

Notitie verkeer en parkeren Overhoeken



Lijst met aanpassingen

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging	Herzien	Vrijgegeven door

Sweco Nederland B.V.
Onderwerp Handelsregister 30129769
Projectnummer Overhoek Oost Saendelft
Klant 51002886
Auteur Oban B.V.
Wouter van Haperen

Datum 12-12-2022
Versie D1
Documentnummer NL22-648800269-38693

Gecontroleerd door Willem Scheper

Vrijgegeven door Willem Scheper

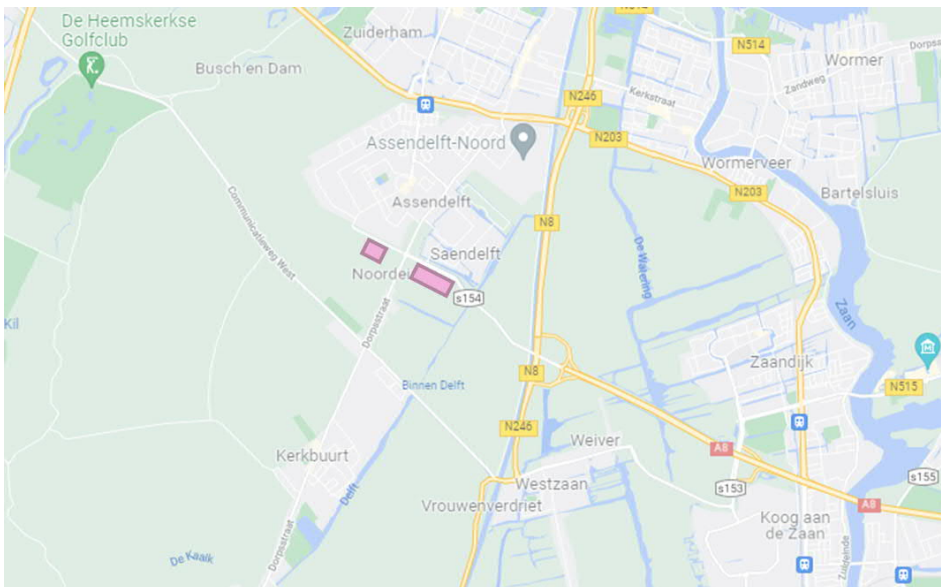
Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Parkeernormen	5
2.1	Uitgangspunten	5
2.2	Berekening parkeervraag	6
3.	Verkeersgeneratie	7
3.1	Uitgangspunten	7
3.2	Berekening verkeersgeneratie per werkdagemaal.....	7
4.	Effecten op de verkeersafwikkeling	9
4.1	Uitgangspunten	9
4.2	Verdeling van het verkeer gedurende de dag	10
4.3	Routekeuze	10
4.4	Verkeersafwikkeling	11
5.	Conclusie	12

Bijlage 1: Stedenbouwkundig plan (d.d. 21-11-2022)

1. Inleiding

Ten zuiden van Assendelft (in de gemeente Zaanstad) worden twee nieuwe woningbouwlocaties ontwikkeld, genaamd Overhoeken Oost Saendelft en Overhoeken West Saendelft. Er komen maximaal 186 woningen, verdeeld over beide woningbouwlocaties; maximaal 150 woningen in Overhoeken Oost en maximaal 50 woningen in Overhoeken West. In Figuur 1 zijn de locaties van de woningbouwlocaties weergegeven.



Figuur 1: De locaties (paarse vlakken) van de woningbouwlocaties.

Aan Sweco Nederland B.V. is gevraagd om een verkeerskundig advies op te stellen voor de twee woningbouwontwikkelingen. Dit verkeerskundig advies omvat de volgende aspecten:

- bepalen van de parkeernormen;
- bepalen van de verkeersgeneratie;
- bepalen effecten op de verkeersafwikkeling.

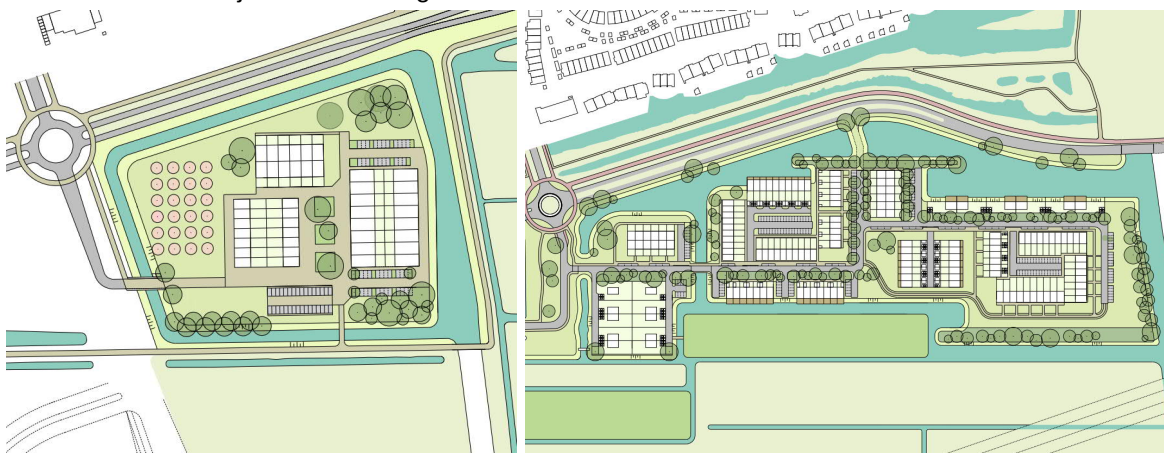
In het vervolg van deze notitie worden eerst de parkeernormen besproken, vervolgens wordt ingegaan op de verkeersgeneratie en de verkeersafwikkeling. Per deelonderwerp worden eerst de gehanteerde uitgangspunten besproken. De notitie sluit af met een conclusie.

2. Parkeernormen

2.1 Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Voor het bepalen van de parkeernormen is gebruik gemaakt van de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 van de gemeente Zaanstad.
- Op basis van de Uitvoeringsnota Parkeren liggen de woningbouwontwikkelingen in zone C. Voor stedelijkheidsgraad is uitgegaan van 'matig stedelijk'.
- Er is uitgegaan van het voorlopig stedenbouwkundig plan als opgenomen in figuur 2 (zie Bijlage 1 voor een grotere weergave van de plannen).
- Volgens de ontwikkelaar worden de volgende type woningen gerealiseerd:
 - Overhoeken West
 - 30 dure rij- en hoekwoningen (>130 m² gbo);
 - 12 goedkope rij- en hoekwoningen (>65 en < 95 m² gbo).
 - Overhoeken Oost
 - 62 dure rij- en hoekwoningen (>130 m² gbo);
 - 42 middeldure rij- en hoekwoningen (> 95 en <130 m² gbo);
 - 24 goedkope rij- en hoekwoningen (>65 en < 95 m² gbo);
 - 14 2-onder-1-kapwoningen;
 - 2 vrijstaande woningen.



Figuur 2: De voorlopige plannen voor de twee ontwikkellocaties (d.d. 21-11-2022).

2.2 Berekening parkeervraag

In Tabel 1 zijn de uitkomsten van de parkeerberekeningen voor de twee woningbouwontwikkelingen opgenomen. Hieruit volgt dat er 71 parkeerplaatsen nodig zijn voor Overhoeken West en 248 parkeerplaatsen voor Overhoeken Oost.

Tabel 1: De berekende parkeervraag voor beide locaties.

	Aantal	Norm	Aantal parkeerplaatsen
<u>Overhoeken West</u>			
Rij- en hoekwoning (duur)	30	1,9	57
Rij- en hoekwoning (goedkoop)	12	1,7	14,4
Totaal			71,4
<u>Overhoeken Oost</u>			
Rij- en hoekwoning (duur)	62	1,9	117,8
Rij- en hoekwoning (middelduur)	42	1,7	71,4
Rij- en hoekwoning (goedkoop)	24	1,2	28,8
2-onder-1-kap woning (duur)	14	1,9	26,6
Vrijstaande woning (duur)	2	1,9	3,8
Totaal			248,4

3. Verkeersgeneratie

3.1 Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- De verkeersgeneratie is aan de hand van de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren - kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' berekend. Deze kencijfers beschrijven de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer die door een functie gegenereerd wordt.
- De kencijfers maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad en gebiedstype. Op basis van de Uitvoeringsnota Parkeren liggen de woningbouwontwikkelingen in zone C. Het gebiedstype 'rest bebouwde kom' sluit hier het beste op aan. Gelijk aan de parkeerberekening is ook bij de verkeersgeneratie uitgegaan van matig stedelijk gebied.
- De kencijfers geven een bereik aan met een minimale en een maximale waarde voor de verkeersgeneratie (de bandbreedte is 0,8 ritten groot). Aangezien in de Uitvoeringsnota Parkeren wordt uitgegaan van lage norm voor het aantal parkeerplaatsen (gebaseerd op de kencijfers van het CROW), wordt ook in de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan van de 'lage' waarde. Hiervoor is de minimale norm + 0,2 gehanteerd.
- De verkeersgeneratie is de som van verkeersproductie en verkeersattractie (dat wil zeggen de som van het inkomend en uitgaand verkeer). Uitgangspunt is dat het aantal vertrekken op etmaalniveau gelijk is aan het aantal aankomsten.
- De kencijfers berekenen de verkeersgeneratie voor weekdagen. Voor woningen omschrijft het CROW een omrekenfactor (1,11 respectievelijk) om de verkeersgeneratie op werkdagen te bepalen.
- Er is uitgegaan van dezelfde typologieën woningen als omschreven in paragraaf 2.1.

3.2 Berekening verkeersgeneratie per werkdagemaal

In Tabel 2 zijn de uitkomsten van de berekening van de verkeersgeneratie voor de twee woningbouwontwikkelingen opgenomen. Op basis van het woningbouwprogramma genereert Overhoeken West circa 320 autoritten per dag en Overhoeken Oost circa 1.120 autoritten per dag. De totale verkeersgeneratie van beide woningbouwontwikkelingen samen bedraagt ongeveer 1.450 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal.

Tabel 2: De berekende verkeersgeneratie voor beide locaties.

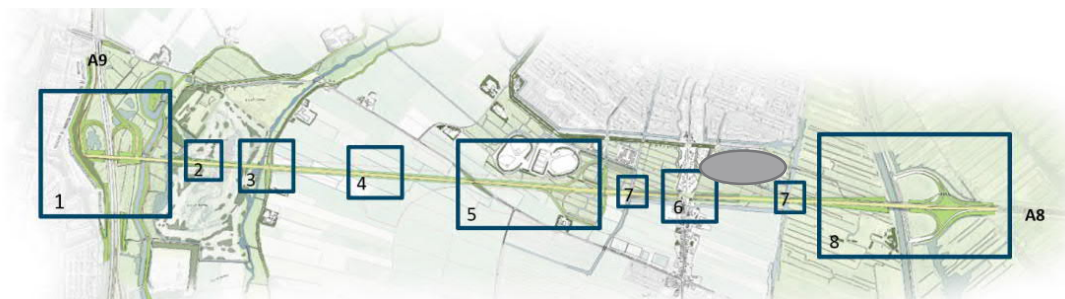
	Aantal	Kencijfer	Verkeersgeneratie
<u>Overhoeken West</u>			
Rij- en hoekwoning (duur)	30	6,9	207
Rij- en hoekwoning (goedkoop)	12	6,9	83
Totaal weekdag			290
Totaal werkdag		1,11	322
<u>Overhoeken Oost</u>			
Rij- en hoekwoning (duur)	62	6,9	428
Rij- en hoekwoning (middelduur)	42	6,9	290
Rij- en hoekwoning (goedkoop)	24	6,9	166
2-onder-1-kap woning (duur)	14	7,6	106
Vrijstaande woning (duur)	2	8,0	16
Totaal weekdag			1.006
Totaal werkdag		1,11	1.116
<u>Overhoeken totaal werkdag</u>			circa 1.450

4. Effecten op de verkeersafwikkeling

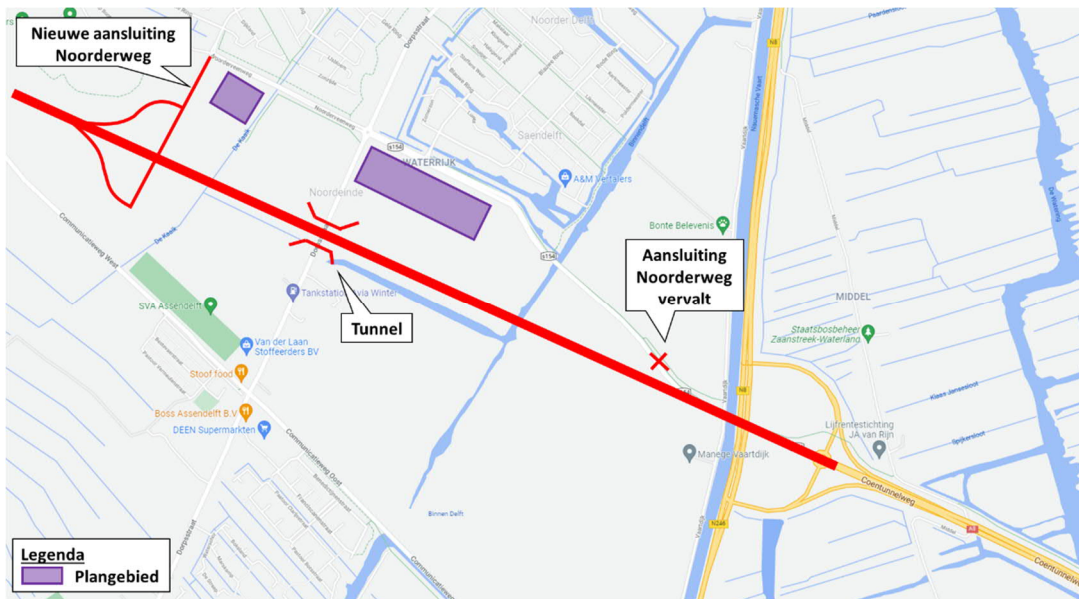
4.1 Uitgangspunten

Er zijn plannen om een nieuwe verbindingsweg tussen de A8 en de A9 aan te leggen, die langs het te ontwikkelen plangebied loopt. In het 'Eindrapport planMER, verbinding A8-A9' (Anteagroup, 2017) zijn drie alternatieven voor deze verbindingsweg omschreven.

In de huidige notitie is als uitgangspunt gehanteerd dat het Golfbaanalternatief de nieuwe verbindingsweg zal vormen (Figuur 3). De provincie Noord-Holland rekent ook met dit alternatief. Naast de aanleg van de nieuwe verbindingsweg en een nieuwe aansluiting op deze verbindingsweg ten westen van de Dorpsstraat kent deze variant ook het afwaarderen van de huidige Noorderveenweg van een weg toegankelijk voor autoverkeer naar een fietsverbinding (Figuur 4).



Figuur 3: Het Golfbaanalternatief voor de nieuwe verbindingsweg tussen de A8 en de A9. In paars aangegeven de locatie van de woningbouwontwikkelingen. Bron: Eindrapport planMER, verbinding A8-A9' (Anteagroup, 2017).



Figuur 4: De infrastructuurwijzigingen in het Golfbaanalternatief ter hoogte van Assendelft

4.2 Verdeling van het verkeer gedurende de dag

De verkeersbelasting tijdens de piekuren is bepalend voor de effecten op de verkeersafwikkeling. Voor woningen betreft dit het ochtend- en het avondspitsuur, als de bewoners naar het werk vertrekken in de ochtend en in de avond weer thuis arriveren. Over het algemeen wordt aangenomen dat de verkeersintensiteit tijdens het drukste spitsuur 10% van de etmaalintensiteit bedraagt (zowel voor het drukste ochtend- als avondspitsuur). Voor de woningbouwontwikkelingen betekent dit dat in beide drukste spitsuren sprake is van een intensiteitstoename van circa 145 motorvoertuigen. Echter, in de ochtendspits is het verkeer met name van de woningbouwlocaties af gericht, terwijl in de avondspits het verkeer voornamelijk naar de woningbouwlocaties toe rijdt. De verdeling van het verkeer ingaand en uitgaand is geschat op basis van expert judgement. In Tabel 3 is de verdeling van het verkeer van en naar de planlocatie gedurende de dag weergegeven.

Tabel 3: De verdeling van het verkeer tijdens werkdagen in het drukste spitsuur.

	Ochtendspits (periode 07.00 – 09.00 uur)	Avondspits (periode 16.00 – 18.00 uur)
<i>Naar planlocatie</i>	1,5% / 22 mvt	8,5% / 123 mvt
<i>Van planlocatie</i>	8,5% / 123 mvt	1,5% / 22 mvt

4.3 Routekeuze

In Figuur 5 is de verwachten routekeuze van de verkeersgeneratie ten gevolge van de woningbouwontwikkeling weergegeven. Naar verwachting rijdt ongeveer de helft van het verkeer van/naar de nieuwe verbindingsweg, 30% rijdt via de Dorpsstraat naar het noorden en 20% rijdt via de Dorpsstraat naar het zuiden.



Figuur 5: De verwachte routekeuze van het verkeer van de woningbouwontwikkelingen.

4.4 Verkeersafwikkeling

De grootste impact van de planontwikkeling is te verwachten op de rotondes op de Noorderveenweg, aangezien de woningbouwontwikkelingen hierlangs het verkeer ontsluiten. Het effect is naar verwachting beperkt tot gemiddeld circa 2,5 voertuigen per minuut extra tijdens de piekmomenten. Dit is zeer beperkt en gaat niet tot knelpunten leiden.

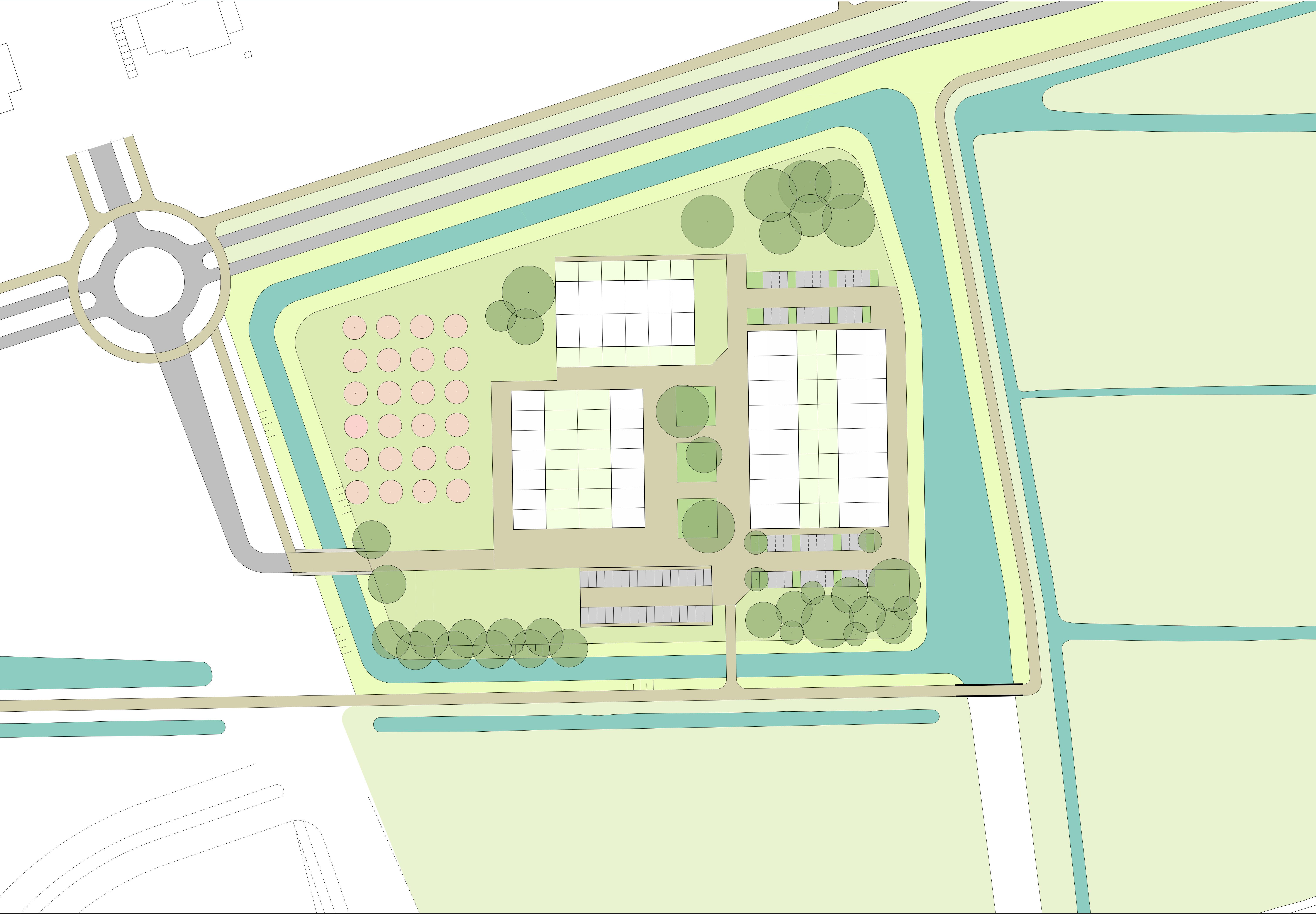
Met de komst van de nieuwe verbindingsweg A8 – A9 ontstaat extra capaciteit op de Noorderveenweg en de rotondes bij Overhoeken West en Overhoeken Oost, aangezien hiermee een doorgaande route tussen Assendelft en het oosten verdwijnt.

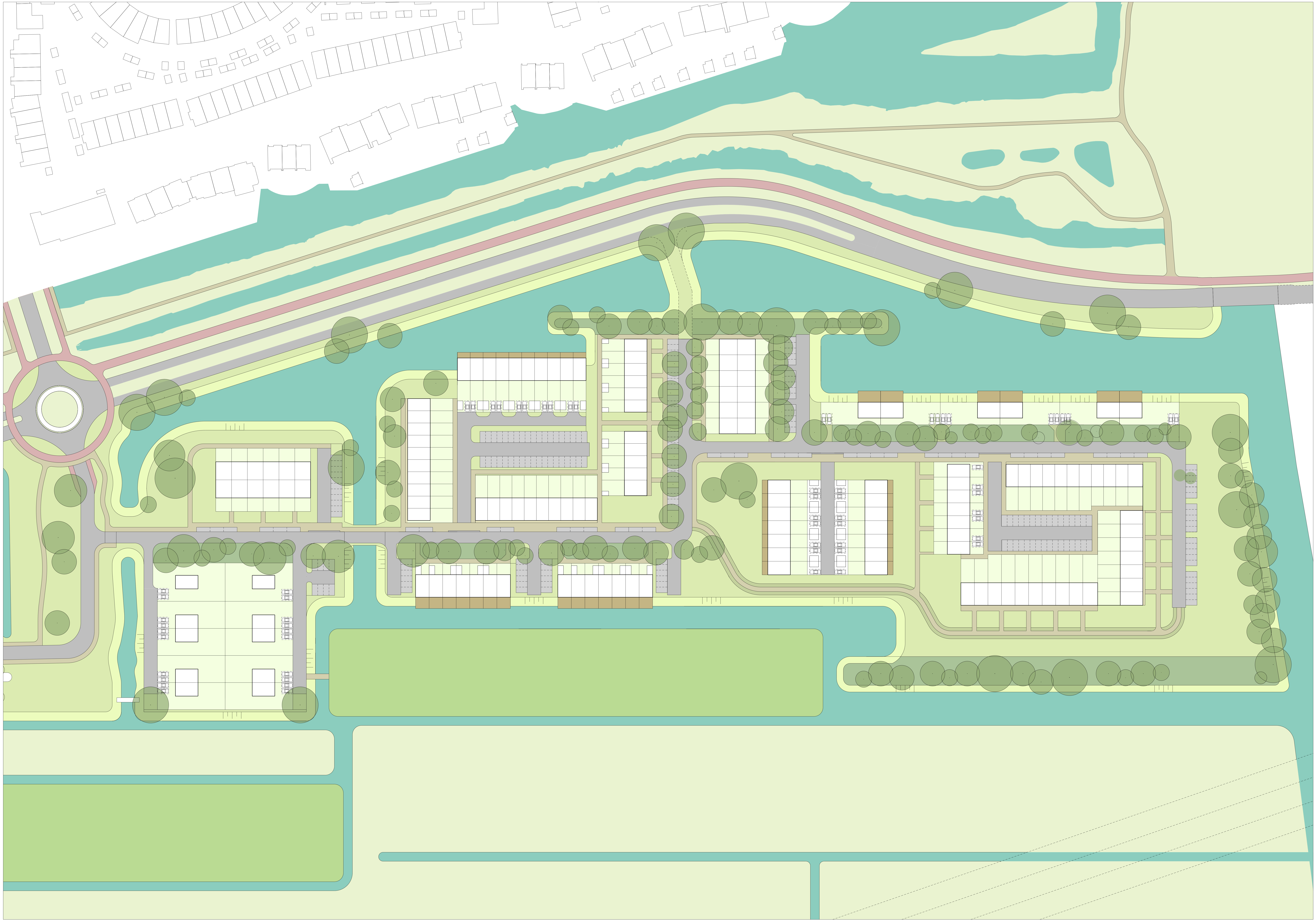
5. Conclusie

Op basis van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De parkeervraag van de woningbouwontwikkeling Overhoeken West bedraagt 71 autoparkeerplaatsen, voor Overhoeken Oost 248 autoparkeerplaatsen.
- De twee woningbouwlocaties genereren naar verwachting ongeveer 1.450 motorvoertuigverplaatsingen per werkdagemaal.
- Het effect van de verkeersgeneratie van de planontwikkeling zelf is beperkt, zelfs zonder de nieuwe verbindingsweg tussen de A8 en A9. Gemiddeld bedraagt de extra belasting tijdens piekmomenten op de verkeersafwikkeling ongeveer 2,5 voertuigen per minuut van beide planontwikkelingen samen.
- Door de geplande realisatie van een nieuwe verbindingsweg tussen de A8 en A9, nemen de intensiteiten op de Noorderveenweg, waar beide planontwikkelingen op aansluiten, fors af als gevolg van het verdwijnen van de doorgaande route tussen Assendelft en het Oosten. Hierdoor ontstaat extra ruimte voor de verkeersafwikkeling van Overhoeken West en Overhoeken Oost.

Bijlage 1: Stedenbouwkundig plan (d.d. 21-11-2022)





Together with our clients
and the collective
knowledge of our 18,500
architects, engineers and
other specialists, we co-
create solutions that
address urbanisation,
capture the power of
digitalisation, and make our
societies more sustainable.

Sweco – Transforming
society together