

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

Gemeente Edam-Volendam

Parkeerplaatsen Doelenstraat

Beoordeling bruikbaarheid en veiligheid

Datum 1 oktober 2014
Kenmerk EVD057/Adr/0236.02
Eerste versie 26 september 2014

1 Inleiding

De gemeente Edam-Volendam is voornemens het bestemmingsplan 'Lingerzijde-Doelenstraat' vast te stellen. In dit bestemmingsplan wordt het mogelijk om in het voormalige kantoor van het Hoogheemraadschap appartementen te realiseren. Op eigen terrein van het pand aan de Lingerzijde is onvoldoende ruimte om de parkeervraag van deze nieuwe ontwikkeling op te vangen. Daarom richt de gemeente Edam-Volendam een klein terrein aan de Doelenstraat in als parkeerterrein om zo het tekort aan parkeerplaatsen op te vangen.

Tegen het bestemmingsplan zijn verschillende zienswijzen ingediend. Een aantal daarvan heeft betrekking op de bruikbaarheid van het parkeerterrein en de veiligheid van het verkeer bij het rijden van en naar het parkeerterrein. Om deze zienswijzen te kunnen beoordelen, heeft de gemeente Edam-Volendam Goudappel Coffeng BV gevraagd de bruikbaarheid en de veilige bereikbaarheid van het parkeerterrein te beoordelen. Voor de beoordeling van de situatie is de locatie van het plan bezocht op woensdag 17 september rond 11.00 uur in de ochtend.

2 Bevindingen

2.1 Gebruik van het parkeerterrein

Voor de prognose van het gebruik van het parkeerterrein kunnen twee insteken worden gekozen:

- het terrein vormt vooral een overloopterrein om de extra parkeerdruk van de nieuwe appartementen op te vangen;
- het terrein krijgt (ook) te maken met openbaar gebruik van bezoekers van Edam en/of bewoners van Edam met een ontheffing.

Gezien de verborgen ligging van het terrein ligt het voor de hand, dat het gebruik vooral zal plaatsvinden door bewoners, hetzij van de appartementen, hetzij van andere woningen in de omgeving. Intensief gebruik door bezoekers van Edam ligt niet voor de hand, uit te sluiten is het echter niet.

Voor de situatie dat vooral bewoners van het parkeerterrein gebruik maken, heeft SAB een prognose gemaakt van het gebruik van het terrein. We onderschrijven deze analyse.

Voor de situatie dat het terrein een openbaar gebruik kent, kan voor parkeerterreinen met een gemengd gebruik worden uitgegaan van een gemiddelde turnover van 3. Per parkeerplaats per etmaal zijn dan 6 autoritten per etmaal te verwachten. Bij 21 parkeerplaatsen zijn dus bij openbaar gebruik $6 \times 21 = 125$ autoritten te verwachten. Voor het gebruik van het terrein is er dus geen noemenswaardig verschil tussen gebruik door bewoners of openbaar gebruik.

Voor de combinatie van bestaand gebruik van de Doelenstraat, autonome groei en gebruik van het terrein, rekenen we met 200 ritten per etmaal.

gebruik	bewoners	openbaar
bestaand	58	58
groei	10	10
parkeerterrein	119	125
totaal	187	193
afgrond	200	200

Tabel 2.1: Prognose gebruik Doelenstraat

Er zijn geen telcijfers beschikbaar voor fietsers en voetgangers in de Doelenstraat. De straat is echter een handige doorsteek tussen de Singelweg en omgeving en de Lingerzijde en omgeving. Hoewel tijdens de verkenning ter plekke geen sprake was van intensief fiets- of voetgangersverkeer, mag worden verwacht dat de Doelenstraat regelmatig wordt gebruikt door doorgaande fietsers en voetgangers.

Het gaat dus om een beperkte hoeveelheid autoverkeersbewegingen, waarbij ontmoetingen weliswaar niet uitgesloten zijn, maar niet frequent zullen voorkomen. Voor ontmoetingen tussen auto's en fietsers+voetgangers moet wel voldoende ruimte beschikbaar zijn.

2.2 Beoordeling verkeersveiligheid

Wegvak

In de Doelenstraat moeten fietsers, voetgangers en autoverkeer samen de ruimte tussen de gevels van de aanliggende panden delen. Er is dus geen ruimte voor eigen voorzieningen en gebruikers moeten sterk op elkaar anticiperen om de afwikkeling veilig te laten plaatsvinden. Door de beperkte breedte in combinatie met de afwisselende en onvoorspelbare omgeving is de snelheid van alle verkeersdeelnemers echter vanzelfsprekend zeer laag. Dit is gunstig voor de verkeersveiligheid en zeker voor de kans op letsel als gevolg van een eventuele aanrijding.

Maatgevend voor de beoordeling van de situatie is, in hoeverre fietsers/voetgangers een auto kunnen passeren en in hoeverre auto's op elkaar kunnen wachten, zodat ze niet (ver) achteruit hoeven te rijden als ze een tegenligger tegenkomen.

Voor de ontmoeting van een rijdende auto en fietsers is tussen de wanden een breedte nodig van:

- 0,50 m schrikruimte;
- 0,75 m maximale breedte fiets;
- 0,85 m schrikruimte;
- 1,75 m breedte auto;
- 0,5 m schrikruimte;
- 4,35 m totaal.

Deze ruimte is in de Doelenstraat over de gehele lengte beschikbaar. [maatsegmenten ontwerpwijzer fietsverkeer]

Voor de ontmoeting van twee rijdende personenauto's is tussen de wanden een breedte nodig van:

- 0,50 m schrikruimte;
- 1,75 m breedte auto;
- 0,5 m schrikruimte;
- 1,75 m breedte auto;
- 0,5 m schrikruimte;
- 5,00 m totaal.

Deze ruimte is in de Doelenstraat aanwezig, met uitzondering van de doorgang bij achtergevel van Doeland 11. Er is dus voldoende ruimte aanwezig voor auto's om elkaar te laten wachten in de steeg.

Waar een personenauto een vrachtauto tegenkomt, zal de ontmoeting moeten plaatsvinden buiten de Doelenstraat en zal de personenauto dus achteruit moeten rijden. Deze ontmoeting is echter zo uitzonderlijk, dat we dit acceptabel achten bij de beoordeling van de verkeersveiligheid van de oplossing, ook gezien de lage snelheid van de andere verkeersdeelnemers.

Kruispunten

De kruispunten van de Doelenstraat met de ontsluiting van het parkeerterrein en met de gracht aan het einde van de straat hebben op alle hoeken gevels of hoge erfafscheidingen tot op de rijbaan van de weg. Dit leidt ertoe dat slechts beperkt zicht aanwezig is bij het in- en uitrijden van de Doelenstraat.

Dit beperkte zicht zorgt er echter ook voor dat alle verkeersdeelnemers de nodige voorzichtigheid zullen betrachten bij het oprijden van de kruising. Het is wel verstandig om ervoor te zorgen dat voetgangers en fietsers niet pal langs de gevel lopen of fietsen en het is verstandig om een spiegel te plaatsen voor de uitrit van het parkeerterrein, zodat naderende verkeersdeelnemers elkaar eerder en beter kunnen zien.

Bij het kruispunt aan het einde van de Doelenstraat is iets meer uitzicht aanwezig, zijn al paaltjes geplaatst en kan met voorzichtig oprijden, de weg over voldoende lengte worden overzien en zijn naar ons oordeel geen aanvullende voorzieningen nodig. Wel ontbreekt op dit kruispunt de aanduiding van de verplichte rijrichting.



2.3 Bruikbaarheid van het terrein

De indeling van het parkeerterrein voldoet niet aan NEN2443, ook niet als wordt uitgegaan van een stallingfunctie van het terrein. Weliswaar worden in NEN2443 parkeerplaatsen met een breedte van 2,35 m toegestaan, maar dan in combinatie met een rijbaanbreedte van 6,66 m. Hieraan wordt bij lange na niet voldaan.

Ook de praktische bruikbaarheid van het parkeerterrein is de bestaande indeling van het terrein onvoldoende gewaarborgd. De rijwegen zijn te smal om de smalle vakken goed vooruit in- of uit te draaien. Voertuigen zullen daardoor schuin in de vakken terechtkomen, waardoor andere plekken onbenut moeten blijven.

Voor de bruikbaarheid van het terrein is het minimaal nodig om in elke rij een parkeerplaats te laten vervallen en zo de vakken te verbreden tot in totaal circa 2,70 m. Daarmee voldoet het terrein nog steeds niet aan de NEN2443, maar is het terrein wel goed en veilig bruikbaar.

Voor de meest oostelijke rij parkeerplaatsen is het bovendien wenselijk om ten opzichte van de uitrit minimaal 1 m aan te houden, zodat op die plek op een naderende auto kan worden gewacht: het is acceptabel als de parkeerplaatsbreedte daartoe minder wordt vergroot dan de aanbevolen 2,70 m. Het opheffen van een extra plek in de meest oostelijke rij is niet wenselijk, omdat deze plek dan naar verwachting alsnog illegaal zal worden gebruikt.

3 Conclusies

- Het gebruik van het terrein is zo beperkt dat ontmoetingen tussen motorvoertuigen niet frequent zullen voorkomen.
- Het is daarom acceptabel dat bestuurders op elkaar moeten wachten bij het in- en uitrijden van het terrein.
- Voor de ontmoeting met fietsers en voetgangers is voldoende ruimte beschikbaar.
- Door de krappe vormgeving is de snelheid vanzelfsprekend laag, wat gunstig is voor de verkeersveiligheid.
- Voor het parkeerterrein is een aangepaste indeling met minder plekken nodig om het terrein praktisch bruikbaar te maken.
- Het is wenselijk om op het kruispunt Doelenstraat - uitrit parkeerterrein spiegels en paaltjes te plaatsen om het zicht te verbeteren en om te voorkomen dat fietsers en voetgangers te dicht langs de gevels/hekken lopen/fietsen.

Bijlage 1 Rijcurves



