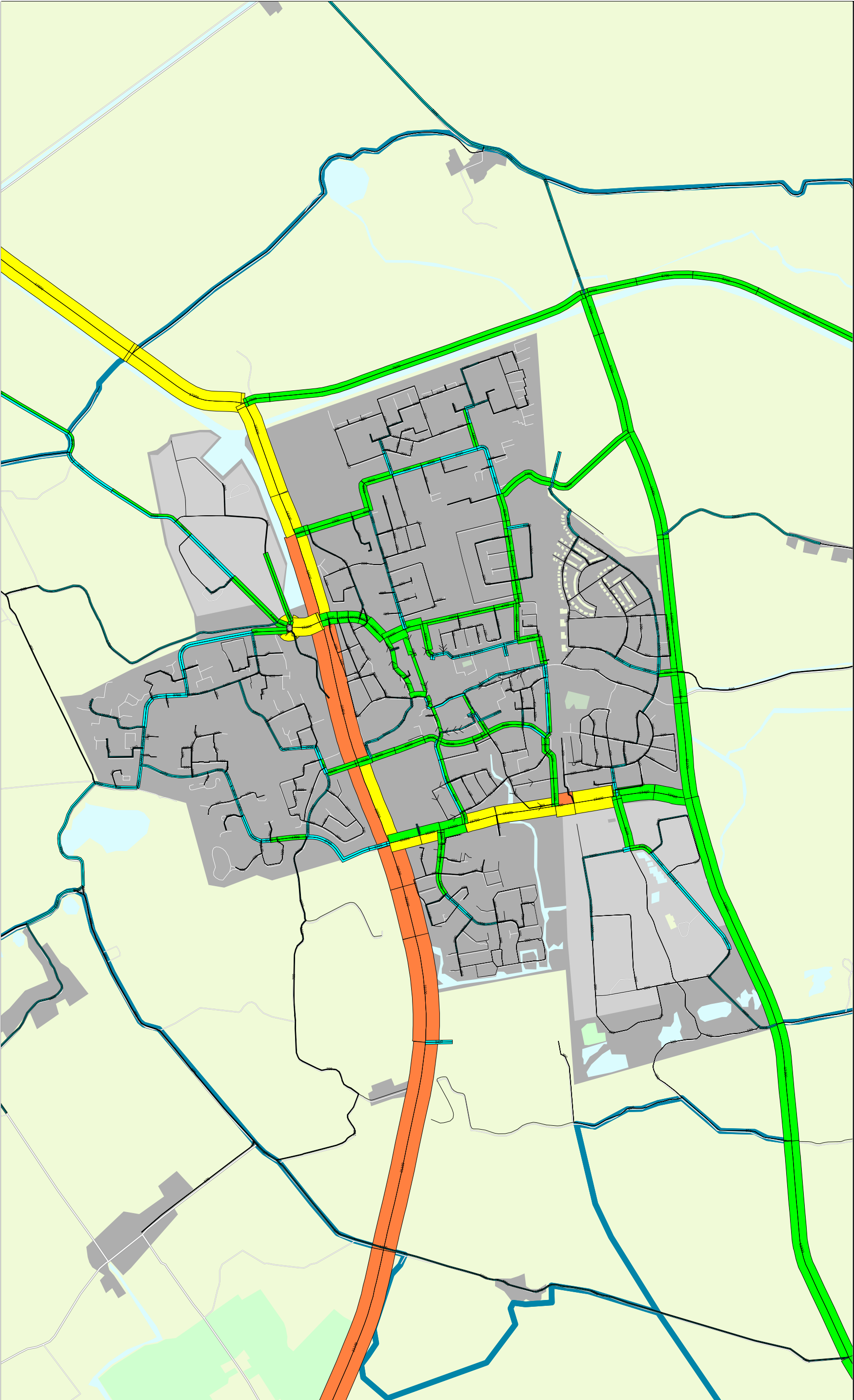
In tabel 3.1 worden de normen weergegeven waarmee rekening gehouden dient te worden:

functie	indeling in CROW-categorie	ligging	te hanteren	
			parkeernorm	eenheid
detailhandel food	parkeerkencijfers full service supermarkten (middelhoog en hoog prijsniveau)	schil centrum	4,0	100 m ² bvo
detailhandel non-food	parkeerkencijfers binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	centrum	3,3	100 m ² bvo
woningen	parkeerkencijfers koop, etage, midden	schil centrum	1.6	woning
woningen	parkeerkencijfers koop, etage, duur	schil centrum	1.7	woning

Tabel 3.1: Te hanteren parkeernormen ten behoeve van Makado op basis van CROW-publicatie 317

Bijlage 1

Verkeersmodelplots

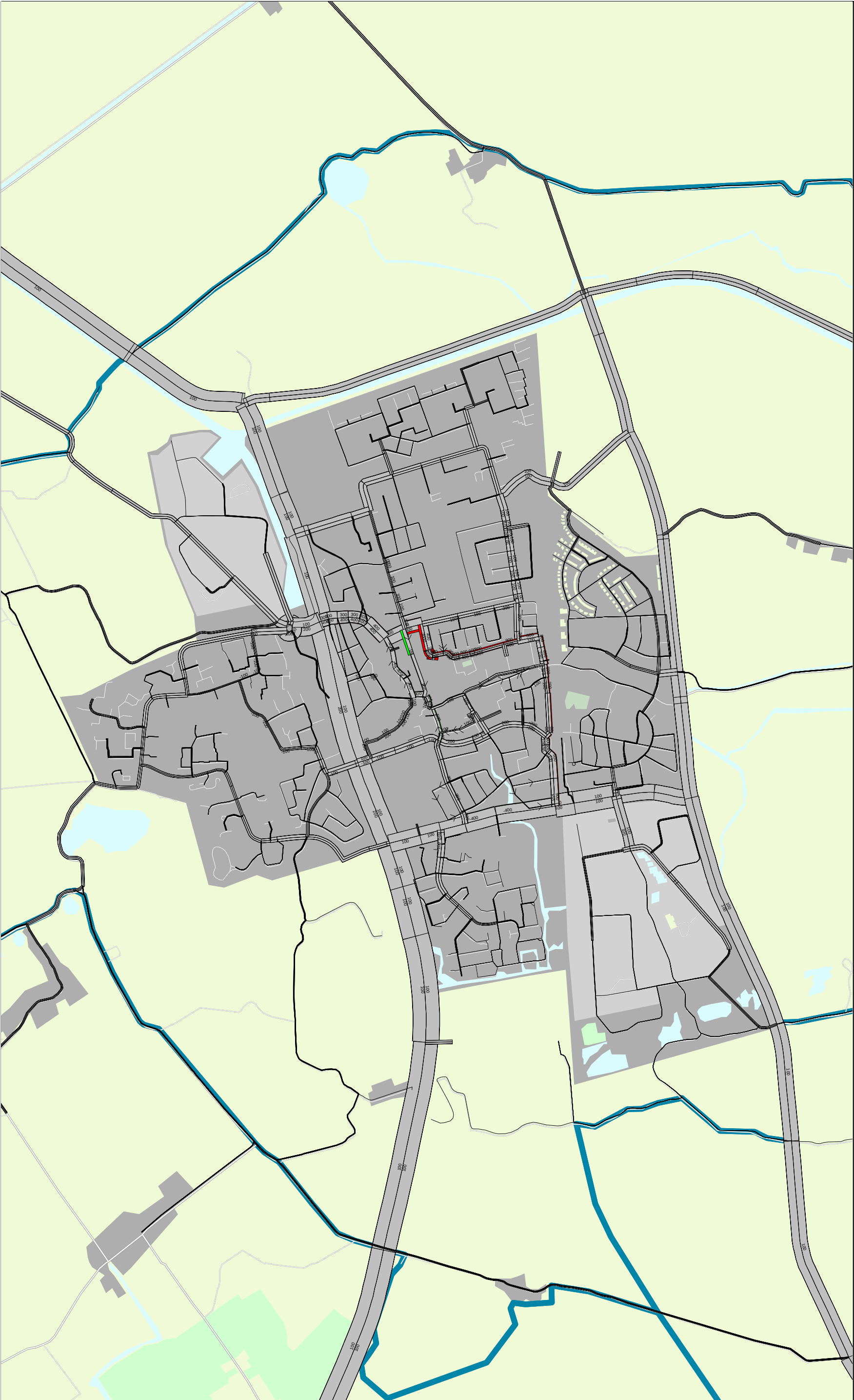


Legend

Bandwidths

mvt_etm

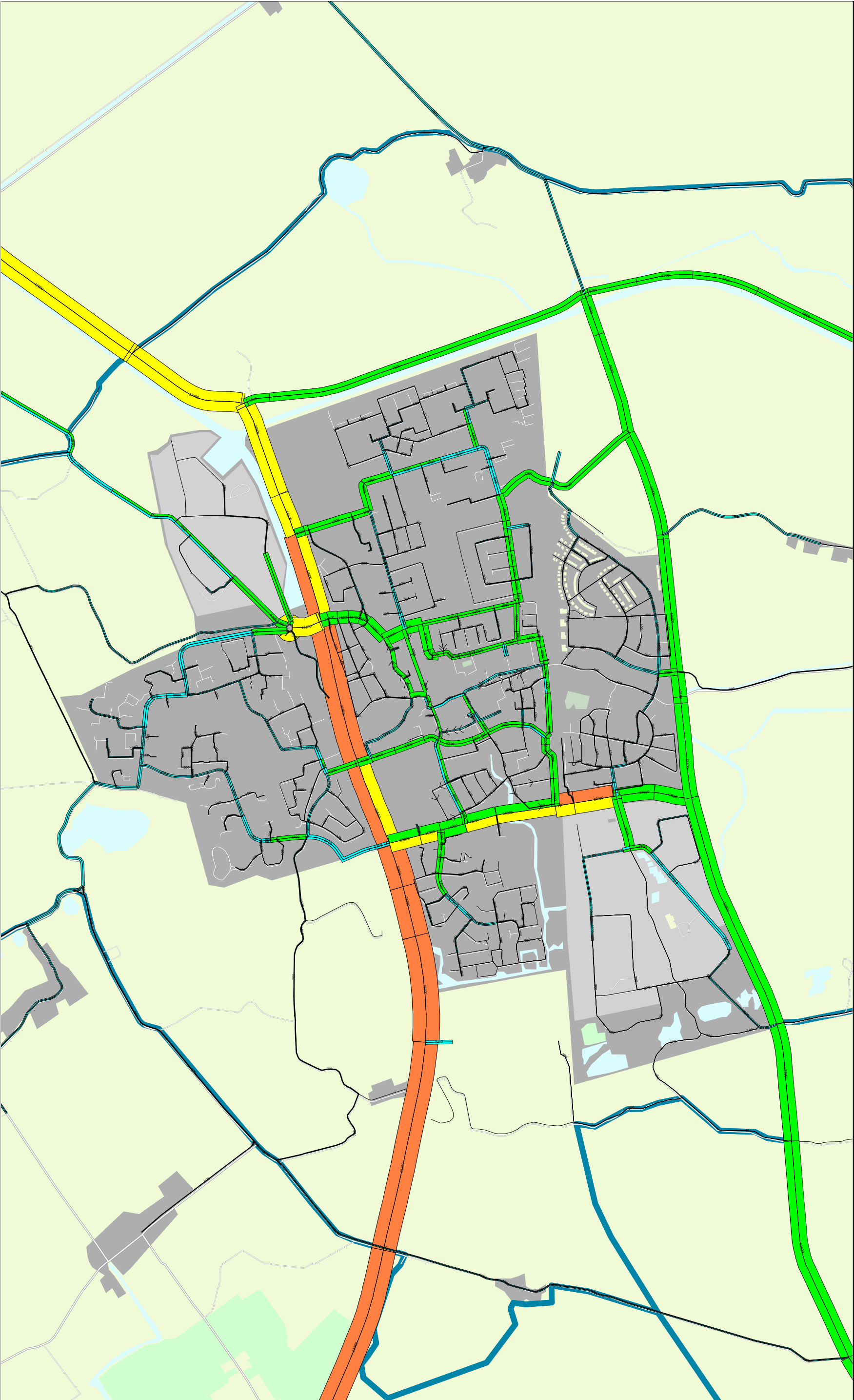
- 0 - 2000
- 2000 - 7500
- 7500 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 25000
- > 25000



Legend

Band Widths

- verschil vars
- Shared
- 2020 autonoom
- 2020 plan



Legend

Bandwidths

- mvt_etm
- 0 - 2000
 - 2000 - 7500
 - 7500 - 10000
 - 10000 - 15000
 - 15000 - 25000
 - > 25000

Vestiging Leeuwarden
F. Haverschmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden
T (058) 253 44 46
F (058) 253 43 34

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng