



2013/139888

Reg.dd:

5-6-2013

Gemeente Zaanstad

Bijlage 5

ZNSTD

**Ontsluiting Zuiderhout-Noord
Voorstel verkeersmaatregelen**

Gemeente Zaanstad
Sector Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling Ruimtelijke Kwaliteit
22 mei 2013

1 Inleiding

De gemeente Zaanstad heeft flinke ambities met de ontwikkeling van het gebied Zuiderhout-Noord tot een hoogwaardig retailgebied. De invulling van het gebied is nog niet volledig bekend. Er zullen nog geïnteresseerde kandidaten moeten worden gevonden die zich in het gebied willen vestigen. Daarnaast wordt nog een besluit verwacht van de gemeenteraad over GDV. Een goede bereikbaarheid van het gebied is essentieel voor het creëren van een goed vestigingsklimaat. Het realiseren van een goede bereikbaarheid is daarmee noodzakelijk gezien de ambitie en de te verwachten ontwikkelingen.

Op 1 maart is een overeenkomst getekend tussen IKEA en RON voor de overdracht van grond ten behoeve van de vestiging van een IKEA-winkel op het voormalige Bruynzeel-terrein. Verder loopt een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor Loods 6. en wordt op redelijke termijn de start van de werkzaamheden verwacht voor de Fordgarage. De komst van IKEA en de verdere ontwikkeling van Zuiderhout-Noord hebben gevolgen voor de verkeerssituatie in en rond het gebied. Het gebied zal meer verkeer gaan aantrekken dan in de huidige situatie.

Structurele verkeersmaatregelen zijn nodig door de ontwikkeling van het gebied

De invulling van de ambitie van de gemeente Zaanstad met betrekking tot Zuiderhout-Noord zal hoe dan ook zorgen voor meer verkeer. Ook als de IKEA er niet komt maar andere partijen zich vestigen in het gebied die passen bij de ambitie van de gemeente, zal de verkeersbelasting toenemen. Om dit extra verkeer soepel af te wikkelen zijn maatregelen noodzakelijk. Het betreft hier zowel de interne wegen op Zuiderhout-Noord, een extra aansluiting op de Provincialeweg als maatregelen op de toeleidende wegen. Als deze maatregelen niet worden genomen, wordt het gebied slecht bereikbaar, vooral op zaterdagen. Voor retail is de maatgevende periode een zaterdagmiddag. De maatregelen en ontwerpen die in dit rapport aan bod komen, zijn afgestemd op een normale zaterdagmiddag. Als er een koopzondag is, is het de verwachting dat voor retail de zaterdagmiddag nog steeds het drukste (verkeers)moment van de week blijft. De zaterdagmiddagpiek zal dan waarschijnlijk wel iets worden afgevlakt.

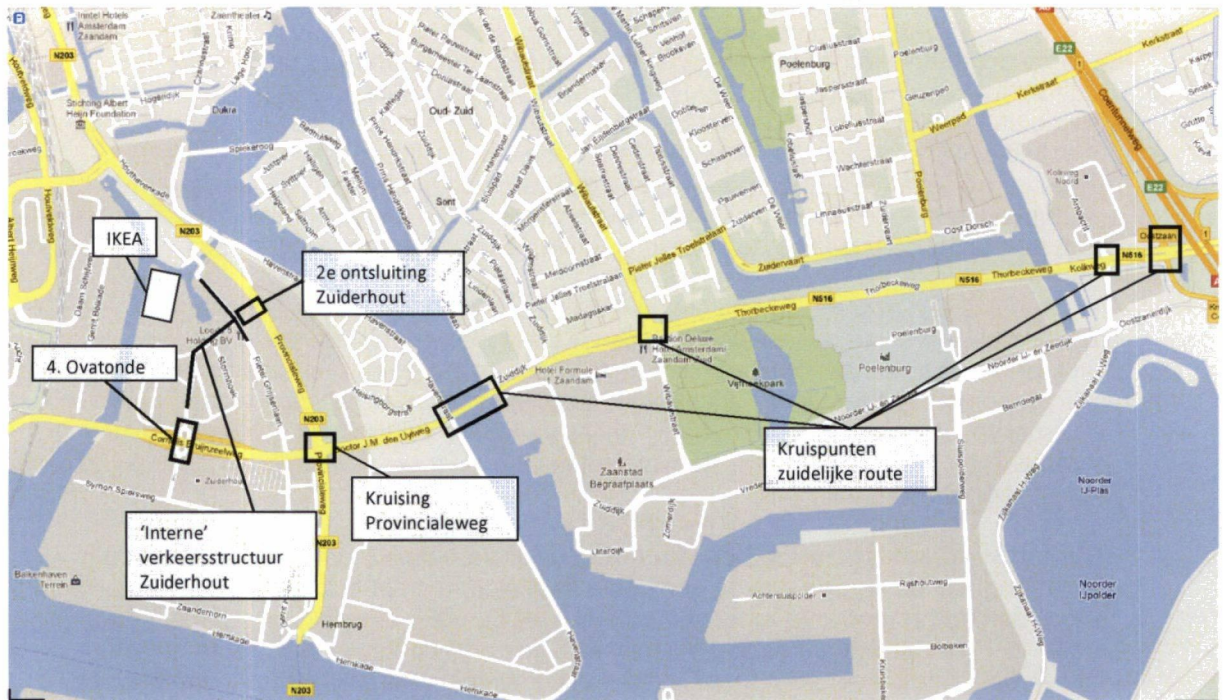
De cijfers die de basis vormen voor dit rapport zijn ontleend aan de Herziene Verkeersverkenning Zuiderhout-Noord. Deze schetsen geven een goed beeld van de toekomstige situatie, wanneer heel Zuiderhout-Noord is ontwikkeld. Naast de zaterdagmiddag is ook de reguliere avondspits doorgerekend. De avondspits is namelijk in de meeste gevallen het maatgevende moment. Tijdens de avondspits blijken de kruispunten echter minder zwaar belast en daarmee dus soepeler door te stromen. De voorgestelde maatregelen bieden daarmee een voldoende solide bodem voor de ontwikkelingen in het gebied. In uitzonderlijk drukke dagen als tweede paasdag of tweede kerstdag wordt niet voorzien.

Leeswijzer

Een aantal uitgebreide verkeerskundige rapporten en adviezen liggen aan dit rapport ten grondslag. Dit rapport is daarmee feitelijk een samenvatting van al deze rapporten en adviezen en behandelt alle verkeerskundige onderwerpen die spelen in Zuiderhout-Noord.

In dit rapport gaan we in op alle verkeerskundige gevolgen na de komst van de IKEA en de andere partijen die zich in het gebied zullen vestigen. Als eerste gaan we in hoofdstuk 1 in op een extra ontsluiting voor het gebied die de ovatonde moet ontlasten. In hetzelfde hoofdstuk gaan we ook in op de interne infrastructuur van Zuiderhout-Noord en op de maatregelen die in het gebied zelf moeten worden genomen. In hoofdstuk 3 gaan we in op de eisen en gevolgen voor de fiets in en langs Zuiderhout. Eisen en aanpassingen ten behoeve van het parkeren komen in hoofdstuk 4 aan bod. Vervolgens gaat hoofdstuk 5 in op ontsluitingsroute vanaf de snelweg waarbij het kruispunt Provincialeweg – Dr. J.M. den Uylweg en de overige kruispunten van de zuidelijke ontsluitingsroute van Zaanstad aan bod komen. In de conclusie geven we een overzicht van alle maatregelen en oplossingen die noodzakelijk zijn. Daarnaast geven we weer hoe de volgorde van de te nemen maatregelen er uit kan zien.

Op de kaart van figuur 1 zijn alle locaties die in dit rapport zijn beschreven aangegeven. Daarnaast is per locatie aangegeven in welk hoofdstuk dit wordt behandeld.



Figuur 1: Overzicht van alle locaties die in dit rapport worden behandeld

2 Aanpassing van de verkeersstructuur is noodzakelijk

Op dit moment is Zuiderhout-Noord per auto te bereiken vanaf de Cornelis Bruijnzeelweg bij de Pieter Ghijsenlaan en via de ovatonde bij de Stormhoek. Bij de Pieter Ghijsenlaan kunnen automobilisten alleen het gebied inrijden, hier kan men het gebied niet verlaten.

De ovatonde is de enige volwaardige aansluiting van het gebied. Door de komst van de IKEA en de verdere ontwikkeling en invulling van het gebied zal de ovatonde met extra (verkeers)druk te maken krijgen. De ovatonde heeft onvoldoende capaciteit om te kunnen blijven functioneren bij de verwachte verkeersvraag.

Een goede verkeersafwikkeling van de ovatonde is niet alleen van belang voor Zuiderhout-Noord. De ovatonde is een schakel in ontsluiting van zuidelijk Zaandam waarmee de ontsluiting wordt gegarandeerd voor o.a. Hoogtij, Hembrugterrein, Inverdan en Achtersluispolder. Een knelpunt op de ovatonde kan terugslaan op de zuidelijke randweg (Cornelis Bruijnzeelweg), die over de ovatonde loopt en heeft daarmee gevolgen voor het functioneren van de hele route.

Omdat er nu maar één volwaardige aansluiting is, is het gebied kwetsbaar bij incidenten en calamiteiten. Ook daarom is een tweede volwaardige aansluiting noodzakelijk.

Naast de tweede ontsluiting van het gebied moet ook de interne infrastructuur van Zuiderhout-Noord worden aangepast.

2.1 Een tweede ontsluiting is noodzakelijk voor Zuiderhout-Noord

Zuiderhout-Noord trekt veel bezoekers. Op basis van landelijke kencijfers en Zaanse ervaringscijfers is de verkeerproductie voor Zuiderhout-Noord berekend. De manier waarop deze zijn bepaald is beschreven in de Herziene Verkeersverkenning Zuiderhout-Noord. De verwachte intensiteiten voor verschillende (doorgerekende) ontsluitingsvarianten zijn opgenomen in bijlage 2 van deze rapportage. Uit deze cijfers blijkt dat met de voorziene ontwikkelingen in Zuiderhout-Noord de ovatonde en de ingang bij de Pieter Ghijsenlaan de hoeveelheid verkeer niet meer kunnen verwerken. Er ontstaan dan wachtrijen (lange reistijden) en opstoppingen (files), naar verwachting vooral rondom de ovatonde. Wanneer er geen maatregelen worden genomen zal dat de ontwikkeling van Zuiderhout-Noord afremmen, ook andere terreinen die via de Zuidelijke randweg ontsluiten zullen hier last van hebben.

De huidige infrastructuur (de ovatonde en de ingang bij de Pieter Ghijsenlaan) kan het verkeer verwerken tot een expansie van het gebied met ongeveer 50.000 m². De IKEA-vestiging neemt ongeveer 36.000 m² voor haar rekening en zal in 2015 gerealiseerd zijn. Voor het overige dient rekening gehouden:

- 20.000 m² bvo gerealiseerd,
- 8.000 m² bvo vergunning voor verstrekt, realisatie 2013,
- 22.000 m² bvo in voorbereiding, aanvraag dit jaar realisatie 2014-2014,
- 5.000 m² bvo in voorbereiding, realisatie 2014-2015.

Deze invulling van het gebied kan alleen wanneer er twee volwaardige aansluitingen zijn. Een tweede aansluiting geeft ook meer flexibiliteit in het geval van werkzaamheden in of rondom het gebied. Een (verkeers)ongeval op of bij de ovatonde kan voor grote opstoppingen zorgen. Het hele gebied kan dan vast komen te staan, zodat bezoekers het gebied niet of nauwelijks meer kunnen verlaten. Dit is een onwenselijke en gevaarlijke situatie. Het is van belang het gebied voor nood- en hulpdiensten te allen tijde goed bereikbaar te houden.

Doortrekken Stormhoek naar de Provincialeweg via de Renault-dealer is de beste optie

De tweede aansluiting is te realiseren door de Stormhoek door te trekken naar de Provincialeweg ter hoogte van de Renault-dealer. Het aankopen van de grond en het slopen van (een deel van) het gebouw van de Renault-dealer is hiervoor noodzakelijk.

Er zijn drie varianten onderzocht voor het creëren van een tweede volwaardige aansluiting. De drie onderzochte varianten zijn de volgende:

- A. Variant Stormhoek: Stormhoek rechtstreeks doortrekken op de Provincialeweg via het terrein van de Renault-dealer.
- B. Variant noordzijde Pieter Ghijsenlaan: de Pieter Ghijsenlaan t.h.v. Oud Zaenden aansluiten op Provincialeweg.
- C. Variant over het water naar Oud Zaenden: via de noordzijde van de IKEA-gebied een directe verbinding over het water maken met de kruising Oud Zaenden – Provincialeweg – Houthavenkade.

Op de verschillende varianten is uitgebreid ingegaan in de rapportage “Verkeer in en rond Zuiderhout-Noord & de komst van IKEA” van 3 augustus 2011. In bijlage 1 wordt hier een korte samenvatting van gegeven in bijlage 2 zijn de te verwachten intensiteiten voor de verschillende ontsluitingsmogelijkheden opgenomen. Als variant op A is ook onderzocht om de aansluiting uit te voeren als uitrit. Ook bij die variant raakt de ovatonde te zwaar belast.

Variant A (de Stormhoek wordt doorgetrokken naar de Provincialeweg via het terrein van de Renault-dealer aan de Pieter Ghijsenlaan) scoort het beste op het gebied van afwikkeling van het verkeer en heeft de voorkeur van de onderzochte varianten.

Van deze variant wordt een zodanige herverdeling van de verkeersstromen in het gebied verwacht dat evenveel verkeer via de noordelijke aansluiting zal rijden als via de beide zuidelijke aansluitingen samen. Hierdoor zal de ovatonde ook tijdens het zaterdagmiddagpiek uur blijven functioneren.

Tijdens het maattegevende moment van de zaterdagmiddag rijden ca. 2.100 motorvoertuigen het gebied in of uit. Dit is vergelijkbaar met de 1.800 motorvoertuigen die via de ovatonde in / uit rijden. De tweede ontsluiting wordt daarmee gelijkwaardig aan de ovatonde.

2.2 Tweede ontsluiting kan het verkeer afwickelen

In figuur 2 is het ontwerp voor de aansluiting op de Provincialeweg en de kruising Stormhoek met de Pieter Ghijsenlaan weergegeven. Dit ontwerp is doorgerekend met de cijfers uit de Herziene Verkeersverkenning en aannames voor het langzaam verkeer.

Beide kruisingen zijn geregeld met verkeerslichten. Deze verkeerslichtenregelingen zijn noodzakelijkerwijs aan elkaar gekoppeld. De korte afstand tussen beide kruisingen maakt dit nodig. De Pieter Ghijsenlaan is de maatgevende kruising en bepaalt daarmee de cyclustijd van de verkeersregeling op beide de kruispunten. Deze cyclustijd bedraagt 83 seconden, dat is ruim binnen de gemeentelijke norm. De beperkte ruimte op de Pieter Ghijsenlaan voor opstelstroken en de vorm nl. een viertaks kruispunt veroorzaken dat juist dit kruispunt maatgevend is.

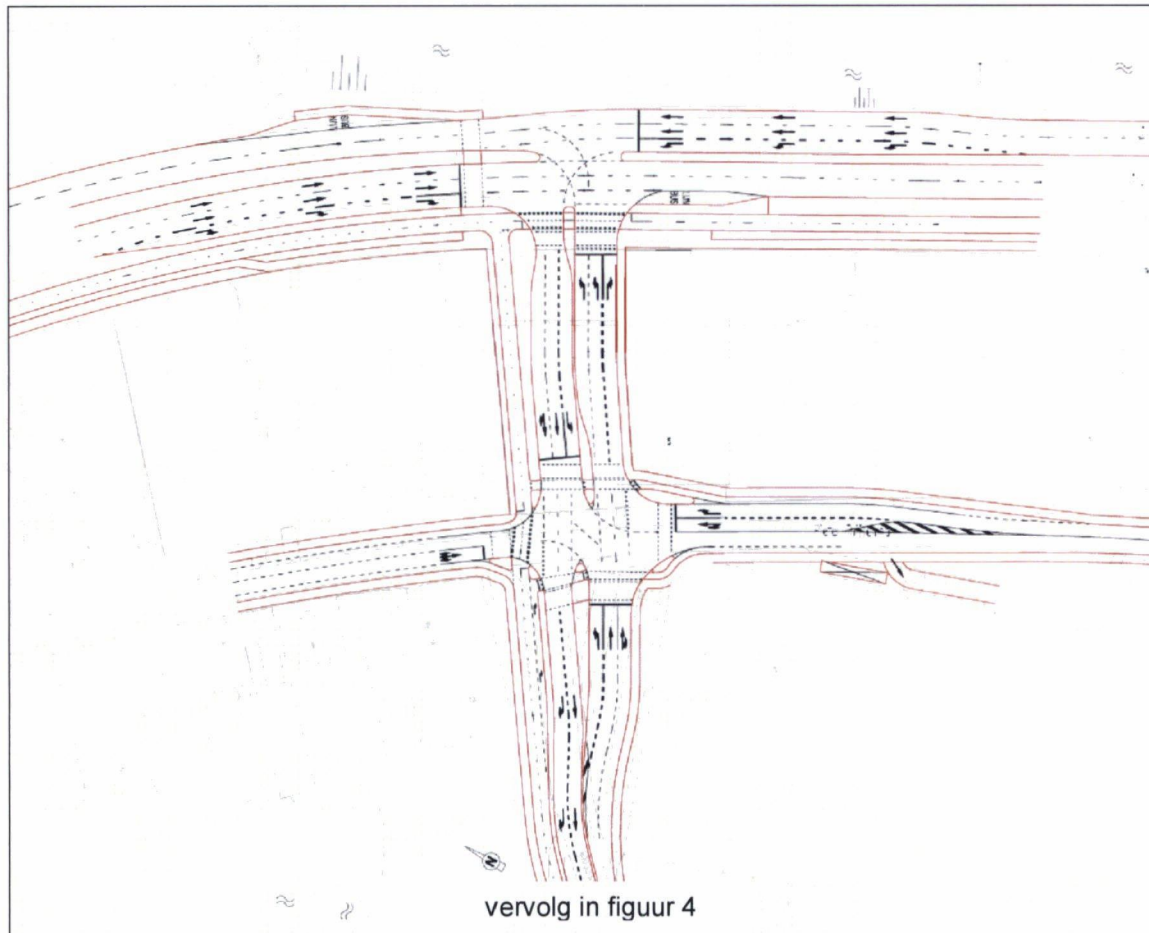
De kruising Stormhoek - Pieter Ghijsenlaan bepaalt de cyclustijd. Dit betekent dat de kruising met de Provincialeweg tijd over heeft in de cyclus, die ook op 83 seconden moet worden gehouden. Hierdoor is er ruimte om de fiets op het noord-zuid fietspad langs de Provincialeweg een korte wachttijd te geven door de fiets tweemaal per cyclus groen te geven en de wachttijd te bekorten. Dat vergroot het comfort voor de fietser op de Provincialeweg. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de ontsluiting van de fiets.

Er is, op de Stormhoek, te weinig opstelruimte op de rechtdoorgaande richting van de Provincialeweg richting IKEA, ondanks dat deze al verbreed is door van de rechtsafstrook een gecombineerde strook te maken. Het overige verkeer blijft op de Provincialeweg staan. De Provincialeweg wordt daarom verbreed voor een extra opstelvak.

De lengte van de opstelstroken in figuur 2 is overeenkomstig de uitkomst van de berekening voor het kruispunt. Op normale zaterdagen is daarom geen terugslag op andere kruisingen te

verwachten. De ontsluiting van de Havenbuurt en de kruising Provincialeweg / Dr. J.M. den Uylweg zullen geen hinder ondervinden van het kruispunt met de Stormhoek.

De opstelruimte voor het kruispunt Pieter Ghijsenlaan moet vrij zijn van geparkeerde auto's en inritten naar particulier terrein. Hierdoor zullen parkeerplaatsen vervallen en de bereikbaarheid van sommige panden bemoeilijkt worden. Hier moet nog een oplossing voor worden gezocht in de verdere uitwerking.



Figuur 2: Voorstel aansluiting Stormhoek– Pieter Ghijsenlaan– Provincialeweg

Aan deze optie kleef het nadeel dat er een extra conflictpunt ontstaat bij het fietspad langs de Provincialeweg. Het fietspad langs de Provincialeweg is een belangrijk fietspad wat zoveel mogelijk conflictvrij moet blijven. Daarnaast moet in deze variant de grond van de Renault-dealer worden aangekocht en het gebouw worden gesloopt.

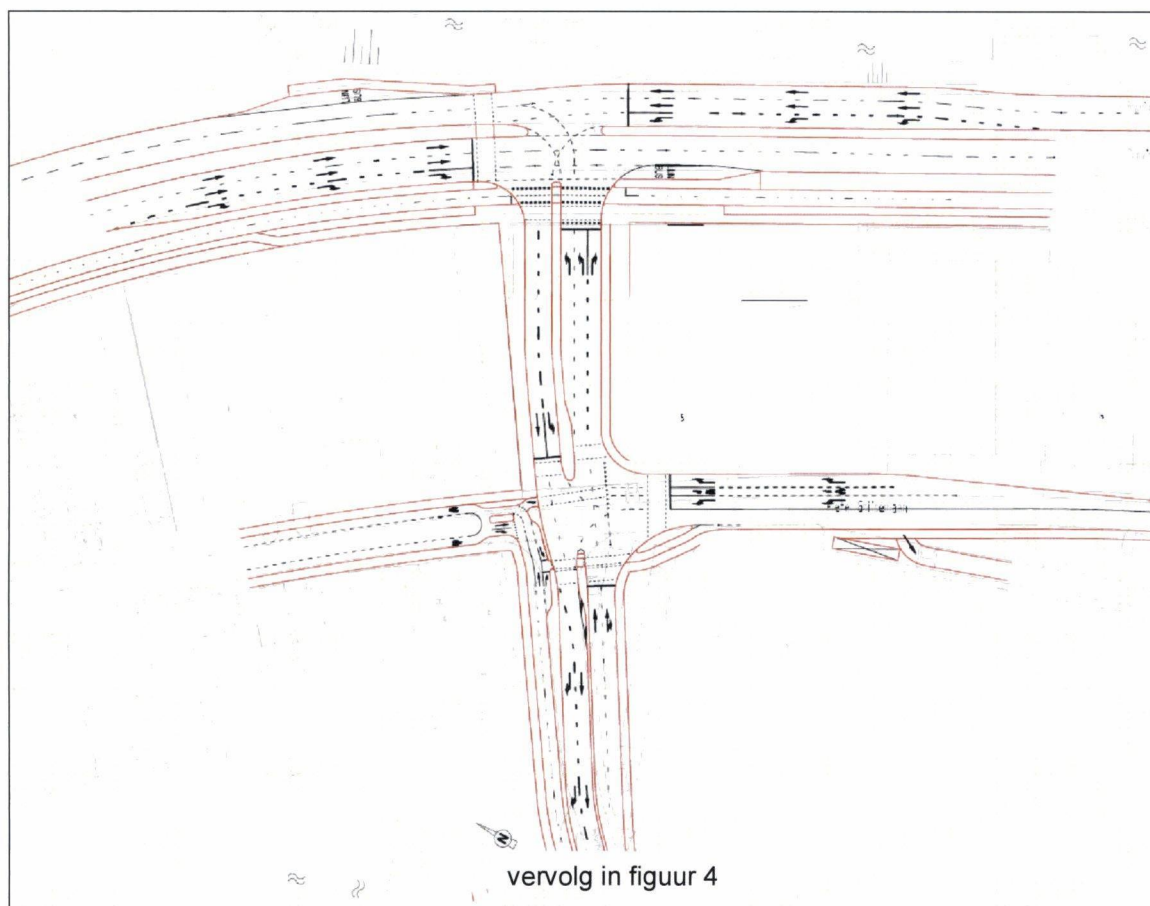
Een minder brede aansluiting is mogelijk maar brengt een extra aansluiting met zich mee.

Het doortrekken van Stormhoek naar de Provincialeweg zoals opgenomen in figuur 2 kent een groot ruimtebeslag. Dat resulteert in een brede oversteek voor fietsers en het aankopen van veel grond ten behoeve van de ontsluiting. Verkeerskundig is onderzoek gedaan naar oplossingen die minder ruimtebeslag behoeven.

Onderzocht zijn:

- één rijstrook minder op de doorsteek vanaf de Provinciale weg naar IKEA,
- afsluiting Pieter Ghijsenlaan-Noord op de kruising en laten vervallen fietspad op de doorsteek,
- linksafverbod Pieter Ghijsenlaan-Zuid naar IKEA,
- alleen laten vervallen fietspad op de doorsteek,
- lagere prioriteit fietsverkeer snelfietspad.

Omdat de kruising Pieter Ghijsenlaan het maatgevende punt is, hebben maatregelen op dit kruispunt het meeste effect. De variant waarbij de Pieter Ghijsenlaan-Noord wordt afgesloten van de doorsteek levert een goed regelbare kruising op. Een schematisch ontwerp van deze variant is opgenomen in figuur 3.



Figuur 3: Minimumvariant aansluiting Stormhoek – Provinciale – Pieter Ghijsenlaan

Deze minimumvariant kent echter een paar belangrijke nadelen:

- De Pieter Ghijsenlaan-Noord dient een eigen ontsluiting te krijgen op de Provincialeweg. Hiervoor moet een brug gemaakt worden naar de aansluiting op de Provincialeweg bij Oud Zaenden.
- De Pieter Ghijsenlaan-Noord moet heringericht worden.

De oversteek voor fietsers blijft in deze variant bestaan en de garage moet nog steeds (deels) worden aangekocht.

2.3 Aanpassen kruising Stormhoek – IKEA tot rotonde noodzakelijk

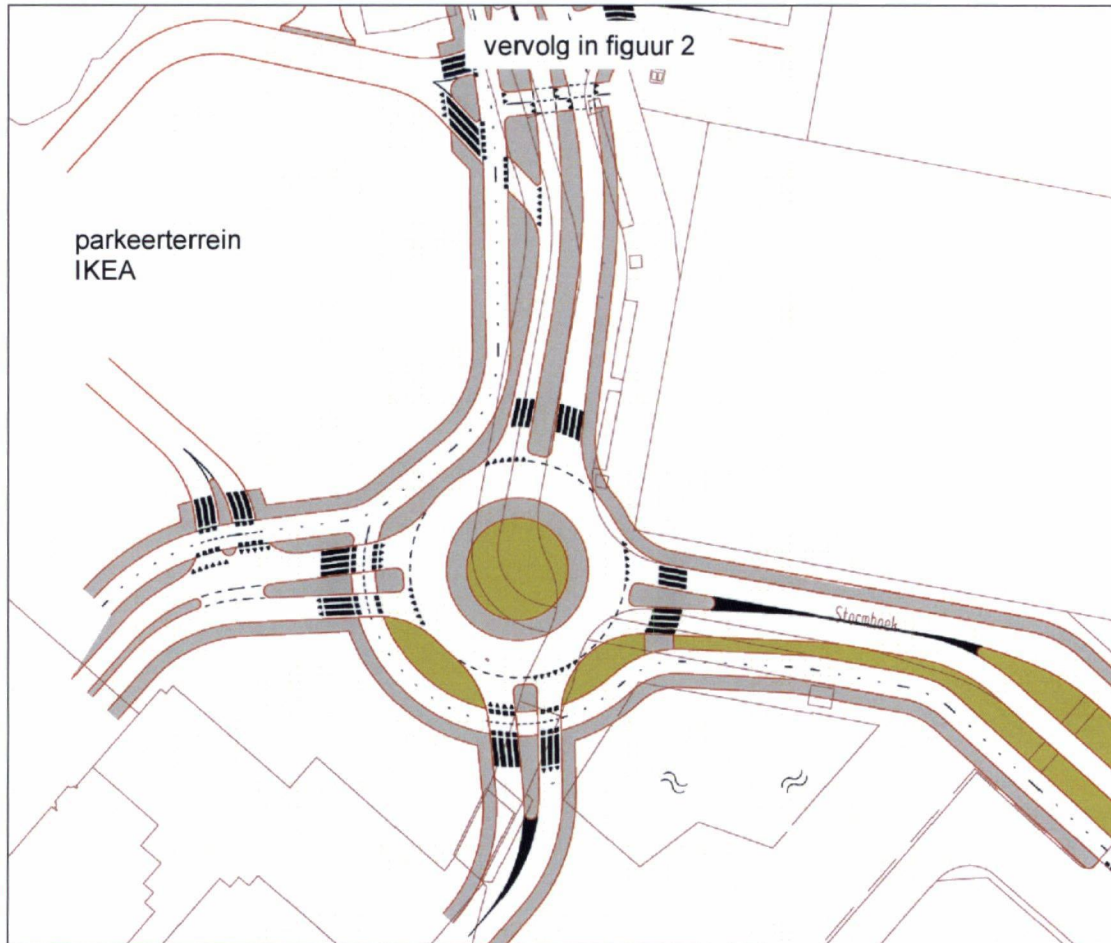
Zoals aangegeven, krijgt Zuiderhout-Noord met meer verkeer te maken nadat de expansie van het gebied heeft plaatsgevonden. Niet alleen een tweede aansluiting is noodzakelijk, ook aan de interne infrastructuur moet het nodige gebeuren, zodat het verkeer zich ook binnen het gebied soepel kan verplaatsen.

De kruising Stormhoek – IKEA moet gronding worden aangepakt zodat het verkeer de nieuwe vestiging van IKEA goed kan bereiken. Voor deze kruising zijn er twee opties:

- een rotonde met verhoogde capaciteit
- een reguliere rotonde met een extra ontsluiting van het parkeerterrein meer richting de Pieter Ghijsenlaan.

Deze laatste oplossing heeft verkeerskundig en ruimtelijk de voorkeur en zorgt voor een goede afwikkeling van het parkerend verkeer voor IKEA. Een ontwerp voor deze kruising is opgenomen in figuur 4.

Door te kiezen voor een gewone rotonde is het ruimte beslag op de kruising lager en daarom beter in te passen tussen de reeds bestaande bebouwing. Bovendien kan een goed fietspad, met voorrang, aangelegd worden. Bij een rotonde met verhoogde capaciteit is dat niet mogelijk in verband met de veiligheid van de fietser.



Figuur 4: rotonde op de kruising Stormhoek – IKEA

De afgevalen ontwerpen zijn opgenomen in bijlage 3.

3 Voorzieningen voor de fiets zijn niet nodig

Bij de voorziene ontwikkelingen in Zuiderhout-Noord hoort naast een goede ontsluiting per auto, ook de fiets aandacht te krijgen. Goede fietsverbindingen tussen Zuiderhout-Noord, het centrum van Inverdan en de overige delen van de gemeente Zaanstad zijn belangrijk. Immers, een deel van de bezoekers aan de winkels in het nieuwe Zuiderhout-Noord komt vanuit Zaandam, wat op een goede fietsafstand ligt.

De fietsontsluiting intern voldoet

Op dit moment kunnen fietsers al gebruik maken van een tweerichtingen fietspad langs de Stormhoek. Na voltooiing van de doortrekking van de Stormhoek naar de Provincialeweg kan het tweerichtingen fietspad aansluiten op het fietspad dat langs de Provincialeweg ligt. Daarmee wordt het centrum en de rest van Zaanstad goed per fiets aangesloten op Zuiderhout-Noord.

Overlast van de extra doorsteek over het snelfietspad is beperkt

De nieuwe aansluiting op de Provincialeweg kruist het gemeentelijke snelfietspad, waar ruim 3100 fietsers per dag gebruik van maken. Het voorgestelde ontwerp uit figuur 2 laat zien dat er een relatief grote infrastructuur moet worden gekruist met een verkeersregeling. Dit kan nadelig zijn voor de fietsers op het snelfietspad.

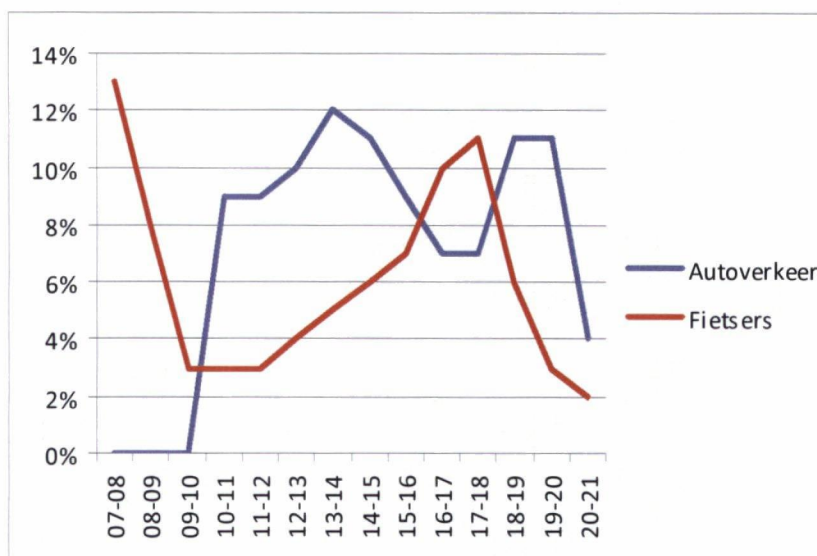
De mate waarin de fietsers die gebruik maken van het fietspad langs de Provincialeweg hinder ondervinden van autoverkeer van en naar Zuiderhout Noord, is vooral afhankelijk van het kunnen doorrijden. Dit wordt bepaald door een aantal factoren:

1. de hoeveelheid groentijd die de auto inneemt en daarmee niet beschikbaar is voor de fiets;
2. de mate waarin het fietsverkeer samenvalt met het autoverkeer dat Zuiderhout-Noord bezoekt.

Op het eerste punt wordt ingespeeld door de infrastructuur niet onnodig smal te maken. Hierdoor kunnen meerdere auto's tegelijk afrijden en wordt het fietsverkeer over een kortere tijd gehinderd. Er is voor de fietser dus meer groen. Bovendien lukt het om de fietser tweemaal per cyclustijd groen te geven. De wachttijd wordt hiermee tot en minimum beperkt.

Voor het utilitaire fietsverkeer weegt wachttijd het zwaarst. Dit fietsverkeer vindt voor het belangrijkste deel plaats op werkdagen. De grafiek van figuur 5 geeft inzicht in de verdeling van het verkeer voor de werkdag.

Gezien de aard van de bedrijven op Zuiderhout kan worden aangenomen dat de bezoekers van de overige functies ongeveer langs eenzelfde patroon aankomen als die van de IKEA. De invloed van werknemers is verwaarloosbaar, dit aantal is zeer beperkt in verhouding tot de bezoekers (waar de infrastructuur op wordt afgestemd).



Figuur 5: verdeling verkeer over de dag

- Verdeling autoverkeer IKEA op werkdagen (bron: IKEA)
- Verdeling fietsverkeer Provinciale weg ter hoogte van Zuiderhout (bron: gemeentelijke telcijfers)

Fietsers langs de Provincialeweg zullen tijdens de brede ochtendspits nauwelijks hinder ondervinden van een extra VRI, simpelweg omdat het bezoekersverkeer van Zuiderhout-Noord dan nog niet op gang is gekomen (o.a. IKEA gaat pas om 10:00 uur open). Verder vallen de pieken van het autoverkeer niet samen met de middagspits van het fietsverkeer. Dit neemt niet weg dat er een periode valt te benoemen waarin de hinder zich het sterkst manifesteert, tussen 13:00-16:00 uur. De hinder in dit tijdvak is minder bezwaarlijk dan eventuele hinder tijdens de ochtendspits, omdat tijdsdruk afwezig is ('te laat komen').

Extra voorzieningen voor de fiets worden vormgegeven door prioriteit voor de doorgaande fietser, waar mogelijk en in ieder geval in de ochtendspits.

Extra infrastructurele voorzieningen, zoals een tunnel zijn niet nodig. Deze nieuwe kruising is ook niet te vergelijken met het kruispunt met de Zuidelijke randweg. Op een werkdag verwerkt de Zuidelijke randweg op de westelijke poot circa 3,5 maal zoveel verkeer als de nieuwe aansluiting.

Daarbij wegen de kosten voor een tunnel¹ of een brug niet op tegen de overlast die zal worden ondervonden.

¹ De tunnel onder de Zuidelijke randweg heeft circa € 4,5 miljoen gekost.

4 Parkeren moet adequaat georganiseerd

Parkeren is voor bedrijven in de retail een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid. Zeker wanneer het volumineuze goederen betreft.

Parkeerplaatsen die vervallen moeten gecompenseerd worden

Als gevolg van de nieuwe inrichting van de wegen en de tweede ontsluiting van Zuiderhout-Noord zullen bestaande parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Hiervoor moet binnen het gebied een oplossing gezocht worden. Een oplossing hiervoor is belangrijk voor een goede bereikbaarheid van de functies en het verkrijgen van draagvlak voor de tweede ontsluiting.

De parkeernormen moeten aangepast worden aan de specifieke kenmerken van het gebied

Zaanstad kent in haar parkeerbeleid geen algemene parkeernormering voor specifieke PDV-locaties. Voor detailhandelsvoorzieningen buiten het stadscentrum kan worden gebruik gemaakt van parkeernormeringen die variëren tussen 1,6 parkeerplaatsen per 100 m² (toonzaal) tot 6,0 parkeerplaatsen per 100 m² (GDV). Voor showrooms en toonzalen is een parkeernorm van 1,6 parkeerplaatsen per 100 m² toepasbaar.

In specifieke situaties is het zaak rekening te houden met de specifieke mix van geprojecteerde functies om enerzijds te bereiken dat de parkeereis is afgestemd op de te verwachten parkeervraag en anderzijds voldoende robuust is om ook bij toekomstige wijzigingen in de functies binnen het gebied te blijven voldoen. Een bijzonder aspect dat een rol speelt is de invloed van schaalvergroting in de detailhandel. In de praktijk blijkt deze schaalvergroting niet te leiden tot een rechtevenredige toename van het aantal bezoekers. Dit heeft een dempend effect op de parkeergetallen. Bezoekers zijn verantwoordelijk voor de vervoersstromen en daarmee van groter belang voor de te verwachte parkeervraag dan puur de vierkante meters.

Het adviesbureau stedelijk verkeer heeft een advies opgesteld ten aanzien van de parkeereis na een locatiespecifiek onderzoek. Dit heeft geresulteerd de notitie en bijbehorende spreadsheet "Zaandam Ontwikkeling Zuiderhout-Noord – rekenmethodiek". In dit rekenprogramma is op basis van bezoekerskenmerken voor de verschillende relevante soorten bedrijvigheid (zoals bijvoorbeeld bezoekerintensiteit (aantal klanten per oppervlakte-eenheid), verloop in de tijd (dag-, week- en seizoenspatronen), verdeling naar vervoerwijze, verblijfsduur) een raming van de parkeervraag uitgewerkt. Door totalisering van de parkeervraag per functie is optimalisering van het parkeerareaal te realiseren en ontstaat inzicht in de totaal te verwachten parkeervraag, gegeven het ingevoerde functionele programma.

De nieuwe normen zijn in april 2013 voorgelegd aan de gemeenteraad en opgenomen in de Parkeernota Zaanstad 2013. Deze aanpassing voorkomt dat formules met een relatief lagere bezoekersintensiteit veel parkeerplaatsen moeten aanleggen en daarmee (voor de bedrijfsvoering onnodig) hoge kosten moeten maken. Daarnaast kan het ook zijn dat ontwikkelingen met een hoge bezoekersintensiteit (zoals consumenten electronica) een hogere parkeereis krijgen.

Voor IKEA wordt voldoende parkeren gerealiseerd

Voor een bedrijf als IKEA is de bereikbaarheid per auto van groot belang. Daarmee hecht het bedrijf ook grote waarde aan het aanbieden van voldoende parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen voor IKEA zal mede afhangen van de inrichting van het terrein. Hierdoor zijn nog geen exacte aantallen bekend. Een berekening van Groen Licht Verkeersadviezen gaat uit van 1080 parkeerplaatsen. Op basis van de hier boven beschreven normen komt het Adviesbureau stedelijk verkeer bv. op een maximale parkeervraag van 975 plaatsen in een gemiddelde week, onder de meest ongunstige uitgangspunten.

De aangepaste parkeernormen zijn verwerkt in de Parkeernota 2013 en gelden voor alle bedrijven in Zuiderhout-Noord.

Door de inrichting van het parkeerterrein nodigt IKEA de gebruikers uit om als eerste te parkeren op de vakken die het verst liggen van de aansluiting op de openbare weg. Deze plekken liggen namelijk het dichtst bij de ingang. Dit voorkomt (onnodige) verstoppingen van de openbare weg, doordat achterop komend verkeer moet wachten op mensen die inparkeren.



Figuur 6: Indeling parkeerterrein IKEA

5 Zuidelijke route is belangrijk voor de bereikbaarheid op hoger schaalniveau

De route zuidelijke randweg: Kanaalkade – Cornelis Bruijnzeelweg – Dr. J.M. den Uylweg – Thorbeckeweg – A8 is de belangrijkste ontsluitingsroute in het zuiden van Zaanstad. In dit hoofdstuk wordt apart aandacht besteed aan het kruispunt Provincialeweg – Dr. J.M. den Uylweg. Er zijn al onderdelen van de zuidelijke route aangepakt en de capaciteit vergroot. De route krijgt namelijk op de lange termijn nog meer verkeer te verwerken, door bijvoorbeeld de ontwikkelingen op het Hembrugterrein. De volgende onderdelen van de zuidelijke route staan op de planning of zijn al uitgevoerd:

Al uitgevoerd:

- Realisatie zuidelijke randweg en ovatonde.
- Dr. J.M. den Uylbrug: Aanleggen aparte fietsbrug en uitbreiden autocapaciteit.

Gepland:

Aansluiting A8: Door de werkzaamheden aan de tweede Coentunnel wordt de aansluiting met de A8 direct door Rijkswaterstaat meegenomen.

Enkele andere verdienen nog aandacht.

- Kruising 5-hoek Wibautstraat – Thorbeckeweg: Hier ligt een toekomstig knelpunt, waardoor het verkeer vast komt te staan. Aanpassingen zijn op den duur noodzakelijk doordat verschillende ontwikkelingen hier 'op elkaar worden gestapeld'. De ontwikkelingen in Zuiderhout en/of het Hembrugterrein zijn hier slechts onderdeel van.
- Kruising Kolkweg: Ook hier ligt een knelpunt door de opeenstapeling van verschillende ontwikkelingen, waardoor aanpassingen noodzakelijk zijn.
- Aanpassingen aan het kruispunt Provincialeweg – Dr. J.M. den Uylweg

5.1 Aanpassing van het kruispunt Provincialeweg – Dr. J.M. den Uylweg is nodig voor een goede ontsluiting

Door de ontwikkelingen in Zuiderhout-Noord en in een later stadium ook de ontwikkelingen van het Hembrugterrein, krijgt het kruispunt Provincialeweg – Dr. J.M. den Uylweg fors meer verkeer te verwerken. Door een extern bureau (Goudappel Coffeng, maart 2011) is onderzocht wat de consequenties zijn van de toename van het verkeer voor de vormgeving van het kruispunt.

Het huidige kruispunt voldoet naar verwachting op termijn niet meer door de toegenomen verkeersvraag. Door de ontwikkeling van Zuiderhout en in later stadium het Hembrugterrein, kan het kruispunt het verkeer niet meer verwerken. Er zullen wachtrijen en files ontstaan op drukke momenten (vooral zaterdagen). Aanpassingen zijn daarom noodzakelijk. Er zijn twee opties.

1: Uitbreiden van de huidige configuratie van het kruispunt

Door de toegenomen verkeersvraag, mede vanwege de ontwikkeling van Zuiderhout-Noord, moet het huidige kruispunt worden uitgebreid. Op een aantal locaties worden extra opstelstroken gerealiseerd, zodat het kruispunt meer verkeer kan verwerken. Het kruispunt wordt op maaiveld daarmee iets groter en breder.

2: Aanleggen ongelijkvloerse verbinding op het kruispunt

Een meer ingrijpende oplossing is het aanpassen van het kruispunt door een ongelijkvloerse verbinding te maken. De ongelijkvloerse verbinding (fly-over) verbindt de Provincialeweg-Noord met de Dr. J.M. den Uylweg. In deze variant zijn er geen extra opstelstroken op maaiveldniveau nodig.

Het is de verwachting dat optie 1 een middellangetermijn oplossing is en de tweede optie, met fly-over, een oplossing voor de lange termijn is, wanneer ook het Hembrugterrein is ontwikkeld.

Het kruispunt Provincialeweg – Dr. J.M. den Uylweg is een centrale schakel in het wegennet van Zaanstad. Vooral voor de route centrum – A8 en de zuidelijke ontsluitingsroute is het goed functioneren van het kruispunt van groot belang.

6 Conclusie en planning

Ontsluiting

Het ambitieniveau voor de ontwikkeling van Zuiderhout-Noord zorgt ervoor dat er flink meer verkeer te verwachten is in het gebied. De vestiging van een IKEA past hierbinnen en kent verkeerskundig geen ander profiel dan andere grote retail vestigingen in het gebied. Meerdere aanpassingen aan de verkeersstructuur zijn noodzakelijk. Hieronder staat een overzicht van alle te nemen maatregelen en alle vervolgonderzoeken die moeten plaatsvinden:

- Realiseren tweede volwaardige aansluiting door de Stormhoek door te trekken via de Renault-dealer naar de Provincialeweg.
- Het aanleggen van een VRI-kruispunt op de kruising Stormhoek – Pieter Ghijsenlaan.
- Aanpassen kruising Stormhoek – IKEA door hier een rotonde aan te leggen in combinatie met een extra afslag van de Stormhoek naar het parkeerterrein van IKEA.
- Aanpassen van de kruising Provincialeweg – Dr. J.M. den Uylweg met een middellangetermijnoplossing (uitbreiden huidig kruispunt) of met een langetermijnoplossing (bouwen fly-over).
- De kruising Wibautstraat – Thorbeckeweg – Dr. J.M. den Uylweg en de kruising Kolkweg op termijn aanpassen en toekomstproof maken. Ook hiervoor is nader onderzoek gewenst naar de mogelijke oplossingen.

Aanpassen van de fietsinfrastructuur is niet nodig. De nieuwe verkeerslichtenregeling op de Provincialeweg wordt fietsvriendelijk ingeregeld.

Parkeren

Als gevolg van de nieuwe inrichting van de wegen zullen bestaande parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Hiervoor moet binnen het gebied een oplossing gezocht worden.

In specifieke situaties is het zaak rekening te houden met de specifieke mix van geprojecteerde functies om enerzijds te bereiken dat de te realiseren parkeereis is afgestemd op de te verwachten parkeervraag, en anderzijds voldoende robuust is om ook bij toekomstige wijzigingen in de functies binnen het gebied te blijven voldoen. Een bijzonder aspect dat hierbij ook nog een rol speelt is de invloed van schaalvergroting in de detailhandel, die in de praktijk niet blijkt te leiden tot een rechtevenredige toename van het aantal bezoekers en die daarmee een dempend effect op de parkeerkengetallen uitoefent.

Voor de ontwikkelingen in Zuiderhout is het aantal bezoekers een betere graadmeter dan de vierkante meters vloeroppervlak. Deze zijn afhankelijk van de winkelformule soms lager en soms hoger dan de huidige normen.

Voor een bedrijf als IKEA is de bereikbaarheid per auto van groot belang. Daarmee hecht het bedrijf ook grote waarde aan het aanbieden van voldoende parkeerplaatsen. Uit berekeningen blijkt dat wordt voorgesorteerd op voldoende plaatsen.

Volgorde van de werkzaamheden

Voor deze notitie hebben schetsontwerpen de basis gevormd. Deze zullen nog worden uitgewerkt naar bestekstekingen en een ontwerp voor de verkeerslichtenregeling. De gevolgen voor de inritten naar bedrijven en parkeerterreinen wordt in een volgende fase uitgewerkt.

IKEA heeft een ambitieuze planning voor de vestiging in Zaandam. Hieronder geven we aan in welke volgorde de eerder genoemde projecten moeten worden uitgevoerd. Een verdere detailplanning is gewenst.

Voordat de IKEA open gaat:

- Aanpassen kruising Stormhoek – IKEA.

- Realiseren tweede volwaardige aansluiting door middel van het doortrekken van de Stormhoek naar de Provincialeweg.
- Realiseren VRI-kruispunt Stormhoek – Pieter Ghijsenlaan. Dit kan gelijktijdig met het doortrekken van de Stormhoek.

Na opening IKEA:

- Aanpassen kruispunt Provincialeweg – Dr. J.M. den Uylweg.

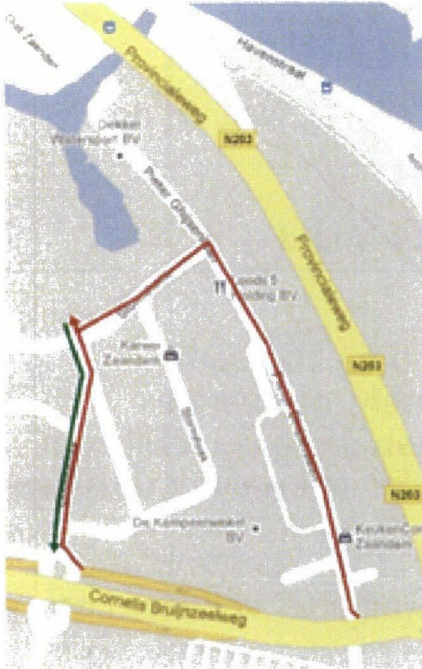
Op termijn:

- Aanpassen overige kruising Wibautstraat – Thorbeckeweg – Dr. J.M. den Uylweg en de kruising Kolkweg.

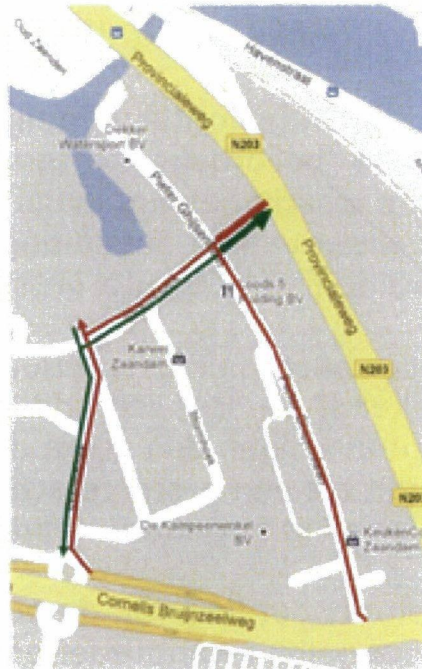
Bijlage 1: Mogelijke ontsluitingsvarianten auto

Er zijn drie varianten onderzocht voor het creëren van een tweede volwaardige aansluiting. De drie onderzochte varianten zijn de volgende:

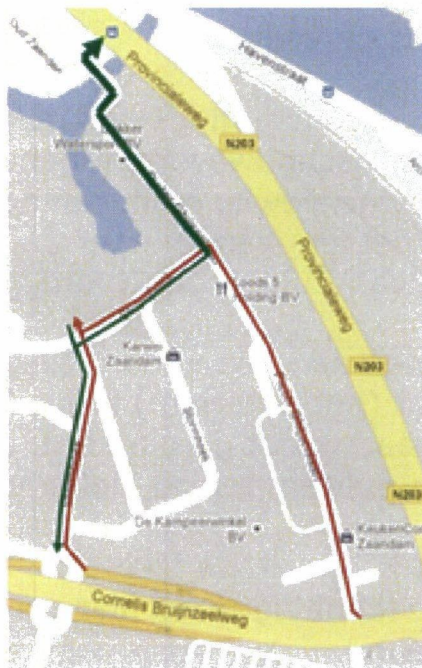
- A. Stormhoek rechtstreeks doortrekken tot de Provincialeweg via het terrein van de Renault-dealer
- B. de Pieter Ghijsenlaan t.h.v. Oud Zaenden aansluiten op Provincialeweg.
- C. via de noordzijde van de IKEA-gebied een directe verbinding over het water met de kruising Oud Zaenden – Provincialeweg – Houthavenkade.



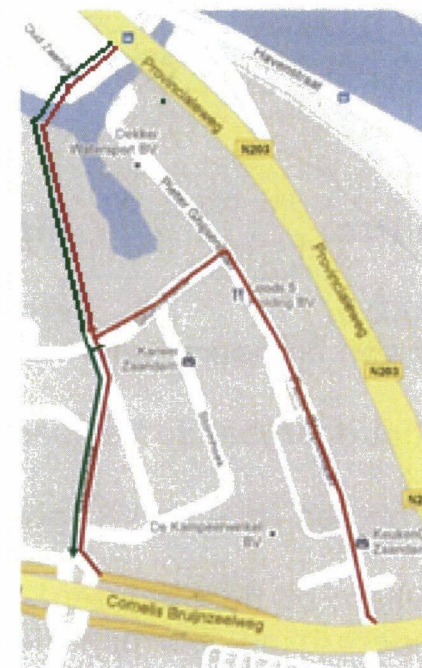
Huidige situatie



Variant A: doortrekken Stormhoek



Variant B: noordzijde Pieter Ghijsenlaan



Variant C: over het water

Voor- en nadelen van de drie varianten

Hieronder geven we kort de voor- en nadelen weer van de drie varianten:

	Voordelen	Nadelen
Variant A: Doortrekken Stormhoek	Ovatonde blijft redelijk functioneren	Extra conflictpunt bij fietspad Provincialeweg Aankoop grond Renault-dealer
Variant B: Doortrekken noordzijde Pieter Ghijsenlaan naar Provincialeweg		Overbelasting Ovatonde T-splitsing Stormhoek – Pieter Ghijsenlaan wordt zwaar belast
Variant C: Over het water naar Oud Saenden		Overbelasting Ovatonde Conflict met bouwplan IKEA

Variant A: Doortrekken Stormhoek

Van deze variant wordt een zodanige herverdeling van de verkeersstromen in het gebied verwacht dat de ovatonde ook tijdens het zaterdagmiddagpiekuur nog redelijk kan blijven functioneren. Het functioneren van de interne infrastructuur moet nader uitgewerkt worden. Dat geldt met name voor het functioneren van de kruising Stormhoek – IKEA en de kruising Stormhoek – Pieter Ghijsenlaan. In het volgende hoofdstuk gaan we hier verder op in. In figuur 3 is het doortrekken van de Stormhoek richting Provincialeweg weergegeven, waarbij de kruising door middel van een VRI wordt geregeld.

Aan deze optie kleeft het nadeel dat er een extra conflictpunt ontstaat bij het fietspad langs de Provincialeweg. Het fietspad langs de Provincialeweg is een belangrijk fietspad wat zoveel mogelijk conflictvrij moet blijven. Daarnaast moet in deze variant de grond van de Renault-dealer worden aangekocht en het gebouw worden gesloopt.

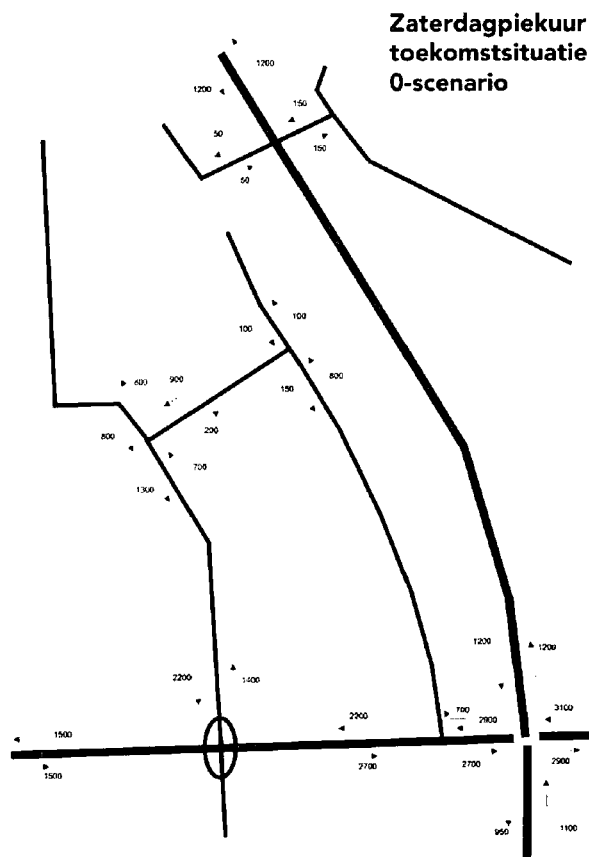
Variant B: Doortrekken noordzijde Pieter Ghijsenlaan naar Provincialeweg

Deze variant is minder goed in staat om een goede verdeling van het verkeer te maken, waardoor de ovatonde op het zaterdagpiekuur overbelast kan worden. Er zullen files en wachtrijen ontstaan. Dit komt doordat de aansluiting met de Provincialeweg minder centraal gelegen is als in variant A. Daarnaast blijkt ook uit modelberekeningen dat de T-splitsing Stormhoek – Pieter Ghijsenlaan veel zwaarder zal worden belast dan in variant A. Verkeerskundig is de conclusie getrokken dat deze variant geen acceptabel alternatief is om het verkeer in Zuiderhout-Noord te kunnen verwerken.

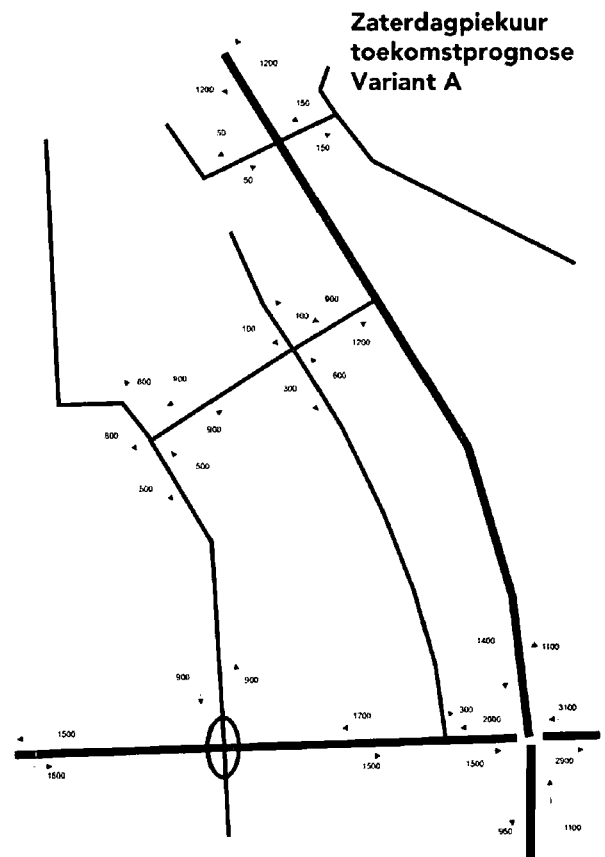
Variant C: Over het water naar Oud Zaenden

Ook in deze variant wordt de ovatonde zwaarder belast dan in variant A doordat de aansluiting excentrisch gelegen is. Deze optie zorgt wel voor minder verkeersbelasting in het gebied dan de andere twee opties. Echter, IKEA heeft aangegeven op deze locatie te willen bouwen, daarmee is deze optie afgefallen.

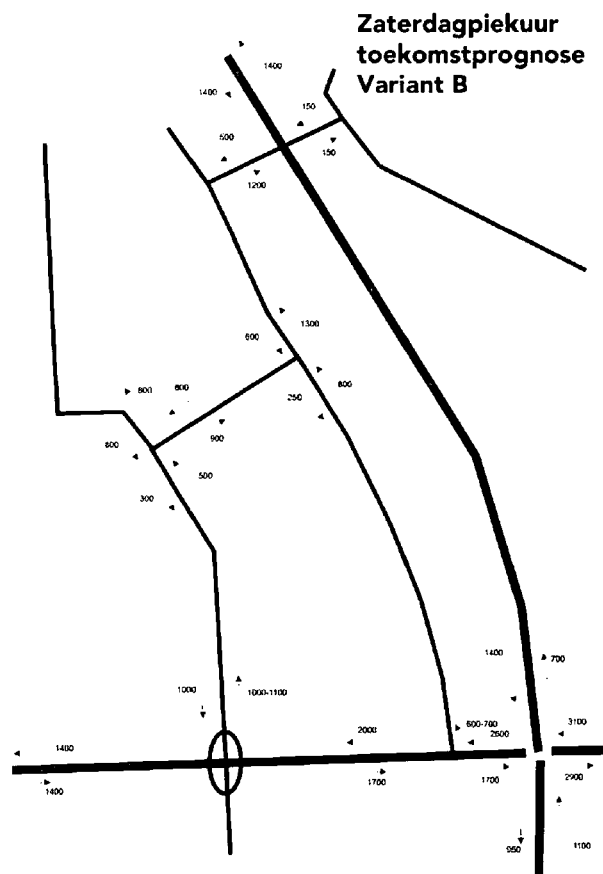
Bijlage 2: Intensiteiten voor tweede aansluiting



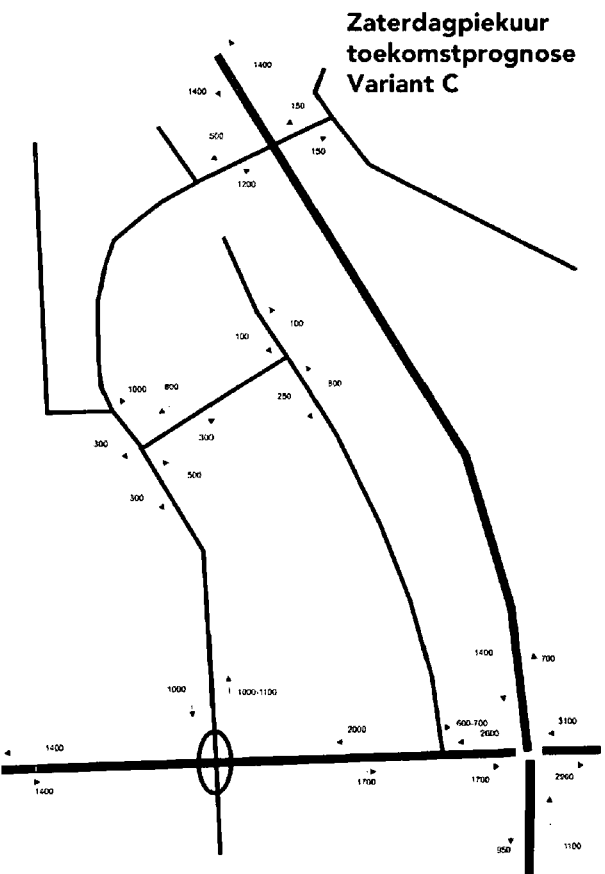
Figuur B1: 0-situatie (zonder maatregelen)



Figuur B2: Variant A, doortrekken Stormhoek

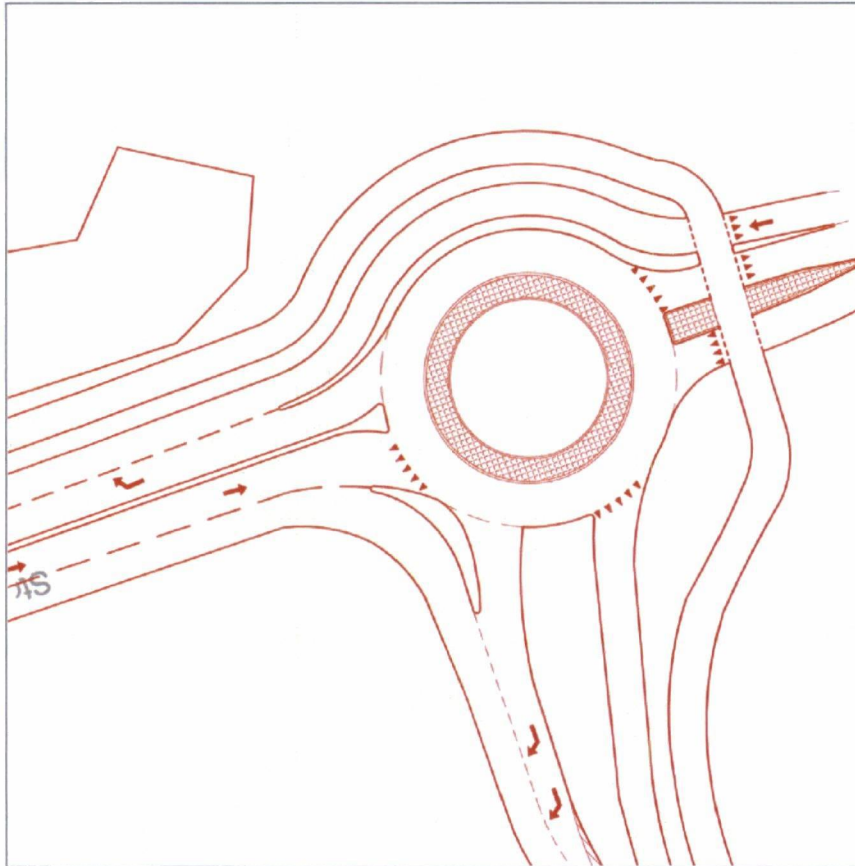


Figuur B3: Variant B, noordzijde Pieter Ghijsenlaan

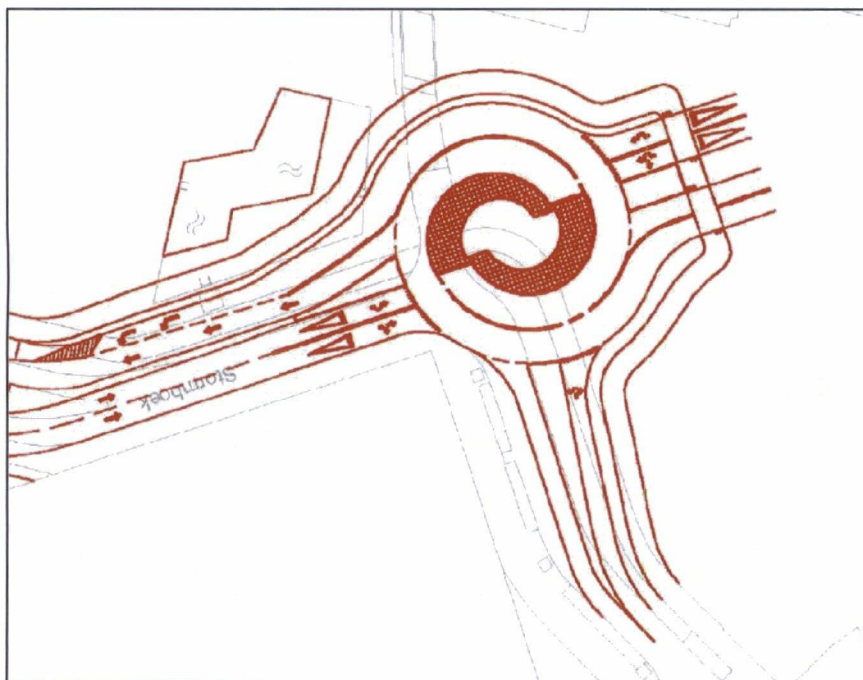


Figuur B4: Variant C, over het water

Bijlage 3: Afgevalen ontwerpen rotonde met verhoogde capaciteit



Figuur B5: rotonde met 2 bypasses



Figuur B6: turborotonde

Bijlage 4: Geraadpleegde documenten

- Herziene verkeersverkenning Zuiderhout-Noord, Afdeling stedenbouw en verkeer, gemeente Zaanstad, April 2010.
- Haalbaarheidsstudie IKEA Zaanstad, Knevel architecten, April 2011.
- Kruispuntvormgeving Provincialeweg – Den Uylweg, Goudappel Coffeng, Maart 2011.
- Memo verkeersontsluiting IKEA, Afdeling stedenbouw en verkeer, gemeente Zaanstad, April 2011.
- Memo ontsluiting Zuiderhout, Afdeling stedenbouw en verkeer, gemeente Zaanstad, Juni 2011.
- Verkeer in en rond Zuiderhout-Noord & de komst van IKEA, Gemeente Zaanstad, Afdeling Stedenbouw en Verkeer, 3 augustus 2011
- Zaandam Ontwikkeling Zuiderhout-Noord – rekenmethodiek, Adviesbureau stedelijk verkeer bv, Heiloo september 2012
- Zaandam Ontwikkeling Zuiderhout-Noord – Parkeerbehoefte IKEA, second opinion, Adviesbureau stedelijk verkeer bv, Heiloo september 2012
- Memo berekening ontsluiting IKEA, Afdeling Realisatie, gemeente Zaanstad, 21 februari 2013



gemeente Zaanstad

Stadhuisplein 100, 1506 MZ Zaandam
Postbus 2000, 1500 GA Zaandam

T14 075
antwoord@zaanstad.nl
www.zaanstad.nl

