

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  
Casuariestraat 9a  
2511 VB Den Haag

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Buro SRO

# Ontsluiting Stekeldijk Purmerend

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

26 november 2015  
SR0030/Bkd

## 1 Inleiding

Van Wijnen Projectontwikkeling Noord BV is voornemens om 102 koopappartementen te realiseren aan de Stekeldijk in Purmerend. In figuur 1.1 is het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1: Plangebied (ondergrond: Google)

In totaal worden er drie woonblokken gerealiseerd. De locatie van de woonblokken is in figuur 1.2 weergegeven.



Figuur 1.2: Locatie van de woonblokken (bron: FKG Architecten aan de Zaan)

Het plangebied kan op verschillende wijzen voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer ontsloten worden. De gemeente Purmerend heeft de initiatiefnemer verzocht om de verschillende mogelijkheden verkeerskundig te toetsen. Buro SRO heeft namens Van Wijnen Projectontwikkeling Noord BV aan Goudappel Coffeng BV gevraagd de verkeerskundige ontsluiting van het plangebied te toetsen.

## 2 Verkeersgeneratie

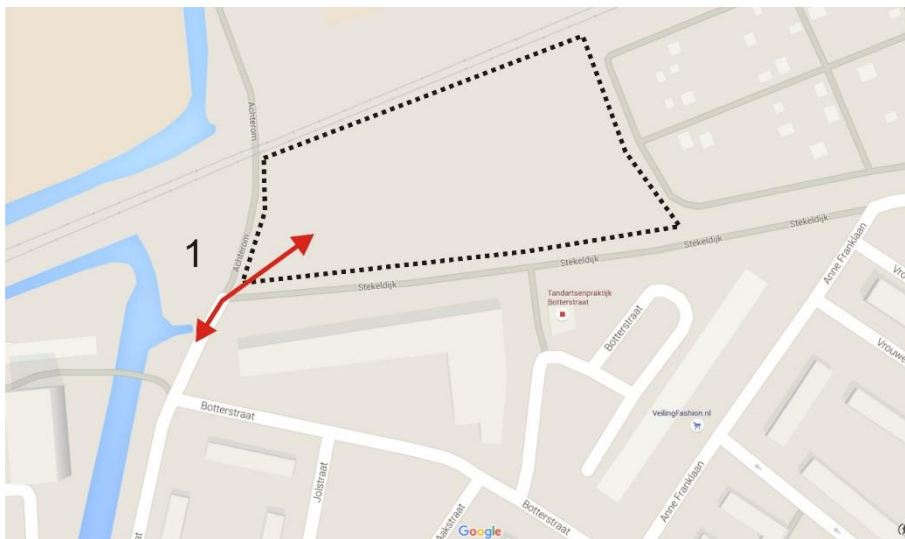
De projectlocatie heeft de volgende kenmerken:

- 102 koopwoningen (appartementen, midden duur);
- gelegen in sterk stedelijk gebied (conform CBS indeling);
- gelegen in de 'rest van de bebouwde kom' (ten opzichte van het historische centrum van Purmerend).

De gemeente Purmerend gaat voor de bepaling van de verkeersgeneratie uit van het gemiddelde kengetal van CROW publicatie 317 ('Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie'). De bijbehorende verkeersgeneratie voor de appartementen is 5,6 autoritten per etmaal (weekdag) en 6,2 autoritten per etmaal (werkdag). De totale verkeersgeneratie is 571 autoritten (weekdag, etmaal) en 632 autoritten (werkdag, etmaal).

### 3 Varianten

In de figuren 3.1 t/m 3.4 zijn de verschillende ontsluitingsvarianten voor het plangebied 'Stekeldijk' weergegeven.



*Figuur 3.1: Variant 1 (westelijke ontsluiting via de Botterstraat, ondergrond: Google)*



*Figuur 3.2: Variant 2 (centrale verkeersontsluiting via de Botterstraat, ondergrond Google)*



*Figuur 3.3: Variant 3 (alternatieve centrale verkeersontsluiting via de Botterstraat, ondergrond: Google)*



*Figuur 3.4: Variant 4 (oostelijke verkeersontsluiting via Anne Franklaan, ondergrond: Google)*

## 4 Analyse

### 4.1 Verkeersdruk

Op basis van een observatie op 19 november 2015 zijn de volgende (globale) verkeersaantallen waargenomen:

- fietspad Achterpad tussen Stekeldijk en Botterstraat:
  - circa 200 fietsers per uur.
- fietspad Stekeldijk tussen Achterpad en Anne Franklaan:
  - circa 150 fietsers per uur.
- Botterstraat tussen Achterpad en Anne Franklaan:
  - Circa 150 fietsers per uur;
  - Circa 30 auto's per uur.
- Anne Franklaan tussen Tjalkstraat en Henry Dunantstraat:
  - Circa 150 fietsers per uur;
  - Circa 130 auto's per uur (1.300 – 1.500 motorvoertuigen per etmaal).

Uit deze verkeersaantallen kan geconcludeerd worden, dat het gebied zich kenmerkt door een lage verkeersdruk van het gemotoriseerde verkeer (onder de 2.400 motorvoertuigen per etmaal). CROW geeft voor een woonerf (verblijfsgebied) aan dat 1.000 tot 2.400 motorvoertuigen per etmaal acceptabel zijn. Een verkeersdruk van maximaal 1.500 motorvoertuigen past daarom goed binnen een woongebied.

De extra verkeersdruk van de nieuwe appartementen is circa 650 autoritten per etmaal (werkdag). De totale verkeersdruk in de nieuwe situatie blijft daarmee onder de 2.400 motorvoertuigen per etmaal en past daarmee tot een verblijfsgebied/woonerf. Overigens zijn de straten in de omgeving geen woonerf, maar maken onderdeel uit van een 30 km/h zone. In verband met het zoveel mogelijk beperken van de overlast van het gemotoriseerde verkeer is in deze toets gerekend met de strengere richtlijnen voor een woonerf.

### 4.2 Toets

In deze paragraaf zijn de varianten verkeerskundig getoetst.

Variant 1:

- De aanrijdroute via de Botterstraat is qua wegvakbreedte (5 meter) na de Anne Franklaan (5,7 meter) de meest voor de hand liggende route.
- De route loopt echter via een schoolfietsroute (Achterom – Botterstraat) en primaire hoofdfietsroute (Achterom – Stekeldijk).
- De aansluiting op het plangebied Stekeldijk bevindt zich op een kruispunt van primaire en schoolfietsroutes (kruispunt Achterom – Stekeldijk).
- De fietsroute uit noordelijke richting loopt onder het spoor door, waardoor er een potentieel lastig zicht ontstaat voor gemotoriseerd verkeer wat uit het plangebied rijdt.

#### Variant 2:

- Deze variant sluit op een goede wijze aan op het plangebied. De wegverbinding tussen de Botterstraat en het plangebied met de bouwblokken liggen op een logische plek: een directe en rechte doorsteek tussen het bestaande wegvak van de Botterstraat en het nieuwbouwwgebied is mogelijk.
- De meest directe route tussen het plangebied en de Henry Dunantstraat loopt via de Aakstraat. Deze straat is echter smal (4 meter) in vergelijking tot de Botterstraat (5 meter) en Anne Franklaan (5,7 meter). Een ontsluiting via één van beide wegen zal in de praktijk meer voor de hand liggen.
- De route via Aakstraat of Anne Franklaan loopt niet via een schoolfietsroute. De route via de Botterstraat loopt wel via een schoolfietsroute.
- Deze variant kruist een hoofdfietsroute (de Stekeldijk), dit is echter wel goed inpasbaar. De voorgestelde oplossing is een snelheidsremmende constructie voor het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer op de Stekeldijk in de voorrang.

#### Variant 3:

- Deze variant loopt via het parkeerterrein aan de Botterstraat. De locatie van de bouwblokken in het plangebied zorgen ervoor dat een deel van de ontsluiting via het fietspad Stekeldijk loopt. Dit fietspad heeft een breedte van 2,5 meter en is daarmee op dit moment ongeschikt als route voor gemotoriseerd verkeer. Om de route geschikt te maken is verbreding tot 4 meter noodzakelijk. Dit betekent dat aan één zijde van het fietspad de bomen gekapt moeten worden.
- De meest directe route tussen het plangebied en de Henry Dunantstraat loopt via de Aakstraat. Deze straat is echter smal (4 meter) in vergelijking tot de Botterstraat (5 meter) en Anne Franklaan (5,7 meter). Een ontsluiting via één van beide wegen zal in de praktijk meer voor de hand liggen.
- De route via Aakstraat of Anne Franklaan loopt niet via een schoolfietsroute. De route via de Botterstraat loopt wel via een schoolfietsroute.

#### Variant 4:

- De aanrijdroute via de Anne Franklaan is qua wegvakbreedte (5,7 meter) de meest voor de hand liggende route.
- De route in variant 4 loopt over een afstand van 200 meter via een primaire fietsroute (Stekeldijk). Dit is een nadelig punt ten opzichte van de andere varianten.
- Over circa 150 meter dient het verkeer te rijden via de Stekeldijk, dit fietspad heeft een breedte van 2,5 meter en is daarmee op dit moment ongeschikt als route voor gemotoriseerd verkeer. Om de route geschikt te maken is verbreding tot 4 meter noodzakelijk. Dit betekent dat aan één zijde van het fietspad de bomen gekapt moeten worden.
- Deze variant heeft de grootste afstand tussen de projectlocatie en de Henry Dunantstraat (de gebiedsontsluitingsweg).

## 5 Conclusie

Variant 3 is de meest onlogische variant van de onderzochte varianten in verband met de rare 'knik' in de route via het parkeerterrein van de Botterstraat. Bovendien moet het gemotoriseerde verkeer een deel van het fietspad van de Stekeldijk gebruiken, wat uit verkeersveiligheids oogpunt niet gewenst is.

De route in variant 4 loopt over een afstand van 200 meter via een primaire fietsroute (Stekeldijk). Dit is een nadelig punt ten opzichte van de andere varianten. Over deze afstand moet de verbinding verbreed worden, aangezien de bestaande 2,5 meter wegvakbreedte onvoldoende is voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen. Verbreding heeft ook gevolgen voor de groenstructuur.

Variant 1 loopt via een schoolfietsroute (Botterstraat in het verlengde van Achterom) en heeft om die reden niet de voorkeur. Bovendien ontstaat er een extra (schuine) aansluiting op de bestaande T-kruising van fietsverbindingen (fietsverbinding Achterom – Botterstraat en Stekeldijk). Vanuit het zicht op de fietsroutes vanuit motorvoertuigen is dit een ongewenst aspect.

De voorkeursvariant is variant 2. De oversteek bij de primaire fietsroute Stekeldijk kan op een haakse wijze worden vormgegeven. Middels een snelheidsremmende voorziening en fietsers op de Stekeldijk in de voorrang kan gezorgd worden voor een acceptabele en verkeersveilige oplossing.