

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

SAB Amsterdam

Verkeerseffecten kartcentrum te Limmen

Concept

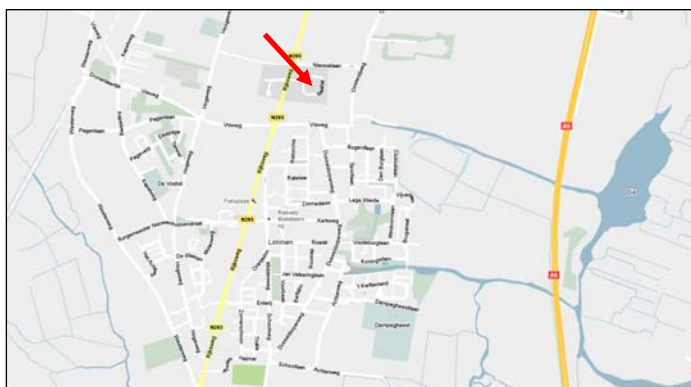
Datum
Kenmerk
Eerste versie

17 februari 2011
SAB034/Adr/0167

1 Inleiding

De gemeente Castricum is voornemens om Kartworld op het perceel Maatlat 2 in de kern Limmen (zie figuur 1.1) te legaliseren door middel van een vrijstelling conform artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De huidige bestemming conform het vigerende bestemmingsplan Strandwal betreft Agrarische doeleinden. Om Kartworld te legaliseren dient een artikel 19-procedure te worden doorlopen. In het kader van deze procedure is het noodzakelijk onderzoek te doen naar de verkeerskundige effecten op de omgeving, die de vestiging van Kartworld veroorzaakt.



Figuur 1.1: Locatie kartcentrum (bron: Google Maps)

SAB heeft in dit kader Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven om deze effecten in beeld te brengen. Hiervoor worden de volgende aspecten in deze notitie behandeld:

- verkeersaantrekkende werking;
- parkeren;
- verkeersafwikkeling;
- verkeersveiligheid.

2 Uitgangspunten

Op basis van door de exploitant van Kartworld geleverde gegevens beschikt het kartcentrum over 15 karts. Daarnaast heeft Kartworld 7 mensen in vaste dienst en werken er 25 mensen, voornamelijk scholieren, parttime. In de berekeningen wordt er vanuit gegaan dat er op een drukke dag 5 vaste werknemers aanwezig zijn die allemaal met de auto komen. Dit conform opgave van de exploitant. Ten aanzien van de parttimers wordt er vanuit gegaan dat deze een andere vervoermiddel gebruiken dan de auto. Deze aanname is gebaseerd op het feit dat bij deze werknemers met name gaat om scholieren.

De bezoekersaantallen die door Kartworld worden gegenereerd zijn gebaseerd op een opgave van de exploitant. Het gaat hierbij om de volgende verdeling van bezoekers over de week:

- maandag gesloten;
- dinsdag (19.00-23.00 uur) 25 bezoekers;
- woensdag (16.00-23.00 uur) 50 bezoekers;
- donderdag (16.00-23.00) 25 bezoekers;
- vrijdag (16.00 -23.00) 75 bezoekers;
- zaterdag (13.00-00.30) 100 bezoekers;
- zondag (13.00-22.00) 100 bezoekers.

De genoemde bezoekersaantallen zijn gemiddelden over het jaar. Uitgaande van 52 weken leidt dat tot 19.500 bezoekers over het hele jaar. Ter vergelijking: Coronel Karting Enschede trok in 2005 55.000 bezoekers. Deze vergelijking is gemaakt om de bezoekersaantallen van de exploitant te kunnen controleren. Er vanuit gaande dat Kartworld ten opzichte van Coronel Karting een klein kartcentrum is zijn de bezoekersaantallen plausibel.

In de notitie wordt uitgegaan van een 'worst case' scenario. De exploitant heeft opgegeven dat er op de drukste dag, de zaterdag, maximaal 150 bezoekers aanwezig zijn. Daarentegen heeft de exploitant ook aangegeven dat de locatie een maximale capaciteit van 200 bezoekers heeft. Hierbij worden ook de overige functies die in Kartworld aanwezig zijn benut. In de notitie zal daarom uitgegaan worden van de maximale capaciteit als maatgevend moment. Verder is in de berekeningen uitgegaan van de volgende punten:

- Kartworld ligt in de 'rest van de bebouwde kom';
- alle bezoekers van Kartworld komen met de auto;
- de gemiddelde autobezetting is 2,5.

De belangrijkste bron voor het bepalen van het benodigd aantal parkeerplaatsen zijn de CROW-normen afkomstig uit het ASVV 2004. De definitie 'rest bebouwde kom' is bijvoorbeeld afkomstig uit deze bron. Hieronder wordt de bebouwde kom verstaan, niet zijnde het centrum of de schil rondom het centrum.

Voor verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de verkeersgeneratietool van het CROW, waar Goudappel Coffeng de input voor heeft geleverd. Voor de verkeersgeneratie en parkeren is de functie vergeleken met een vergelijkbare functie, omdat de functie waar in dit geval sprake van is niet beschikbaar is binnen beide bronnen. Daarnaast is gebruik gemaakt van ervaringscijfers van Goudappel Coffeng van dit soort functies in de rest van Nederland en specifiek in deze regio.

3 Verkeer

3.1 Verkeersgeneratie

De verkeersaantrekkende werking van de nieuwe functie is gebaseerd op de maximale capaciteit van bezoekers (200). Een volledige benutting van de capaciteit representeert het maatgevend moment voor de functie. Gezien de verdeling van de bezoekers over de week zal het maatgevend moment alleen op weekenddagen plaatsvinden.

Uitgaande van de in hoofdstuk 2 genoemde uitgangspunten leidt het aantal bezoekers tot 80 auto's (maximale capaciteit * percentage auto / autobezetting). Dat komt neer op 160 motorvoertuigen per etmaal. Het gaat hierbij om een drukke dag, waarbij ook nog 5 werknemers aanwezig zijn die allemaal met de auto komen. Dat houdt in dat er totaal 170 motorvoertuigen per etmaal worden gegenereerd door Kartworld op het maatgevende moment.

Ter vergelijking: de verkeersgeneratietool van het CROW komt voor een gemiddelde bowlingbaan met 10 banen op het maatgevende moment op 155 motorvoertuigen per etmaal (weekdag).

3.2 Gevolgen op de omgeving

3.2.1 Relatieve toename op wegvakken

De verkeersaantrekkende werking van Kartworld heeft gevolgen voor het omliggende wegennet. Om een beeld te krijgen bij deze gevolgen wordt de verkeersaantrekkende werking van Kartworld gerelateerd aan intensiteiten afkomstig uit het Regionaal Verkeersmodel IJmond (RVMK). Hiervoor is het maatgevende moment voor de zaterdag vergeleken met de intensiteiten voor de werkdag uit het RVMK.

straat	Wegvak	gemiddelde werkdag (mvt/etm), referentie 2020	gemiddelde werkdag (mvt/etm), variant 2, 2020	procentuele toename door het kart centrum (t.o.v. variant 2)
Maatlat	Rijksweg N203 - kart centrum	800	800	21,20
Rijksweg N203	Visweg - Maatlat	16.500	20.800	0,82
Rijksweg N203	Maatlat - Nieuwelaan	16.400	21.100	0,81

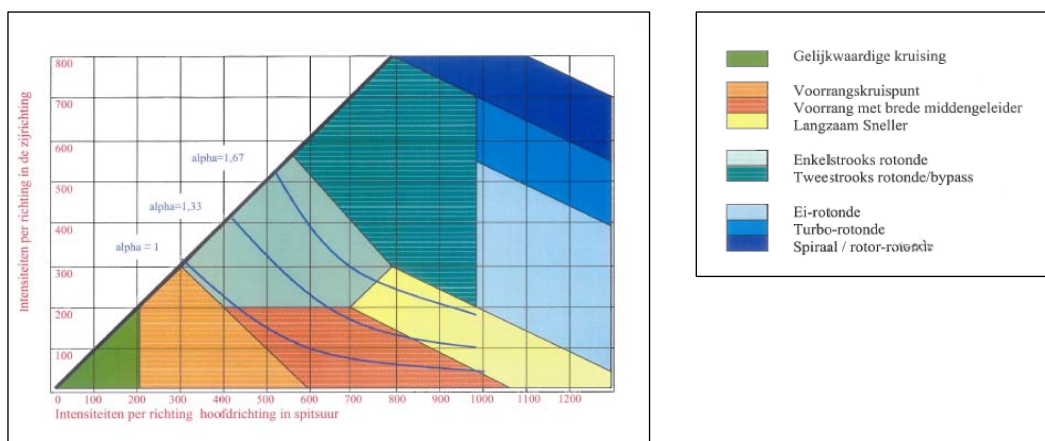
Tabel 3.1: Intensiteiten per wegvak (afgerond op honderdtallen)

Op basis van tabel 3.1 is vast te stellen dat de relatieve bijdrage als gevolg van het kart centrum op beide wegvakken van de Rijksweg N203 gering is. De bijdrage van Kartworld op de intensiteiten van de Maatlat is relatief groot, maar is gezien de functie van deze weg (erftoegangsweg) goed op te vangen. Ter vergelijking: CROW geeft aan dat voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom een verkeersintensiteit tot 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal mogelijk is.

Daarnaast is in de berekeningen uitgegaan van een 'worst case' scenario, waarbij de maximale capaciteit benut wordt op een werkdag. Bovendien is er in de berekeningen geen rekening gehouden met de functie die in het vigerende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. De verkeeraantrekkende werking van deze functie, agrarische doeleinden, zal feitelijk van de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe functie moeten worden afgehaald.

3.2.2 Verkeersafwikkeling

Het verkeer dat door de nieuwe functie gegeneerd wordt zal ook gevolgen hebben op de verkeersafwikkeling. Deze gevolgen zijn het grootste op het kruispunt Maatlat - Rijksweg N203.



Figuur 3.1: Afweging kruispuntvorm

Figuur 3.1 biedt een handvat om de kruispuntvorm te bepalen bij gegeven intensiteiten op de hoofdrichting en zijrichting. Uit het verkeersmodel blijkt dat de intensiteiten op de hoofdrichting, de N203, minimaal 16.000 motorvoertuigen per werkdagemaal bedragen. Dat komt neer op een intensiteit per werkdagspitsuur van 1.600 motorvoertuigen op de hoofdrichting. Het maatgevende moment voor de verkeersafwikkeling van het verkeer dat gegenereerd wordt door Kartworld ligt in het weekend. Voor beide verkeersstromen samen ligt het maatgevende moment in de spits van vrijdagavond.

De huidige kruispuntvorm, zo blijkt uit figuur 3.1, zal het verkeer in de vrijdagavondspits niet kunnen afwikkelen. Dat wil zeggen dat het verkeer met bijvoorbeeld als herkomst Kartworld met de gegeven intensiteiten geen mogelijkheid krijgt de N203 op te rijden. Een rotondevorm zal deze mogelijkheid voor dit verkeer wel bieden.

4 Parkeren

De verkeersgeneratie beschreven in paragraaf 3.1 is uitgangspunt voor het bepalen van de parkeerbehoefte. Op het maatgevende moment, de zaterdag, genereert Kartworld 85 auto's. Deze auto's zijn echter niet allemaal gelijktijdig aanwezig. De 5 auto's van de werknemers zijn echter een constante factor over de dag. De overige 80 auto's komen en vertrekken verspreid over de openingsuren van Kartworld.

Kartworld beschikt over 15 karts. Uitgaande van de eerder genoemde autobezetting van 2,5 personen zullen per heat 6 auto's geparkeerd worden. Er zal overlap van bezoek zijn met de heat voorafgaand en aansluiting aan de betreffende heat. Dat houdt in dat er voor maximaal 3 heats gelijktijdig bezoekers aanwezig zijn. De parkeerbehoefte voor het bezoek van de kartbaan is daarmee 18 parkeerplaatsen (6 auto's per heat * 3 heats). Met de parkeerbehoefte van de werknemers komt de behoefte van de kartbaan op 23 parkeerplaatsen. Ter vergelijking: conform het ASVV 2004 van het CROW heeft een gemiddelde bowlingbaan met 10 banen op het maatgevende moment een parkeerbehoefte van 25 parkeerplaatsen.

De totale parkeerbehoefte van Kartworld ligt echter hoger door de overige functies die aanwezig zijn. Om hier meer inzicht te verkrijgen is op vrijdag 4 februari 2011 een telling uitgevoerd in de avonduren. Op twee momenten is de parkeervraag in het gebied bepaald, om 20:00 en 22:10. Voor het eerste moment werd een parkeervraag van 37 parkeerplaatsen waargenomen. Het tweede moment kende een parkeervraag van 55 parkeerplaatsen. De verdeling over het aanbod voor het tweede moment is weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Parkeerbehoefte en parkeeraanbod

Het aanbod van parkeerplaatsen rondom Kartworld is 108. Deze parkeerplaatsen worden naast Kartworld ook benut door de overige functies in het gebied. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om Autoschadeherstel Kleverlaan Limmen, Valkering – de Graaf Accountants en woningen. De bedrijven hebben voor wat betreft de parkeerbehoefte een maatgevend moment op werkdagen en zijn gedurende het weekend niet of in beperkte mate aanwezig zijn. Het maatgevend moment van de woningen zal samenvallen met die van Kartworld, maar gezien het overaanbod van parkeerplaatsen op dat moment kan geconcludeerd worden dat de parkeerbehoefte van Kartworld opgevangen kan worden binnen het bestaande parkeeraanbod. Zelfs wanneer op een drukke dag alle bezoekers met de auto komen en gelijktijdig aanwezig zijn, de eerder genoemde 85 auto's, is het parkeeraanbod voldoende om dit op te vangen.

5 Conclusie

Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

De verkeersgeneratie als gevolg van Kartworld is ten opzichte van de intensiteiten op de N203 relatief beperkt en zal er daarmee niet voor zorgen dat de capaciteit van beide wegvakken wordt overschreden. De toename van verkeer als gevolg van Kartworld op de Maatlat is relatief groot, maar is gezien de functie van de weg acceptabel.

Het effect van de toename van verkeer als gevolg van Kartworld op de verkeersafwikkeling is ook beperkt. De kwaliteit van de afwikkeling op het kruispunt Rijksweg N203 – Maatlat wordt met name bepaald door de intensiteit op de hoofdrichting, de N203.

Parkeren

De parkeerbehoefte van de kartbaan komt bij het gelijktijdig aanwezig zijn van de bezoekers voor 3 heats neer op 18 parkeerplaatsen. In combinatie met de aanwezige werknemers is de totale parkeerbehoefte van de kartbaan op 23 parkeerplaatsen. De overige functies in Kartworld plus de woningen laten een totale parkeerbehoefte zien van 55 parkeerplaatsen op de vrijdagavond. Deze parkeervraag is ruim binnen het bestaande parkeeraanbod op te vangen.