

Memo

memonummer	1	
datum	19 oktober 2022	
aan	Pieter van der Werf	Parteon
van	Jouke Dotinga	Antea Group
	Michiel Evers	Antea Group
kopie	Jordi Grolleman	Antea Group
	Matthijs Höppener	Antea Group
project	Onderzoeken en Herontwikkeling Westerkooog	
projectnr.	0474124.100	
betreft	Verkeersanalyse	

1 Inleiding

Inleiding

Parteon is voornemens om de bestaande bebouwing op haar perceel (zie figuur 1) te slopen en te herontwikkelen. Voor deze beoogde herontwikkeling zal een ruimtelijke procedure moeten worden doorlopen. Een nieuw (postzegel)bestemmingsplan is noodzakelijk voor een bouwtitel. Parteon heeft Antea Group verzocht om de benodigde onderzoeken ten behoeve van het doorlopen van de ruimtelijke procedure uit te voeren.

Voor de bestemmingsplanwijziging is onder andere een verkeersanalyse van het gebied noodzakelijk. In deze memo is de verkeersanalyse met daarin de ontsluiting van de locatie beschreven, evenals de verwachte verkeersgeneratie van de voorgenumen ontwikkeling.



Figuur 1: Plangebied (bron: Kadaster)

Beschrijving locatie

Het plangebied van de voorgenomen ontwikkeling is kadastraal bekend als gemeente Koog aan de Zaan, sectie B, nummer 5176 en heeft een oppervlakte van circa 1.700 m². Op het plangebied rust conform het vigerende bestemmingsplan 'Westerkoog' een bestemming 'Gemengde doeleinden', hetgeen onder andere wonen, maatschappelijke doeleinden, detailhandel, bedrijven, horeca en dienstverlening toestaat.

In de huidige situatie staat hier een pand van circa 2.950 m², waarin een sociaal cultureel centrum/ wijk- of verenigingsgebouw "De Vuister" gevestigd is. Voorheen waren ook een bibliotheek, buitenschoolse opvang (BSO), winkel en politiepost in het pand gevestigd, maar die zijn de afgelopen jaren komen te vervallen. Op basis van informatie van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) is het pand gebouwd in 1981, heeft het circa 2.799 m² gebruiks vloeroppervlak (GBO) en huisvest het bijeenkomst-, kantoor- en sportfuncties.

Beschrijving bouwplan

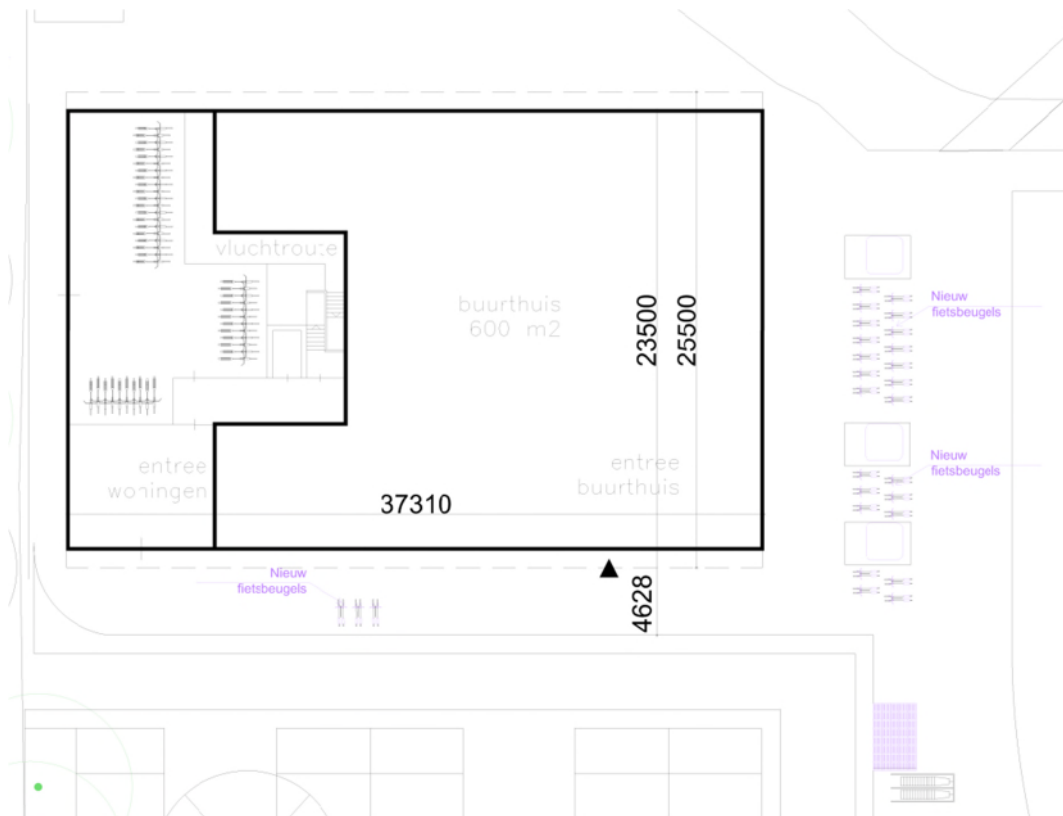
Parteon is voornemens om op de locatie 40 huurappartementen van circa 67 m² GBO/ circa 100 m² BVO in 4 woonlagen boven een plint te ontwikkelen (5 bouwlagen totaal).

In de plint zal het bestaande buurthuis "De Vuister" worden geherhuisvest (circa 600 m² BVO), komt de hoofdentree van de bovenliggende appartementen en is er collectieve stallingsruimte voor de appartementen gereserveerd.



Figuur 2: Impressie beoogde nieuwbouw (bron: Stichting Parteon)

In de figuren 3 en 4 zijn de plattegronden van de begane grond en de verdiepingen opgenomen.



Figuur 3: Plattegrond begane grond (bron: Parteon)



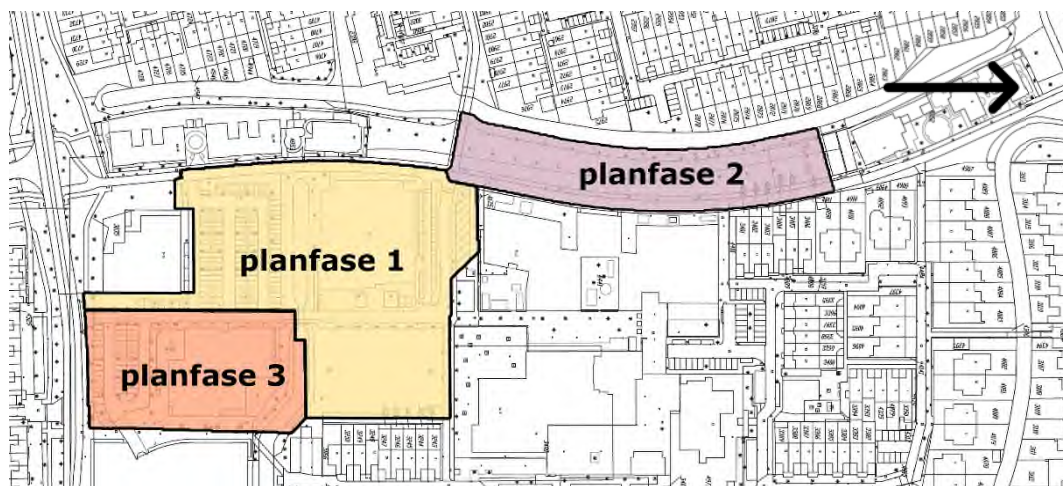
Figuur 4: Plattegrond verdiepingen (bron: Parteon)

Beschrijving ontwikkelingen in de omgeving

De beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van een grotere centrumontwikkeling. Hierin ontwikkelt een andere partij fase 1 en herontwikkelt Parteon fase 3 (figuur 5) (fase 2 is vervallen).

Het plangebied van fase 1 is hedendaags onbebouwd en doen dienst als parkeren en openbaar groen. De totale ontwikkelopgave beslaat circa 118 appartementen (waarvan minimaal 30% sociale huurwoningen), behoud van het

sociaal wijkteam in een nieuwbouw van circa 240 m² en behoud van het buurthuis. Voor planfase 1 wordt een aparte ruimtelijke procedure doorlopen.



Figuur 5: Planfases centrumontwikkeling (bron: gemeente Zaanstad)

2 Verkeersgeneratie

2.1 Toekomstige verkeersgeneratie

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2017 zijn geen verkeersgeneratienormen opgenomen. Met behulp van CROW-publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren” (2018) is het aantal motorvoertuigbewegingen per functie bepaald. Als uitgangspunt is aangehouden dat Zaanstad wordt gecategoriseerd als “Sterk Stedelijk” en de ontwikkellocatie is gelegen in “rest bebouwde kom”. De CROW-richtlijnen gaan uit van een minimale verkeersgeneratienorm en een maximale verkeersgeneratienorm. Daarnaast is ook de gemiddelde verkeersgeneratienorm berekend. Bij de berekening van de toekomstige verkeersgeneratie is uitgegaan van de volgende CROW-categorieën voor de beoogde toekomstige functies:

- 10 appartementen betaalbaar laag Huur, appartement midden/goedkoop (incl. sociale huur)
- 10 appartementen sociaal duur Huur, appartement midden/goedkoop (incl. sociale huur)
- 20 appartementen middelduur Huur, appartement, duur
- Buurthuis “De Vuister” 600 m² bvo Bibliotheek

Tabel 1: Toekomstige verkeersgeneratie Westerkooog

Type Woning	Aantal	Min. norm	Gem. norm	Max. norm	Min. verkeersgeneratie	Gem. verkeersgeneratie	Max. verkeersgeneratie
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	10	3,2	3,6	4,0	32	36	40
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	10	3,2	3,6	4,0	32	36	40
Huur, appartement, duur	20	5,2	5,6	6,0	104	112	120
Bibliotheek	600 m ²	8,0	10,4	12,8	48	62	77
Totaal		-	-	-	216	246	277

Op basis van CROW-publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren” (2018) bedraagt de minimale verkeersgeneratie 216 voertuigbewegingen per etmaal. De gemiddelde verkeersgeneratie bedraagt 246 voertuigbewegingen per etmaal en voor de maximale verkeersgeneratie geldt **277 voertuigbewegingen per weekday**. Om de verkeersgeneratie per werkdag voor woningen te berekenen moet de verkeersgeneratie met factor 1,11 worden vermenigvuldigd. De totale verkeersgeneratie per werkdag bedraagt 307 motorvoertuigbewegingen.

2.2 Conclusie verkeersgeneratie

Op basis van de gestelde uitgangspunten en CROW-publicatie 381 is berekend dat de toename in de toekomstige situatie maximaal 307 motorvoertuigbewegingen per werkdag bedraagt.

3 Ontsluiting

3.1 Projectgebied

Het gemotoriseerde verkeer komend vanaf de ontwikkellocatie ontsluit via de Molenwerf op De Glazenmaker. Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) ontsluit aan de zuidkant op de Glazenmaker en heeft aan de oost-, noord- en westkant een verbinding met andere woonwijken (figuur 6).

De ontwikkeling genereert maximaal 307 voertuigbewegingen per werkdag. De voertuigbewegingen vinden verspreid over de dag plaats. Voor het drukste uur wordt uitgegaan van 10% van de etmaal bewegingen, dit komt voor de ontwikkeling neer op circa 31 voertuigen in het drukste uur. Deze grootte van intensiteiten en het feit dat er een afname ontstaat ten opzichte van de huidige functies leidt niet tot knelpunten in de doorstroming. Dit houdt in dat alle voertuigbewegingen uitgevoerd kunnen worden op één ontsluiting.

Vanuit het oogpunt van veiligheid is het belangrijk dat een gebied bereikbaar is in geval van calamiteiten. Dit houdt in dat bewoners een vluchtroute wordt geboden en dat hulpdiensten de locatie kunnen bereiken. In het geval dat de toegangsweg tot het gebied gestremd is door een calamiteit wordt de hulpdienst een toevoer ontnomen en hebben bewoners geen vluchtroute. Voor de hulpdiensten zijn er drie verschillende route opties mogelijk. Dat komt doordat twee fietsverbindingen, de noordelijke en de zuidelijke, toegankelijk zijn voor hulpdiensten.



Figuur 6: Ontsluitingskaart

3.2 Molenwerf

De Molenwerf is gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Een erftoegangsweg heeft als functie om de erven te ontsluiten en het gemotoriseerde verkeer te geleiden naar het hoger liggend wegennet. Vaak geldt een erftoegangsweg als verblijfsgebied en is er sprake van menging van verkeersstromen. De Molenwerf is de enige toegangsweg voor motorvoertuigen van het gebied. Doordat dit de enige ontsluiting is voor gemotoriseerd verkeer is sluipverkeer niet aan de orde. Voor langzaam verkeer zijn er meerdere ontsluitingen.

Een erftoegangsweg heeft over het algemeen een wegcapaciteit van 0 tot 5.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De ontwikkeling genereert 307 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Met deze toename zijn er geen knelpunten te verwachten op de Molenwerf met betrekking tot doorstroming voor gemotoriseerd verkeer.

De aansluiting van de ontwikkellocatie op De Glazenmaker kan worden uitgevoerd als een uitrit constructie. De Molenwerf is een erftoegangsweg en De Glazenmaker een gebiedsontsluitingsweg. Dat betekent dat De Glazenmaker een voorrangsweg is en de Molenwerf voorrang moet verlenen. In de huidige situatie is deze scenario van toepassing en hoeft dit niet worden aangepast.

3.3 De Glazenmaker

De Glazenmaker is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. een gebiedsontsluitingsweg heeft als functie om het verkeer van en naar gebied te geleiden naar het bovenliggende wegennet. De verkeersstromen op gebiedsontsluitingswegen worden vaak gescheiden waarbij fietsers een eigen infrastructuur hebben. De Glazenmaker en De Wildeman functioneren als een ring in Westerkoog. Aan de noordzijde is deze verbonden met de N515 en de S153. Aan de zuidzijde is deze verbonden met de Houtveldweg.

Een gebiedsontsluitingsweg heeft een capaciteit van circa 5.000 tot 15.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In de huidige situatie heeft De Glazenmaker een intensiteit van 6.754 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De toekomstige ontwikkeling genereert een toename 307 motorvoertuigbewegingen per werkdag. Door de overcapaciteit worden er geen knelpunten verwacht op deze weg.

3.4 Conclusie ontsluiting

De ontwikkeling genereert maximaal 307 motorvoertuigen per werkdag, dit op basis van de maximale kencijfers. De ruime capaciteit van de omliggende wegen leidt ertoe dat er geen knelpunten te verwachten zijn op het gebied van verkeersdoorstroming. Langzaam verkeer kan via de noord- en zuidkant van de ontwikkeling worden afgewikkeld. De ontsluiting op De Glazenmaker leidt niet tot knelpunten in de verkeersdoorstroming. De aansluiting van de ontwikkellocatie op De Glazenmaker voldoet in huidige inrichting aan de CROW-richtlijnen. Deze hoeft in de toekomstige situatie niet te worden aangepast.

Vanuit het oogpunt van veiligheid is het belangrijk dat een gebied goed bereikbaar is in geval van calamiteiten. Dit houdt in dat bewoners een vluchtroute wordt geboden en dat hulpdiensten de locatie kunnen bereiken. De ontwikkeling beschikt over drie verbindingen waar hulpdiensten gebruik van kunnen maken.

4 Conclusie

Op basis van CROW-publicatie 381 is berekend dat de toekomstige verkeersgeneratie maximaal 307 motorvoertuigbewegingen per werkdag bedraagt. Door de ruime overcapaciteit van de ontsluitingswegen worden er geen knelpunten verwacht. De huidige inrichting van de aansluiting voldoet aan de CROW-richtlijnen en hoeft niet worden aangepast.