

QuickScan voorkeursscenario Sportlandschap Middengebied Stede Broec

zaaknummer
definitief
29 november 2022



QuickScan voorkeursscenario Sportlandschap Middengebied Stede Broec

zaaknummer
definitief
versiebeschrijving: ter vaststelling door het college
29 november 2022

Auteurs

Afdeling Beheer & Geo-informatie | Team Verkeer

Opdrachtgever

Gemeente Stede Broec
Middend 2
1611 KW Bovenkarspel

datum vrijgave
29-11-2022

Status
concept

goedkeuring



vrijgave



Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Opgave	1
1.3	Doelstellingen	1
1.4	Leeswijzer	1
1.5	Colofon	2
2	Scenario's Sportlandschap	3
3	Parkeren	5
4	Verkeersgeneratie	7
4.1	Verkeersgeneratie voorkeursscenario	7
4.2	Verkeersgeneratie voor fietsers per scenario	8
5	Verkeersafwikkeling	9
5.1	Verkeersafwikkeling voorkeursscenario	9
5.2	Verkeersafwikkeling voor fietsers per scenario	10
6	Verbetersuggestie	11
6.1	Verbetersuggesties parkeren	11
6.2	Verbetersuggesties gemotoriseerd verkeer	11
6.3	Verbetersuggesties fietsers	11
6.4	Vervolg	11
	Bijlage verkeersbewegingen	13

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2017 heeft de gemeente Stede Broec de “Gebiedsvisie Stede Broec Zuidwest” vastgesteld. In de gebiedsvisie is voor het middengebied de ambitie opgenomen om door te ontwikkelen tot een gebied waarbinnen sport, bewegen, recreatie en landschap centraal staat en eventueel aangevuld met ondersteunende woningbouw.

Sindsdien zijn een aantal recente ontwikkelingen bepalend geworden voor de context van deze opgave. De N307 is inmiddels volop in gebruik en ten oosten van de locatie wordt de woonwijk ‘Waterweide’ ontwikkeld. De gemeente heeft besloten om de ambitie voor het middengebied verder te verkennen en hiervoor een Omgevingsplan vast te stellen in 2024. Dit is de aanleiding om nu te starten met het opstellen van een masterplan.

Het middengebied wordt begrensd door de Voetakkers, Wijzend en de Raadhuislaan.

1.2 Opgave

Als we kijken naar het middengebied, denken we uiteraard aan sport en bewegen. Er zijn reeds vele sportvoorzieningen aanwezig en er liggen kansen om dit aanbod verder uit te breiden door verplaatsing vanuit andere delen van de gemeente. Denk bijvoorbeeld aan verplaatsing van zwembad/sporthal ‘De Kloet’, tennisbanen en handbal. Daarnaast biedt de visie ruimte voor aanvullend/ondersteunend programma. De vastgestelde gebiedsvisie vormt een kader voor ontwikkeling.

De ontwikkeling van het middengebied heeft gevolgen voor de verkeersafwikkeling op en rondom het sportlandschap.

1.3 Doelstellingen

De ontwikkeling heeft gevolgen voor de verkeersafwikkeling op en rondom het sportlandschap. Er zijn verschillende scenario’s opgesteld die ieder afzonderlijk van invloed zijn op de verkeersafwikkeling.

In deze QuickScan wordt per scenario ingegaan op de parkeerbehoefte en wat de impact is op de verkeersbewegingen rondom het Sportlandschap.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de scenario’s van de mogelijkheden voor het sportlandschap beschreven. In de daaropvolgende hoofdstukken wordt per onderdeel de effecten beschreven, wat de impact is van de scenario’s op de verkeersbewegingen en de parkeeropgave. In hoofdstuk 6 staan de verbeteringsuggesties beschreven die mogelijk zijn bij de scenario’s.

1.5 Colofon

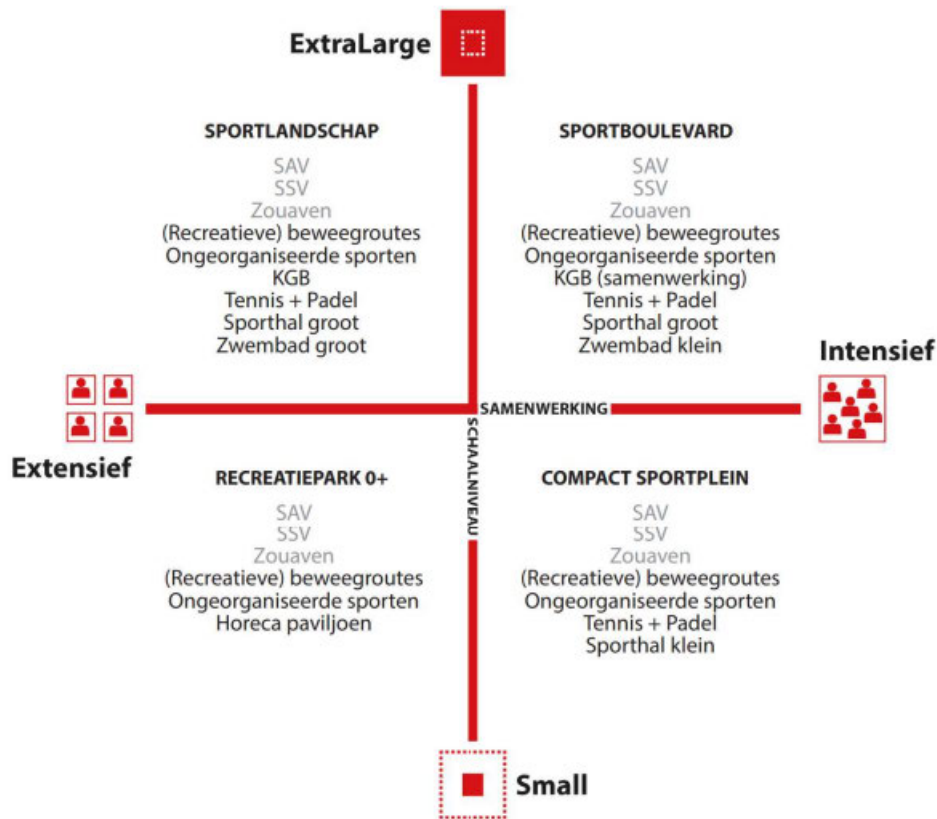
Dit beheerplan is geschreven in juli 2022, door Afdeling Beheer & Geo-informatie | Team Verkeer van de SED-organisatie. Het plan is door de volgende betrokkene(n) opgesteld:

Naam	Functie	Onderdeel (indien van toepassing)
[REDACTED]	Regisseur openbare ruimte	Auteur
[REDACTED]	Adviseur Verkeer	Meelezer
[REDACTED]	Adviseur Verkeer	Parkeernorm en verbeteruggesties

Figuur 1: overzicht betrokkenen opstellen quickscan

2 Scenario's Sportlandschap

Voor het sportlandschap middengebied zijn een viertal scenario's opgesteld. In onderstaande overzichten worden in hoofdlijnen de scenario's beschreven. Na participatie met de gemeenteraad, inwoners en de sportverenigingen is een voorkeursscenario opgesteld.



Figuur 1: Overzicht scenario's sportlandschap middengebied Stede Broec.

LEGENDA

- SAV (Streker Atletiek Vereniging)
- SSV (Streker Survival Vereniging)
- Zwembad klein (25m bad + kinderbad)
- Sporthal groot (4 zalen)
- Tennis en Padel Vereniging
- Voetbalvereniging Zouaven
- Woningbouw
- Nieuwe ontwikkellocatie
- Parkeren
- Sportboulevard
- Recreatief wandel- en fietspad
- Handbalveld buiten
- Parkzone
- Reserveringsgebied extra programma (KGB, handbal, tennis)
- Overloopgebied extra voetbalvelden
- Flexibel recreatiegebied
- Archeologische site
- Survival Vereniging route
- Nieuwe vaarroute
- Bestaande bomen
- Nieuwe bomen
- Skatepark
- Yoga
- Bootcamp plek
- Wielersport
- Horeca



Figuur 2: Voorkeursscenario

3 Parkeren

Op dit moment zijn er geen parkeernormen of beleid ten aanzien van parkeren in de gemeente Stede Broec. In het Verkeersplan Stede Broec gaat de gemeente uit van de norm die het CROW hanteert.

In de CROW is er tevens geen norm voor fietsparkeren en is er ook geen parkeernorm voor een voetbalveld. De parkeernorm die een voetbalveld het dichtst benaderd is die van een sportveld. Een voetbalveld heeft een netto oppervlak van 0,64ha. In de CROW publicatie komt de parkeernorm overeen met een gemiddelde norm van 20 parkeerplaatsen per hectare.

Voor de ontwikkeling van het sportlandschap gaan we uit van de volgende normen conform de CROW.

Functie	Norm	Eenheid
Fitnessstudio, sportschool	4,8	100m ²
Fitnesscentrum	6,3	100m ²
Sporthal	2,9	100m ²
Sportzaal	2,9	100m ²
Tennishal, -baan	0,5	100m ²
Squashhal	2,7	100m ²
Sportveld/Atletiek/Voetbal	20	Hectare
Handbal	2,9	100 m ²
Zwembad overdekt	11,5	100m ² bad
Moestuin	0,6	1000m ²
Woningen vrijstaand	2,2	Woning
Appartementen middel duur	1,4	Appartement

In de huidige situatie wordt ook gebruikt gemaakt van de parkeervoorziening door medewerkers van het Martinuscollege. Dit is verder niet van invloed op de huidige voorziening. In de huidige situatie zijn er 64 parkeerplaatsen aanwezig op de locatie van de atletiekvereniging en de voetbal-accommodatie.

Voor de berekening van het fietsparkeren is geen norm gehanteerd en is uitgegaan van een gemiddelde van de huidige aanwezige fietsparkeervoorzieningen binnen de verschillende accommodaties binnen de gemeente Stede Broec. Op dit moment verschilt het aantal fietsparkeervoorzieningen per accommodatie en is een vergelijking gemaakt met normen uit andere gemeenten. Voor het stallen van fietsvoertuigen dient voor 100% te worden uitgegaan dat de voorziening geschikt zijn voor fietsen met bredere banden.

Functie	Fietsparkeren	Eenheid
Fitnessstudio, sportschool	2,6	100m ²
Sporthal	3,3	100m ²
Sportzaal	5,2	100m ²
Tennishal, -baan	1,0	100m ²
Voetbal	100	Hectare
Atletiek	20	Hectare
Handbal	3,3	100 m ²
Zwembad overdekt	4,0	100m ² bad

In onderstaand overzicht worden de effecten op de parkeerbalans op het voorkeursscenario beschreven.

Voorkeursscenario:

In het voorkeursscenario zijn de effecten voor het parkeren.

De norm geeft aan dat voor de:

- zes voetbalvelden 77 parkeerplaatsen nodig zijn.
- atletiek 30 parkeerplaatsen nodig zijn
- grootschalige sportvoorziening:
 - sporthal uitgaande van 2350m²: 68 parkeerplaatsen
 - 6 tennisvelden en 2 padelbanen: 8 + 2 parkeerplaatsen
 - Handbalveld: 23 parkeerplaatsen
 - Zwembad klein 1600m²: 184 parkeerplaatsen
- zestig woningen: 82 parkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat één parkeerplek op eigen erf worden gerealiseerd voor de woningen aan de Wijzend. Voor de appartementen is het uitgangspunt dat alle voertuigen in het openbaar geparkeerd kunnen worden. Openbaar zijn er 82 parkeerplaatsen nodig.

Op de lange termijn voorziet het sportlandschap in een aantal voorzieningen die een extra effect hebben op de parkeerbalans.

- drie extra voetbalveld voor toevoeging KGB, hiervoor zijn 38 parkeerplaatsen nodig zijn
- toevoeging van grootschalige sportvoorziening:
 - een tweede kleine sporthal uitgaande van 1800m²: 52 parkeerplaatsen
 - 5 tennisvelden: 7 parkeerplaatsen
 - Handbalveld: 23 parkeerplaatsen

In het voorkeursscenario mag worden uitgegaan van dubbelgebruik van een aantal functies. Aangenomen wordt dat de sporthal en het zwembad een overlap in gebruik hebben. In het voorkeursscenario levert dit een voordeel van 68 parkeerplaatsen.

In totaal zijn voor het voorkeursscenario 406 parkeerplaatsen voor motorvoertuigen en 524 fietsparkeervoorzieningen nodig.

Op lange termijn dient er voor het parkeren van voertuigen en fietsen in het voorkeursscenario extra capaciteit te worden gereserveerd. Voor de uitbreiding van het sportlandschap zijn in totaal 120 extra parkeerplaatsen en 231 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk.

In het voorkeursscenario wordt voorgesteld om de huidige locatie sportcentrum 'De Kloet' als nieuwe ontwikkellocatie aan te wijzen. Met deze ontwikkelingen kunnen vrachtwagens die gebruik maken van de huidige parkeerplaats geen gebruik meer maken van de parkeerplaats. Het sportlandschap is niet altijd toegankelijk waarmee de mogelijkheid vervalt om parkeerplekken voor vrachtwagens met een lengte van 18m¹ mogelijk te maken.

4 Verkeersgeneratie

Met de ontwikkeling van het sportlandschap heeft het voorkeursscenario's gevolgen voor de verkeersbewegingen rondom de ontwikkellocatie.

In het plangebied is het voorkeursscenario's van invloed zijn op de verkeersbewegingen. De verkeersgeneratie is berekend aan de hand van de parkeernormen zoals opgenomen in hoofdstuk 3. Hierbij wordt het dubbelgebruik niet meegerekend in de verkeersgeneratie.

Hieronder worden de effecten beschreven voor de verkeersgeneratie rondom het plangebied.

4.1 Verkeersgeneratie voorkeursscenario

Voorkeursscenario:

In het voorkeursscenario zijn in totaal 524 parkeerplaatsen nodig.

Verkeersgeneratie 'Voorkeursscenario'	
Aantal parkeerplaatsen (zonder dubbelgebruik)	484
Ritten/auto	2
Aantal keren dat de parkeerplaats is bezet	3
Totaal aantal verkeersbewegingen	2904 mvt/etmaal

In het voorkeursscenario valt af te lezen dat 2900 mvt/etmaal aan verkeersgeneratie is. De verkeersgeneratie neemt met ca. 1250 voertuigbewegingen toe die van invloed zijn op de omliggende wegen. Het verplaatsen van zwembad 'De Kloet' is niet van invloed op het aantal verkeersbewegingen naar het sportlandschap. De toename is het gevolg van het toevoegen van een aantal kleinschalig sportvoorzieningen en de toevoeging van woningbouw en het realiseren van een grotere sporthal.

Op de lange termijn na de toevoeging van een kleine sporthal, toevoegen van de 'KGB' voetbalvereniging en het toevoegen van een extra handbalveld en tennisbanen wordt extra verkeersbewegingen gegenereerd.

Verkeersgeneratie 'Voorkeursscenario' op lange termijn	
Aantal parkeerplaatsen (zonder dubbelgebruik)	604
Ritten/auto	2
Aantal keren dat de parkeerplaats is bezet	3
Totaal aantal verkeersbewegingen	3626 mvt/etmaal

In het voorkeursscenario op lange termijn valt af te lezen dat 3600 mvt/etmaal aan verkeersgeneratie is. De verkeersgeneratie neemt met ca. 2000 voertuigbewegingen toe die van invloed zijn op de omliggende wegen.

4.2 Verkeersgeneratie voor fietsers per scenario

Bij het voorkeursscenario zal de fietsgeneratie toenemen. Dit is vooral van invloed omdat de sport geclusterd is in het Sportlandschap. Op de lange termijn zal de fietsgeneratie verder toenemen.

5 Verkeersafwikkeling

Met de ontwikkeling van het sportlandschap heeft het voorkeursscenario's gevolgen voor de verkeersafwikkeling rondom de ontwikkellocatie. De verkeersgeneratie is berekend in hoofdstuk 4.

Hieronder wordt voor het voorkeursscenario beschreven wat de effecten zijn voor de verkeersafwikkeling rondom het plangebied. Uitgangspunt is dat de voetbalverenigingen op het huidige niveau blijven spelen en er geen sprake is van de ambitie 'betaald voetbal'.

5.1 Verkeersafwikkeling voorkeursscenario

Voorkeursscenario:

In het voorkeursscenario zijn ca. 2900 verkeersbewegingen geprognoseerd. In dit scenario neemt de verkeersgeneratie toe met ca. 1250 mvt/ etmaal.

De toename van het aantal verkeersbewegingen vindt met name plaats op de Raadshuislaan tussen de Wijzend / de Stede Broecweg en de N307.

Door de het centraliseren van de sportvoorzieningen in één sportlandschap zijn er meerdere ontsluitingen nodig.

Conclusie

De toename van het aantal verkeersbewegingen op de Stede Broecweg leidt niet tot noodzakelijke aanpassingen. Echter de toename op de Raadshuislaan (tussen de Wijzend / Stede Broecweg en de N307) is niet wenselijk zonder dat er aanpassingen worden gedaan. Met de toename van het aantal verkeersbewegingen dient nader onderzocht te worden hoe de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer geoptimaliseerd worden en hoe de combinatie met de locatieontwikkeling Waterweide geoptimaliseerd kan worden.

Voorkeursscenario op lange termijn:

In dit scenario zijn ca. 3600 verkeersbewegingen geprognoseerd. In dit scenario neemt de verkeersgeneratie toe met 2000 mvt/ etmaal.

De extra toename van het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van het voorkeursmodel vindt met name plaats op de Raadshuislaan (tussen de Wijzend en de Verlengde Raadshuislaan) en de Stede Broecweg.

Door de het centraliseren van de sportvoorzieningen in één sportlandschap zijn er meerdere ontsluitingen nodig.

Conclusie

De toename van het aantal verkeersbewegingen op de Stede Broecweg leidt niet tot noodzakelijke aanpassingen. Echter de toename op de Raadshuislaan (tussen de Wijzend / Stede Broecweg en de N307) is niet wenselijk zonder dat er aanpassingen worden gedaan. Met de toename van het aantal verkeersbewegingen dient nader onderzocht te worden hoe de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer geoptimaliseerd wordt en hoe de combinatie met de locatieontwikkeling Waterweide gerealiseerd kan worden.

Daarnaast wordt op lange termijn een significante toename verwacht op de Raadhuislaan (tussen de Wijzend en de Zesstedenweg) hetgeen niet wenselijk is zonder dat er aanpassingen worden gedaan. Met de toename van het aantal verkeersbewegingen dient nader onderzocht te worden hoe de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer geoptimaliseerd wordt op de Raadhuislaan (tussen de Wijzend / Stede Broecweg en de Zesstedenweg en welke maatregelen afdoende zijn voor het verkeer te beperken.

5.2 Verkeersafwikkeling voor fietsers per scenario

Bij het voorkeursscenario op lange termijn neemt het aantal fietsbewegingen toe. De toename vindt plaats op de Raadhuislaan (tussen Stede Broecweg en Zesstedenweg) en Stede Broecweg.

Conclusie

De toename van het aantal verkeersbewegingen van fietsers op de Stede Broecweg en de Raadhuislaan leidt niet tot noodzakelijke aanpassingen. Echter door de toename op de Raadhuislaan (tussen de Wijzend en de Zesstedenweg) is niet verenigbaar met de toename van het aantal mototvoertuigbewegingen. De toename van het aantal fietsbewegingen dient nader onderzocht te worden hoe de afwikkeling van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer geoptimaliseerd wordt. Hierbij dienen de kruisingen met de Raadhuislaan tussen de Wijzend / Stede Broecweg en de N307 voldoende verkeersveilig te worden ingericht.

6 Verbetersuggestie

6.1 Verbetersuggesties parkeren

Naar aanleiding van de QuickScan wordt voorgesteld om voor het voorkeurscenario's ten aanzien van de bereikbaarheid van de parkeergelegenheden meerdere ontsluitingen te realiseren zodat het aanbod van voertuigen meer verspreid wordt.

6.2 Verbetersuggesties gemotoriseerd verkeer

In hoofdstuk 5 is een toename van verkeer rondom de planontwikkeling te verwachten. De verkeerstoeename op de Raadhuisklaan gelegen tussen de Stede Broecweg en Verlengde Raadhuisklaan vormt op dit moment al een probleem wat tot bezwaren leidt bij omwonende. Het is aan te bevelen om nader onderzoek naar de mogelijkheden die leiden tot een vermindering van verkeer op de Raadhuisklaan. Hierbij dient ook de zuidzijde van de Raadhuisklaan tussen De Wijzend / Stede Broecweg en de N307 meegenomen te worden. Hierbij stellen we voor om een onderzoek te doen naar verbeteringen, waaronder:

- a. De bewegwijzering naar het toekomstige sportlandschap;
- b. Het afwaarderen van de Raadhuisklaan of verleggen van de Raadhuisklaan tussen de Industrieweg en de Zesstedenweg en deze op te nemen in de planontwikkeling van de voormalige tennis en handbalvereniging.
- c. Het aanpassen van de Raadhuisklaan tussen De Wijzend / Stede Broecweg en de N307
- d. Het aantrekkelijker maken van de route over de Stede Broecweg.

In het Verkeersplan Stede Broec worden verbeteringen voorgesteld. Deze verbeteringen krijgen een hogere prioriteit in met de realisatie van het voorkeurscenario. In het verkeersplan zijn de volgende verbeteringen opgenomen:

- a. Verbeteren toegankelijkheid voor fietsers die de Stede Broecweg oversteken ter hoogte van het Martinus college;
- b. Aanpassen van de rotonde Stede Broecweg – Raadhuisklaan – de Wijzend.
- c. Onderzoeken naar de mogelijkheid voor vrachtwagenparkeren in de gemeente.

6.3 Verbetersuggesties fietsers

In het voorkeurscenario's is er een toename van fietsverkeer rondom de planontwikkeling. Het is aan te bevelen om de kruisingen vanaf de ontwikkeling 'Waterweide', de rotonde Wijzend-Stede Broecweg en de Raadhuisklaan aan te passen op fietsveiligheid. Hier liggen kansen om ook het zuidelijk deel van de Raadhuisklaan verkeersveiliger voor gemotoriseerd verkeer en fietsers in te richten. Ook wordt voorgesteld om parallel aan de Raadhuisklaan tussen de Stede Broecweg richting de Voetakkers een extra fietspad in het sportlandschap op te nemen.

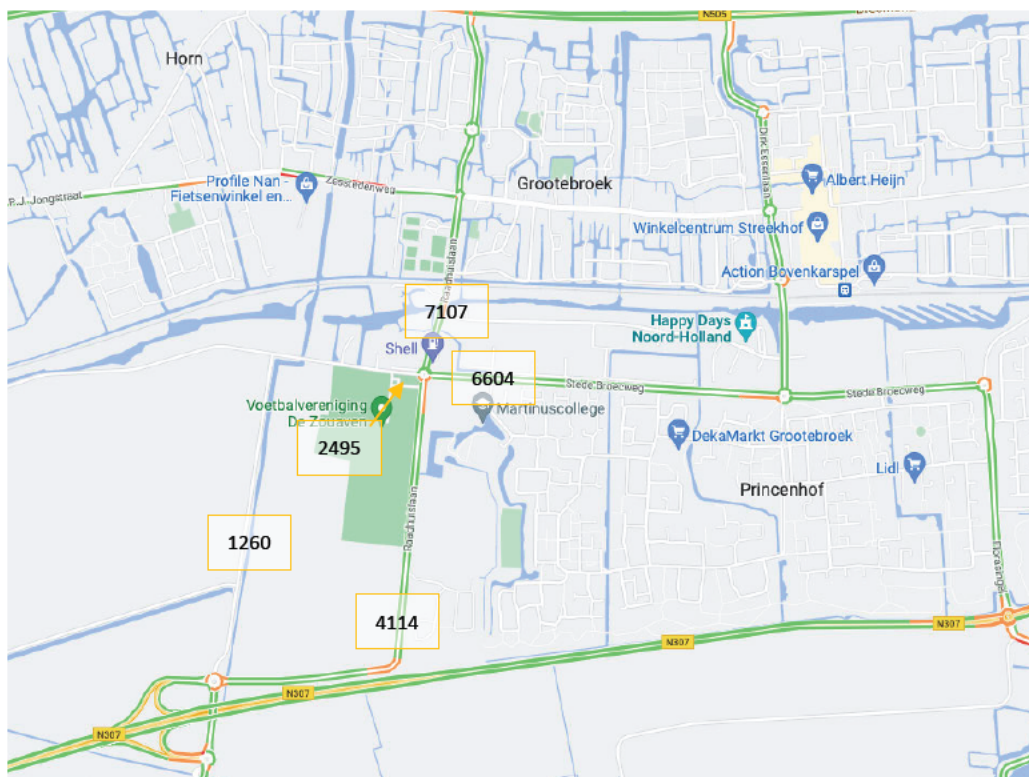
6.4 Vervolg

In de hoofdstukken 6.2 en 6.3 worden een aantal verbeteringsuggesties voorgesteld die tot de mogelijkheid behoren. De noodzakelijke maatregelen kunnen werkelijk bepaald worden na het opstellen van een verkeersmodel en een verkeersuitvoeringsplan. Met het verkeersmodel wordt inzicht gegeven in de huidige en toekomstige verkeersstromen naar aanleiding van de toekomstige locatieontwikkelingen binnen de gemeente Stede Broec. In het uitvoeringsplan worden de ambities en doelstellingen nader uitgewerkt. Te denken valt aan maatregelen die bijdragen aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid met de bijbehorende investeringen.

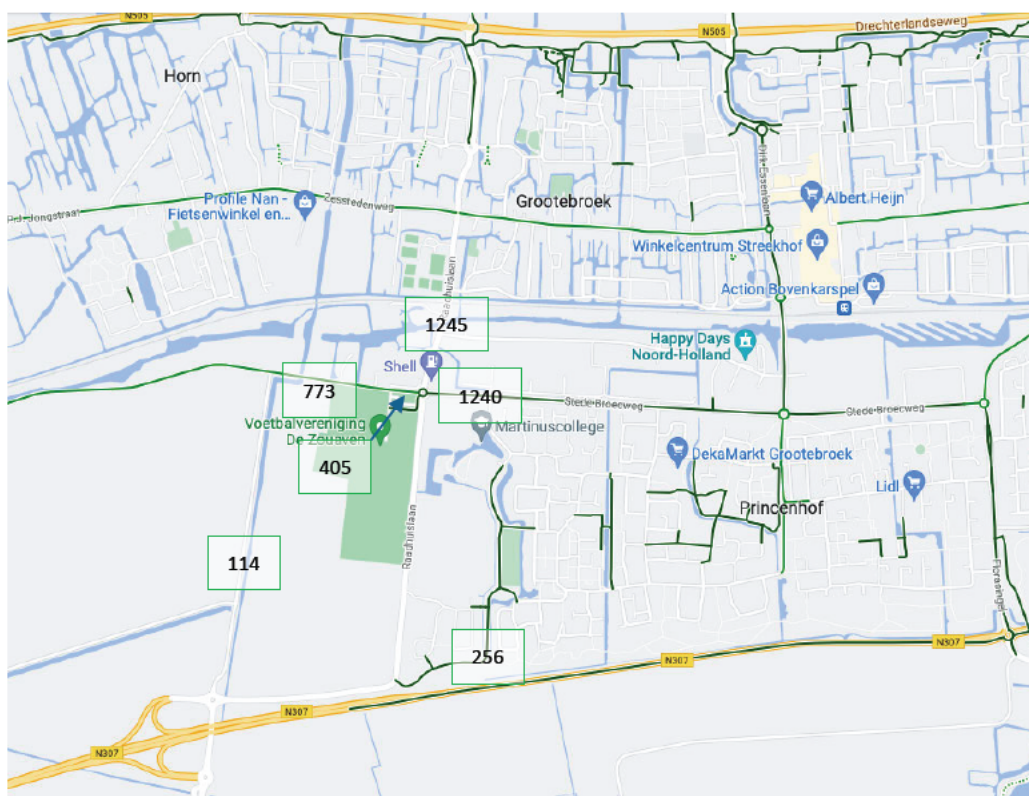
De gemeenteraad van de gemeente Stede Broec heeft met de behandeling van de voorjaars- en kadernota 2022 e.v. toestemming gegeven voor het opstellen van een verkeersmodel en een

uitvoeringsplan. Met het verkeersmodel en het uitvoeringsplan wordt medio 2023 duidelijk welke maatregelen concreet nodig zijn met betrekking tot het gekozen scenario.

Bijlage verkeersbewegingen



Figuur 1: Verkeersbewegingen huidige situatie



Figuur 2: Fietsbewegingen huidige situatie