

Gemeente Wormerland

Ontsluiting WSV-locatie

Gemeente Wormerland

Ontsluiting WSV-locatie

Datum 24 januari 2007
Kenmerk WML023/Anf/0175
Eerste versie 11 januari 2006

Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Gemeente Wormerland
Titel rapport	Ontsluiting WSV-locatie
Kenmerk	WML023/Anf/0175
Datum publicatie	11 januari 2006
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer K. van 't Veer
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren J.A. Waagmeester (projectleider), A. Salimian, H.B. Huisman en F.F.A Aarnink
Projectomschrijving	De sportaccommodaties op de huidige locatie van de WSV kunnen in de toekomst compacter worden, waardoor ruimte ontstaat om op deze locatie woningen te bouwen. In deze studie worden de verkeerseffecten hiervan beschreven en wordt advies gegeven over de ontsluiting van de nieuwe woningbouwlocatie.
Trefwoorden	Wormerland, WSV, ontsluiting

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Ontsluitingsmogelijkheden WSV-locatie	3
3	Ontsluitingsmogelijkheden studiegebied	7
4	Conclusies	10
	Bijlage	
1	Verschillenplot intensiteiten	

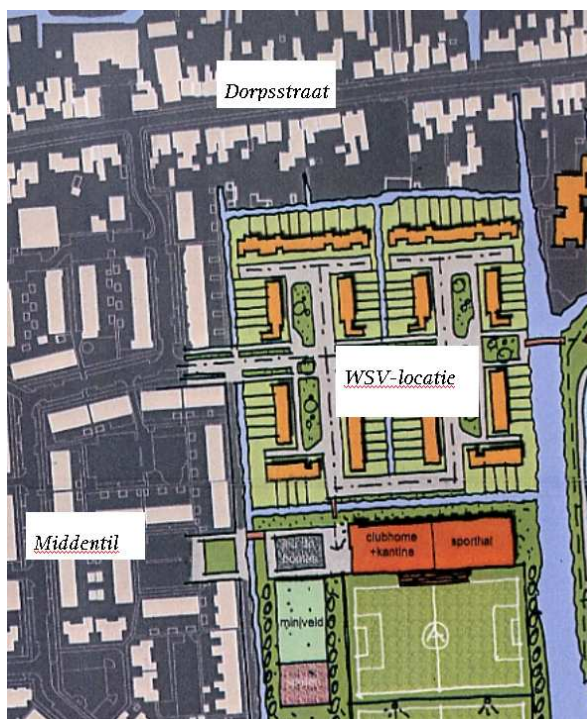
1 Inleiding

Aanleiding

Het huidige sportcomplex van WSV wordt begrensd door de Dorpsstraat (aan de noordzijde), de woonwijk Middentil (aan de westzijde) en de ijsbaan (aan de oostzijde). De sportaccommodaties op de huidige WSV locatie kunnen in de toekomst compacter worden, waardoor ruimte ontstaat om op deze locatie ongeveer 100 woningen te bouwen. Daarnaast wil de gemeente graag inzicht krijgen in de mogelijkheid en wenselijkheid om de verkeersontsluiting op een meer structurele manier te verbeteren, indien later zou blijken dat in het aangrenzende gebied ook nog woningen gebouwd kunnen worden.

De gemeente Wormerland heeft Goudappel Coffeng BV advies gevraagd over de ontsluiting en de verkeers-effecten van de nieuwe woningbouwlocatie.

Het sportcomplex heeft een oppervlakte van circa 63.800 m². In beginsel worden de locaties van het voormalig tuincentrum Koelemeijer, gelegen aan de noordwestelijke kant van het complex en het Verenigingsgebouw Sint Joseph in de herontwikkeling meegenomen. Daardoor heeft het totale herontwikkelingsgebied een oppervlakte van circa 75.000 m².



Figuur 1.1: Ligging plangebied

Om de mogelijkheden voor een optimale verkaveling en ontsluiting van het gebied open te houden, wordt het gebied tussen het sportcomplex en de Mariastraat als *studiegebied* meegenomen.

Vraagstelling

De vraagstelling is op welke wijze het gebied zou moeten worden ontsloten. Hierbij worden twee modellen onderscheiden, namelijk:

- Wat zijn de beste ontsluitingsmogelijkheden bij herontwikkeling van het huidige WSV-complex (sportcomplex en ca. 100 woningen)?
- Ontstaan er structureel betere ontsluitingsmogelijkheden indien het studiegebied (direct ten oosten van het WSV-complex) zou worden meeontwikkeld?

De eerste onderzoeksvraag wordt behandeld in hoofdstuk 2, de tweede onderzoeksvraag komt aan de orde in hoofdstuk 3. Het rapport eindigt met samenvattende conclusies in hoofdstuk 4.

2 Ontsluitingsmogelijkheden WSV-locatie

Op korte termijn ligt het voor de hand om de 100 woningen op het WSV-terrein aan te sluiten op de wijk Middentil (Wezenland), Dorpsstraat of een combinatie van beide wegen.

Bij de vormgeving van de ontsluitingen is het in ieder geval van belang om de bereikbaarheid, ontsluiting en de leefbaarheid voor omwonenden op peil te houden.

Verkeersproductie/attractie nieuwe woningen

Voor nieuwbouwwoningen wordt in de regel uitgegaan van 5 à 6 ritten per woning voor een gemiddelde werkdag. Uit het verkeersmodel komt naar voren dat de gemiddelde verkeersproductie per woning 5,0 ritten bedraagt. De 100 woningen leveren derhalve zo'n 500 ritten per etmaal op. Dit aantal ritten wordt overigens niet alleen door de bewoners zelf gemaakt. Het gaat ook om verkeer van bezoekers, post, aanneemers, vuilnisophaal, politie etc. Dit is in de totale verkeersproductie en -attractie per woning verdisconteerd.

Mogelijkheid voor ontsluiting richting Middentil (via Wezenland)

Als algemene richtlijn voor woonstraten geldt dat een intensiteit tot ongeveer 2.500 motorvoertuigen per etmaal een goed woonklimaat garandeert. Op Wezenland ligt de verkeersintensiteit aanmerkelijk lager. Aan de straten Wezenland en Haremakers liggen 300 adressen, die samen voor ongeveer 1.500 ritten per etmaal zorgen. Deze worden echter verdeeld over verschillende richtingen, zodat de verkeersintensiteit op de straten in Wezenland nergens hoger uitkomt dan ongeveer 1.000 mvt/etm. Dit geldt voor de wegen waarop het meeste verkeer wordt verzameld: de 'uitgangen' van de buurt. Het aantal motorvoertuigen op de Kokerstraat, Arisstraat en Prins van Oranjestraat bedraagt eveneens ongeveer 1.000 mvt/etm¹. Dit is ruim onder de norm van 2.500 mvt/etm.

¹ Raming op basis van het aantal woningen in de buurt en de gemiddelde verkeersproductie en -attractie van woningen, zie ook het eerder door Goudappel Coffeng uitgevoerde onderzoek 'Verkeersadvies noodschool Wormer'.

Wat betreft de bereikbaarheid en leefbaarheid achten wij aansluiting van 100 extra woningen op Wezenland derhalve geen probleem. Ook de nieuwe 500 ritten zullen zich verdelen over verschillende routes (met uitzondering van het huidige -nu zeer rustige- doodlopende stuk van Wezenland waar de nieuwe woningen op aangetakt worden). De extra ritten kunnen over de bestaande profielen worden verwerkt. Als attentieverhogende en snelheidsremmende maatregel kan overwogen worden om bij het begin van het nu doodlopende deel van Wezenland een plateau (verhoogd kruispunt) te realiseren.



Figuur 2.1: Wezenland

Vanaf eind jaren '70 is het oude, historisch gegroeide dorpslint van Wormer uitgebreid met planmatig opgezette woonbuurten. De wijk Middental, gelegen aan de zuidzijde de Dorpsstraat, is zo'n planmatig opgezette woonbuurt. De woonbuurt wordt in noordelijke en westelijke richting ontsloten door de straat Wezenland. Bij de opzet van deze buurt is al rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding in oostelijke richting, hetgeen ook zichtbaar is in de huidige verkavelingsstructuur. Een ontsluiting van de wijk naar de Middental ligt daarom in lijn met het huidige verkavelings- en verkeersstructuur.

Mogelijkheid voor ontsluiting richting Dorpsstraat

De mogelijkheden om het verkeer vanaf de nieuwe woonwijk rechtstreeks aan te sluiten zijn naar ons oordeel beperkter:

- Er is weinig fysieke ruimte om een goede aansluiting op de Dorpsstraat mogelijk te maken. Dit betekent dat onteigend moet worden. Voor een rustig ontsluitingsstraatje voor 100 woningen is dit een zware ingreep.
- Vanuit de principes voor 'duurzaam veilig' verkeer is het gewenst om op drukkeren wegen de hoeveelheid aansluitingen en zijwegen te beperken. De Dorpsstraat is een relatief drukke verkeersader. De Dorpsstraat betreft namelijk een drukke straat met veel doorgaand en lokaal verkeer. Een extra ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer van en naar de nieuwe wijk leidt tot een extra attentiepunt op de Dorpsstraat en extra verstoring van de verkeersdoorstroming op de Dorpsstraat. Vanuit het oogpunt van Duurzaam Veilig heeft een extra aansluiting op de Dorpsstraat daarom niet de voorkeur.



Figuur 2.2: Dorpsstraat nabij cen-

Ook als naar de gehele verkeersstructuur van Wormer wordt gekeken, heeft een ontsluiting via Wezenland een voordeel boven een aansluiting op de Dorpsstraat. Want als de nieuwe woningen via Wezenland worden ontsloten ligt het voor de hand om vanaf het WSV-terrein via de Rigasstraat naar de Zaanbrug te rijden. Bij een aansluiting op de Dorpsstraat zal voor deze relatie in grotere mate gebruikgemaakt worden van de Dorpsstraat en de Zandweg.

Aandachtspunt: parkeren

In de huidige situatie zijn de parkeerplaatsen voor de sportvoorzieningen bereikbaar vanaf de Dorpsstraat en niet vanaf Wezenland. Om te voorkomen dat automobilisten hun voertuig in de woonbuurt Middentil parkeren, zijn er ook geen rechtstreekse verbindingen voor voetgangers tussen Wezenland en de sportvelden (deze zijn afgesloten met een hek). Dit is geen ideale situatie (vanwege het omrijden via de Dorpsstraat voor



langzaam verkeer). Maar zolang er geen structurele oplossing komt voor het parkeren voor WSV is er geen alternatief. Er mag in die situatie ook geen rechtstreekse voetgangersverbinding tussen de nieuwe woningen en de sportvelden komen. Vanaf het bestaande parkeerterrein zal een afzonderlijke, nieuwe looproute naar de sportvelden moeten komen, buiten de woonbuurt om.

De interne wegen in de nieuwe woonbuurt kennen een lage verkeersintensiteit. Om het karakter als woonstraat te benadrukken bevelen wij aan om hier uit te gaan van een klinkerverharding. Afzonderlijke voorzieningen zoals fietsstroken e.d. zijn hier niet nodig.

Resumé

Uit de analyse komt naar voren dat een aantal van 100 nieuwe woningen op het WSV-terrein beter kan worden ontsloten via de wijk Middentil dan via een rechtstreekse aantakking op de Dorpsstraat. Hier zijn de volgende argumenten voor:

- Wezenland kan het extra verkeer ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkeling goed aan. De intensiteiten van het autoverkeer passen bij het niveau van een woonstraat. Door de lage snelheid van het verkeer -eventueel afgedwongen met extra snelheidsremmende maatregelen, zoals een plateau- wordt ook de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid gegarandeerd.
- Een ontsluiting van de wijk naar de Middentil ligt in lijn met het huidige verkavelings- en verkeersstructuur.
- De Dorpsstraat is al een relatieve drukke verkeersader en uit het punt van Duurzaam Veilig is een extra attentiepunt niet gewenst.
- Er is in de huidige situatie te weinig ruimte voor een aansluiting op de Dorpsstraat.

Een rechtstreekse verbinding tussen de nieuwe woningen en de sportvelden voor langzaam verkeer (voetgangers) zal ertoe leiden dat in de nieuwe woonbuurt veelvuldig geparkeerd gaat worden door bezoekers van het sportveld. Zolang er bij de sportvelden zelf onvoldoende parkeergelegenheid is, kunnen dienen daarom géén rechtstreekse voetgangersverbindingen tussen de woonbuurten en de sportvelden gemaakt worden.

3 Ontsluitingsmogelijkheden studiegebied

Voor de langere termijn is wellicht een meer structurele verkeersoplossing gewenst. De Dorpsstraat is al zwaar belast en de Rigastraat loopt nu over in de Zaandammerstraat met een smaller profiel. Wij hebben daarom het effect doorgerekend van een ontsluiting van het studiegebied (inclusief de WSV-locatie) naar een nieuwe randweg: een verbinding tussen de Dorpsstraat ten oosten van het plangebied en de Rigastraat. Om de effecten van een dergelijke nieuwe verbinding te bepalen is gebruikgemaakt van het verkeersmodel, dat is opgesteld ten behoeve van het door Goudappel Coffeng uitgevoerde ‘Verkeerskundig onderzoek Poort van Wormer’ (Kenmerk: WML009/Wrj/0120).

Modelvariant

Er is een modelvariant 2015 gemaakt, waarbij uitgegaan wordt van een (maximum) woningbouwprogramma van 200 woningen (inclusief de WSV-locatie) en waarbij een randweg zal worden aangelegd. De randweg is gesitueerd tussen de Dorpsstraat ter hoogte van de Mariastraat en de Zaandammerstraat/Rigastraat (nabij de Spijstraat).

Voor het bepalen van het verkeerskundig effect van de 200 nieuwe woningen en de randweg wordt deze situatie vergeleken met de referentiesituatie 2015 *zonder* nieuwbouw van 200 woningen en *zonder randweg* (maar wel inclusief de Poort van Wormer, conform de uitgangspunten in het ‘Verkeerskundig onderzoek Poort van Wormer’).

In bijlage 1 is een verschillenplot met intensiteiten opgenomen van de effecten van de nieuwe randweg en de woningbouw. Op de verschillenplot zijn een drietal kleuren (rood, groen en grijs) opgenomen. De rode wegvakken geven aan dat er een *toename* van verkeer is geprognosticeerd ten opzichte van de referentievariant 2015, wanneer een 200-tal woningen worden gerealiseerd. De groene wegvakken geven aan dat er een *afname* van verkeer is geprognosticeerd ten opzichte van de referentievariant 2015, wanneer een 200-tal woningen worden gerealiseerd. Een grijze kleur geeft *geen verschil* weer.

Analyse van verkeerskundige effecten

Een aantal van 200 woningen levert ongeveer 1.000 ritten per etmaal op. Deze worden aangesloten op de randweg. De 1.000 ritten worden op de randweg verdeeld in twee richtingen (richting Dorpsstraat en richting Rigastraat). In de modelberekeningen gaan de meeste van deze 1.000 ritten richting Dorpsstraat. Een klein deel rijdt richting Rigastraat. Daarnaast rijden zo’n 500 motorvoertuigen over het gehele tracé van de nieuwe weg (van de Dorpsstraat naar de Rigastraat of andersom). In totaal levert dit op de randweg 700 tot 1.300 motorvoertuigen per etmaal op (700 van/naar Rigastraat, 1.300 van/naar Dorpsstraat).

Door ook de Prins van Oranjestraat aan te sluiten op de randweg wordt het effect wat groter. In het verkeersmodel is dat gedaan. Er is daarbij vanuit gegaan dat de wijk Torensloot een 'hoofdentree' krijgt via de nieuwe randweg, zodat het verkeer vanuit deze wijk meer dan nu naar de Rigastraat rijdt en minder naar de Dorpsstraat. Ook het verkeer vanuit Middentil in zuidelijke rijdt via deze nieuwe route de wijk uit en maakt vervolgens méér gebruik van de Rigastraat en minder van de Dorpsstraat/Zandweg. Per saldo is in dat geval sprake van een toename van 1.600 à 1.700 mvt/etm via de Rigastraat en een gelijkwaardige afname van verkeer op de Dorpsstraat/Zandweg. Dit is een gunstige ontwikkeling, want de Rigastraat is geschikter voor het verwerken van veel verkeer dan de Dorpsstraat. Anderzijds zijn de effecten toch relatief klein, om daarmee de aanleg van een geheel nieuwe weg te rechtvaardigen. Er is daarom nog een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om te kijken in hoeverre er mogelijkheden zijn om de effecten te versterken door de route via de nieuwe randweg en de Rigastraat extra aantrekkelijk te maken ten opzichte van de route via de Dorpsstraat/Zandweg.

Gevoeligheidsanalyse

In het kader van deze opdracht is getracht in het verkeersmodel de route via de Zaanammerweg en de Rigastraat aantrekkelijker te maken ten opzichte van de Zandweg en de Rouenweg. Wanneer de Zaanammerweg en de Rigastraat een aantrekkelijker alternatief wordt, zal ook de randweg aantrekkelijker worden doordat dan meer doorgaand verkeer van en naar Wormerveer - Jisp gebruik zal maken van de nieuwe randweg. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt het volgende:

- De verdeling van het verkeer vanuit de nieuwe woningen op de randweg wordt gelijkmatiger gespreid in noordelijke en zuidelijke richting (doordat de route via Rigastraat sneller is gemaakt ten opzichte van die via de Dorpsstraat).
- De hoeveelheid doorgaand verkeer op de randweg stijgt van 500 naar 1.250 mvt/etm. De totale intensiteit op de randweg komt daarmee te liggen rond de 1.750 mvt/etm.

De conclusie is dat de hoeveelheid doorgaande verkeer tussen de Dorpsstraat Oost en de Zaanweg (waarvoor in principe twee mogelijke routes beschikbaar zijn) relatief beperkt is. Daardoor blijft de verkeersintensiteit op een eventuele nieuwe randweg laag. Een verdere stimulering van de route via de Rigastraat heeft echter niet alleen betekenis voor het doorgaande verkeer. Ook verkeer vanuit bestaande wijken in Wormer kunnen meer van de Rigastraat gebruik gaan maken. Dit zal er echter ook toe leiden dat het verkeer anders dan nu wordt verdeeld over de Zaanbrug en de Prins Clausbrug. Voor verkeer naar de N246 kan via beide bruggen gereden worden. Het stimuleren van de route via Rigastraat leidt ertoe dat men vaker via de Zaanbrug zal rijden en minder vaak via de Prins Clausbrug, terwijl de Prins Clausbrug een ruimer profiel heeft.

Resumé

Voor de langere termijn is wellicht een meer structurele verkeersoplossing gewenst voor de ruimtelijke ontwikkeling. Wij hebben daarom het effect doorgerekend van een ontsluiting van in totaal 200 nieuwe woningen naar een nieuwe randweg, een nieuwe verbinding tussen de Dorpsstraat ten oosten van het plangebied en de Rigastraat. De nieuwe randweg blijkt weinig doorgaand verkeer te trekken, zodat ook de gevolgen voor de bestaande wegen beperkt blijven. Door ook de wijken Torensloot en Middentil via de Prins van Oranjestraat aan te sluiten op de randweg, wordt de Dorpsstraat/-Zandweg iets ontlast ten kosten van de Rigastraat. Als deze maatregelen worden gecombineerd met extra maatregelen om de Rigastraat aantrekkelijker te maken en de Dorpsstraat/Zandweg te ontlasten, worden de effecten op de Dorpsstraat/Zandweg en Rigastraat groter, maar de verkeersintensiteiten op de randweg blijven ook dan met zo'n 1.750 mvt/etm laag.

4 Conclusies

De 100 woningen op het WSV-terrein kunnen via de Dorpsstraat en via Wezenland ontsloten worden. De voorkeur gaat uit naar ontsluiting via Wezenland. De verkeersintensiteiten in Middentil en Torensloot blijven op het niveau van een woonstraat. Een extra aansluiting op de Dorpsstraat is minder geschikt uit oogpunt van veiligheid en bereikbaarheid (verkeersdruk op de Dorpsstraat en de Zandweg).

Een eventuele randweg tussen de Dorpsstraat ter hoogte van de Mariastraat enerzijds en de Rigastraat (nabij de Spijstraat) anderzijds, trekt weinig verkeer, afgezien van het verkeer van de woningen die direct op deze randweg aangesloten zouden kunnen worden. De lage verkeersintensiteit (minder dan 2.000 mvt/etm) rechtvaardigt de aanleg van een (royale) ontsluitingsweg niet: het is een ingrijpende maatregelen en de aansluiting op de Dorpsstraat is moeilijk te realiseren. Bovendien kan zo'n royale weg ook extra sluipverkeer door Wormer aantrekken. Als daarentegen gekozen wordt voor een meer bescheiden profiel (als een woon- of buurtstraat), dan is het effect van een randweg nog kleiner. In dat geval moet de randweg puur als ontsluiting voor de nieuwe woningen gezien worden en niet als extra doorgaande verbinding in de verkeersstructuur van Wormer.

Bijlage 1: Verschillenplot intensiteiten