



Rijlandshuis Spaarndam

- parkeren en ontsluiten -

Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Rijnlandshuis Spaarndam

- parkeren en ontsluiten -

Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Inhoudsopgave

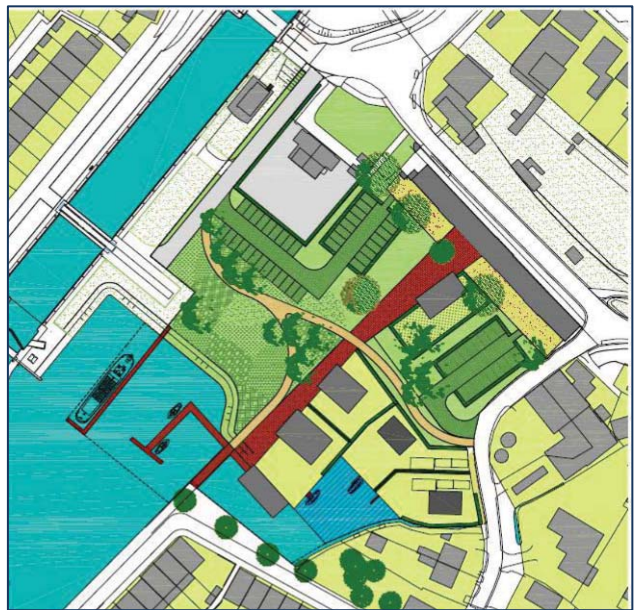
1.	Inleiding	1
1.1.	Algemeen	1
2.	Het Masterplan	3
2.1.	Invulling Masterplan	3
2.1.1.	Functies	3
2.1.2.	Verkeersstructuur	3
2.1.3.	Parkeren	4
2.2.	Parkeerbehoeftebepaling	5
2.3.	Verkeersgeneratie	6
2.4.	Conclusies	7
3.	Gewenste inrichting	9
3.1.	Verkeersstructuur	9
3.2.	Parkeren	9

Bijlage 1: Inrichtingsalternatieven

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Het Rijnlandshuis in Spaarndam dat in eigendom is van het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft haar oorspronkelijke functie verloren. Omdat het Hoogheemraadschap, vanwege de historische betekenis van dit gebouw, het Rijnlandshuis graag in bezit wil houden is mede vanuit financieel oogpunt herontwikkeling van deze locatie noodzakelijk. Het Hoogheemraadschap is samen met de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Cooper Feldman, managers en adviseurs in vastgoed- en gebiedsontwikkeling, bezig hiervoor plannen te ontwikkelen. Een Masterplan voor het gebied dat ten behoeve van de herontwikkeling inmiddels is opgesteld, voorziet in de realisatie van enkele woningen en kleinschalige werkeenheden. In het Masterplan is ook al een conceptinrichtingsplan opgenomen (zie nevenstaande figuur 1). Dit inrichtingsplan voorziet in een tweetal aansluitingen van het terrein rondom het Rijnlandshuis op het lokale wegennet. Beide ontsluitingen zijn voorzien op de Spaarndammerdijk. De oostelijk gelegen aansluiting ligt net ten oosten van het Rijnlandshuis en verloopt via de Lagedijk. De westelijke aansluiting loopt via een bestaande (ondergeschikte) weg aan de westzijde van het plangebied.



Figuur 1: Indicatie invulling plangebied Rijnlandshuis

Laatstgenoemde ontsluitingsmogelijkheid stuit mogelijk op bezwaren, omdat er sprake is van beperkt beschikbare ruimte en de wens bestaat om het kruispunt tussen de Spaarndammerdijk en de Zijkanaal C weg te reconstrueren. De gedachte bij deze reconstructie is om de route Spaarndammerdijk-oost - Zijkanaal C weg als doorgaande route vorm te geven. Het toevoegen van een extra aansluiting op dit punt leidt hierbij mogelijk tot problemen.

Samen met de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft Cooper Feldman BVA Verkeersadviezen gevraagd het voorliggende plan te beoordelen en de meest gewenste ontsluiting en de inrichting van het gebied aan te geven. In voorliggende rapportage gaan wij hier verder op in.

- **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 beschrijven wij de invulling van het Masterplan en prognosticeren wij de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie van de ontwikkeling. Vervolgens stellen wij vast of de geplande voorzieningen via een ontsluitingsweg kunnen

worden ontsloten of dat hiervoor twee wegen noodzakelijk zijn. Tevens worden de effecten van de ontwikkeling op het lokale wegennet bepaald.

In hoofdstuk 3 ten slotte gaan wij in op de meest gewenste (interne) ontsluitingsstructuur voor de modaliteiten auto, fiets voetganger en komt de parkeersituatie aan bod. Dit hoofdstuk mondt uit in een aantal inrichtingsalternatieven.

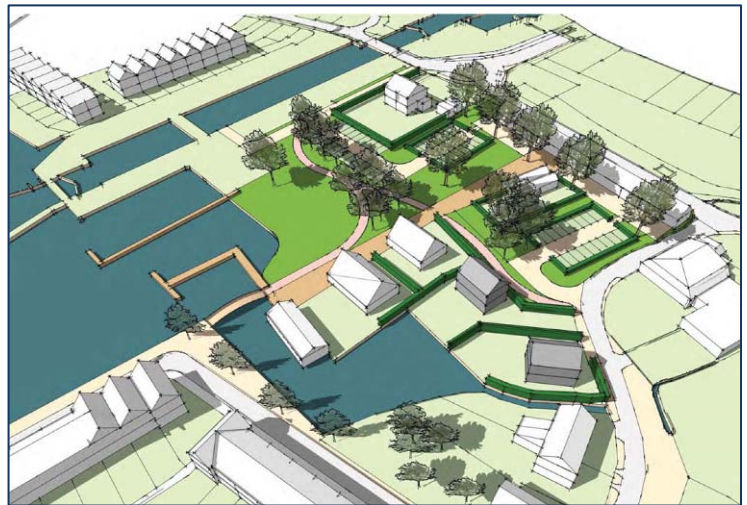
2. Het Masterplan

Het Masterplan is een gedachte over de toekomstige invulling van het gebied rondom het Rijnlandshuis weergegeven. In deze paragraaf gaan wij in op de opzet van het terrein in de toekomstige situatie.

2.1. Invulling Masterplan

2.1.1. Functies

In het Masterplan wordt de bestaande bebouwing uiteraard volledig gehandhaafd en worden enkele gebouwen toegevoegd. De nieuwe functie van de bestaande bebouwing zal deels werken en deels wonen zijn. In de bebouwing die wordt toegevoegd gaat gewoond worden. In nevenstaande figuur 2 is een beeld weergegeven van de ligging van de bebouwing binnen het plangebied. Hierin zijn de iets donker gekleurde gebouwen nieuw, de rest is bestaande bebouwing. Het programma voor het gebied is weergegeven in tabel 1.



Figuur 2: Invulling gebied Rijnlandshuis (vogelvlucht)

Tabel 1: Toekomstige invulling terrein Rijnlandshuis

Functie	Oppervlakte/aantal
Kantoren, atelier ruimte, vergader- en ontvangstruimten	710 m ²
Woningen	4 woningen
Horeca, kantine of KDV	105 m ²

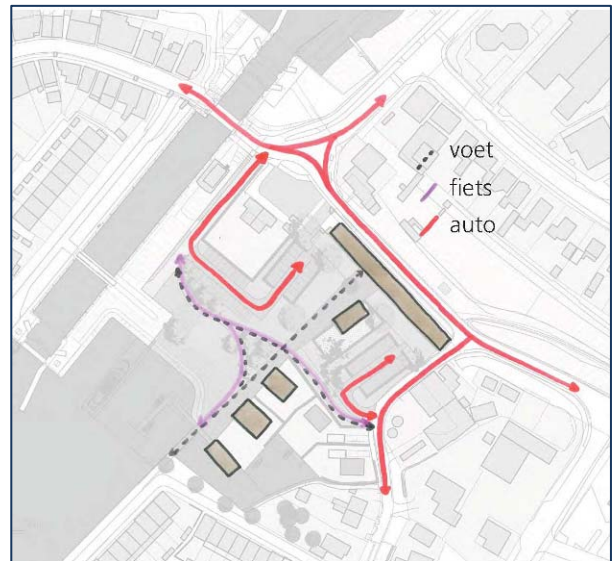
Naast deze functies wordt nog een boothuis met een oppervlakte van 133 m² voorzien en een aanlegplaats voor een woon-/werk-/horecaboot.

2.1.2. Verkeersstructuur

Het te herontwikkelen gebied wordt op twee locaties ontsloten op de lokale wegen. Wij merken op dat het de aansluitingen voor het gemotoriseerde verkeer betreft. Op het langzame verkeer komen wij later nog terug. In beide gevallen gaat het om aansluitingen op de Spaarndammerdijk. De westelijke ontsluiting is een directe aansluiting op genoemde weg en vindt plaats net ten westen van de aanslui-

ting met de Zijkanaal C weg. De oostelijke ontsluiting verloopt via de Lagedijk en sluit vervolgens aan op de Spaarndammerdijk.

In figuur 3 is de beschreven ontsluitingsstructuur weergegeven. Het langzame verkeer kan uiteraard ook gebruik maken van de ontsluitingsstructuur van het gemotoriseerde verkeer, maar heeft ook nog andere ontsluitingsmogelijkheden. Dit verkeer kan het gebied via de Lage Dijk ook in zuidelijke richting verlaten en kan gebruik maken van een nieuwe langzaam verkeersverbinding in zuidelijke richting over het water. Deze verbinding zorgt naast de ontsluiting van dit gebied voor een betere verbinding voor het verkeer vanuit de wijk SpaarneBuiten naar het centrum van Spaarndam. Over het terrein verlopen ook nog diverse verbindingen voor het langzame verkeer. In tegenstelling tot het autoverkeer kan het langzame verkeer het gebied wel in oost-west richting doorkuisen.



Figuur 3: Verkeersstructuur

2.1.3. Parkeren

Het parkeren is voorzien in twee clusters op het terrein. In totaliteit worden 56 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarbij er 18 via de oostelijke ontsluiting kunnen worden bereikt en 38 via de westelijke ontsluiting. Er is geen verbinding over het terrein tussen beide parkeerclusters. De ligging van de parkeerclusters en de omvang hiervan zijn weergegeven in figuur 4. Daarnaast krijgen de twee nieuwe woningen aan de zuidzijde van het plangebied parkeermogelijkheden op eigen terrein.



Figuur 4: Ligging en omvang parkeerclusters

2.2. Parkeerbehoeftebepaling

In deze paragraaf gaan wij in op de parkeerbehoefte die de voorziene ontwikkelingen genereren. Hierbij maken wij gebruik van de landelijke kencijfers die hiervoor beschikbaar zijn en zijn gepresenteerd in de CROW publicatie 317 *Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie* (oktober 2012). Voor de berekeningen gaan wij uit van de definities *matig stedelijk gebied* en *rest bebouwde kom* en worden steeds de maximale kengetallen per functie aangehouden.

Uit tabel 1 blijkt al dat de precieze invulling van de diverse gebouwen nog niet vast staat. Hiervoor zijn nog meerdere mogelijkheden denkbaar. Dat maakt het lastig om te kunnen komen tot een goede prognose. In de berekening zijn wij uitgegaan van de functies *kantoren met baliefunctie*, *Café/bar/cafetaria* en *vrijstaande woningen*.

Tabel 2: *Parkeerbehoefte op basis van functies*

Functie	kengetal per		Oppervlakte/aantal	parkeerbehoefte
Kantoren met baliefunctie	3,1	100 m ² bvo	710	23
Koopwoning vrijstaand	2,6	woning	4	11
Café/Bar/Cafetaria	7	100 m ² bvo	105	8
Totaal				42

In tabel 2 zijn de resultaten van de berekening opgenomen. Hieruit blijkt dat er voor de aangegeven functies maximaal 40 parkeerplaatsen nodig zijn. Als we er vanuit gaan dat de voertuigen van de bewoners en bezoekers van de nieuwe woningen op eigen terrein worden geparkeerd, dan bedraagt de behoefte nog 35 parkeerplaatsen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het feit dat de maximale behoeftes van de voorzieningen niet op dezelfde momenten plaatsvinden. Bewoners zijn veelal overdag niet thuis, terwijl de kantoren dan volop gebruikt worden. Als de horeca een parkeerpiek beleeft zijn de bewoners veelal ook thuis, maar zijn de kantoren gesloten. Het aantal gelijktijdig bezette parkeerplaatsen zal daarom naar verwachting maximaal circa 30 parkeerplaatsen bedragen. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het plangebied ruim voldoende parkeercapaciteit bevat. De beschikbare restcapaciteit kan worden aangewend voor voertuigen van en naar het boothuis of de ligplaats van de boot. Omdat de exacte invulling hiervan nog onduidelijk is kunnen herover geen uitspraken worden gedaan, maar de beschikbare restcapaciteit van minimaal circa 25 parkeerplaatsen moet hiervoor (ruim) voldoende zijn. Op deze wijze is er naar verwachting voldoende capaciteit om ook eventuele parkeerpieken op te vangen. Dit is ook wenselijk omdat in de directe omgeving van het plangebied nauwelijks parkeercapaciteit beschikbaar is.

2.3. Verkeersgeneratie

In de vorige paragraaf is ingegaan op de hoeveelheid parkeerplaatsen die nodig is om te voorzien in de parkeerbehoefte voor de te realiseren voorzieningen. De te realiseren parkeerplaatsen zullen dagelijks worden gebruikt en in een aantal gevallen ook meerdere keren per dag. Dit betekent dat er ook verkeersbewegingen worden gegenereerd. Deze verkeersgeneratie is bepaald op een vergelijkbare manier als de parkeerbehoefte. Er is gebruik gemaakt van dezelfde publicatie en definities hieruit, maar dan uiteraard gericht op het aantal verkeersbewegingen. Voor de functie Café/Bar/Cafeteria zijn hierover geen cijfers bekend. Hiervoor is een inschatting gemaakt aan de hand van andere functie waarvoor wel cijfers voorhanden zijn.

Tabel 3: *Verkeersgeneratie op basis van functies*

Functie	kengetal		Oppervlakte/aantal	verkeersgeneratie	
				weekdag	werkdag
Kantoren met baliefunctie	14,8	100 m ² bvo	710	106	141
Koopwoning vrijstaand	8,6	woning	4	35	39
Café/Bar/Cafeteria	50	100 m ² bvo	105	53	53
Totaal				194	233

Uit de tabel blijkt dat op een gemiddelde weekdag circa 200 ritten worden gegenereerd. Op de werkdag zijn dit er iets meer en in het weekend dus minder. Kanttekening die we hierbij plaatsen is dat er van de horeca ook geen gegevens bekend zijn over de verdeling van het verkeer over de week, maar dat gezien de functie mag worden aangenomen dat deze functie in het weekend meer verkeer zal genereren en op werkdagen minder dan gemiddeld. Op basis hiervan mag worden aangenomen dat de verkeersgeneratie op werkdagen net iets boven de 200 verkeersbewegingen zal liggen. Hieraan dienen nog de ritten naar de watergerelateerde activiteiten (boothuis en aanlegplaats) te worden toegevoegd. Mede omdat dit voor een groot deel seizoensgerelateerde activiteiten zijn, zal de invloed hiervan op een gemiddelde werkdag over het jaar gezien niet groot zijn. Op piekmomenten kan dit uiteraard wel het geval zijn.

Op basis van deze bevindingen kan worden geconcludeerd dat het aantal verkeersbewegingen op een gemiddelde dag in het jaar circa 200 ritten zal bedragen. Het mag duidelijk zijn dat hiervoor geen twee ontsluitingswegen nodig zijn. Dergelijke aantallen kunnen eenvoudig via één weg worden ontsloten. Mogelijk knelpunt hierbij zou de aansluiting op de Spaarndammerdijk kunnen zijn. Het verkeer moet hier invoegen in de bestaande verkeersstroom.

In het kader van de ontwikkeling van de woonwijk SpaarneBuiten is een prognose gemaakt van de toekomstige intensiteit op de Spaarndammerdijk. In deze berekeningen werd een maximale belasting van de Spaarndammerdijk (ter hoogte van het

Rijnlandshuis) voorzien van circa 4.800 motorvoertuigen per etmaal. Ten gevolge van de ontwikkelingen die nu worden voorzien zal deze intensiteit iets toenemen.

In het kader van SpaarneBuiten zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, op basis waarvan de oriëntatie van het verkeer is bepaald. Voor de ontwikkeling rondom het Rijnlandshuis houden wij dezelfde verdelingen aan. Hierbij is onderscheid gemaakt in intern verkeer, gericht op de bebouwde kom van Spaarndam en extern verkeer. Het interne verkeer bedraagt 45% van de ritten en het externe verkeer 55%. Van het interne verkeer nemen wij aan dat alle verkeersbewegingen vanuit deze ontwikkeling linksaf zijn. Dit geeft een lichte overschatting, omdat intern verkeer ook verkeer kan zijn dat naar SpaarneBuiten wil en dus rechtsaf slaat. Van het externe verkeer blijkt uit het onderzoek dat 35% hiervan rechtsaf zal slaan en 65% linksaf. Als we uitgaan van 200 verkeersbewegingen, dan zal de Spaarndammerdijk ten westen van de ontsluiting van het te ontwikkelen Rijnlandshuisgebied circa 150 ritten extra verwerken en ten oosten circa 50 ritten. De intensiteit op de Spaarndammerdijk ter hoogte van het Rijnlandshuis, uitgaande van een ontsluiting van het gebied aan de oostzijde van het Rijnlandshuis op de Spaarndammerdijk, zal dan toenemen tot maximaal circa 4.950 motorvoertuigen per etmaal.

Om te bepalen of deze aantallen op een verkeerskundig acceptabele wijze kunnen worden afgewikkeld is een globale berekening uitgevoerd met behulp van de methoden Harders en Slop. Berekeningsmethoden die globaal bepalen of het verkeersaanbod op kruisingen kan worden afgewikkeld. Uit beide berekeningen blijkt dat er geen afwikkelingsproblemen te verwachten zijn voor verkeer van en naar dit her te ontwikkelen gebied.

Eén ontsluiting voor het verkeer volstaat weliswaar, maar het is wel gewenst dat er een tweede (calamiteiten) aansluiting beschikbaar is. Dit hoeft geen volwaardige ontsluitingsweg te zijn, maar kan ook een langzaam verkeerverbinding zijn die indien noodzakelijk kan worden gebruikt. In het plan kan hierin eenvoudig worden voorzien door de momenteel al aanwezige westelijke gelegen weg hiervoor geschikt te maken.



2.4. Conclusies

Uit de voorgaande paragrafen kan worden geconcludeerd dat de realisatie van de ontwikkeling een parkeerbehoefte oproept en verkeer genereert, dat ook het lokale wegennet zal gaan belasten. Wij concluderen dat het plan (naar verwachting ruimschoots) voorziet in haar eigen parkeerbehoefte en dat het aantal verkeersbewegingen dat op een gemiddelde werkdag wordt gegenereerd circa 200 zal bedra-

gen. Deze verkeersbewegingen kunnen zonder problemen op en via het bestaande wegennet worden aangesloten en afgewikkeld.

3. Gewenste inrichting

Op basis van de bevindingen uit hoofdstuk 2 maken wij een alternatief inrichtingsplan, waarbij wij er vanuit gaan dat er slechts sprake is van één aansluiting op de Spaarndammerdijk. Deze wijziging heeft consequenties op de wijze waarop het gebied kan worden bereikt en de wijze waarop op het terrein de afwikkeling dient plaats te vinden. Bij het opstellen van een alternatief zijn wij uitgegaan van het handhaven van de voorgestelde (grotendeels al aanwezige) bouwblokken en hebben wij getracht de gewenste ruimtelijke structuur zoveel mogelijk in tact te laten.

3.1. Verkeersstructuur

Zoals gezegd volstaat één aansluiting op de Spaarndammerdijk om het verkeer op een vlotte wijze af te kunnen wikkelen. Gezien de bezwaren die de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft om deze aansluiting aan de westzijde van het plangebied te realiseren in verband met voorziene wijzigingen op het nabijgelegen kruispunt Spaarndammerdijk - Zijkanaal C weg, stellen wij voor deze verbinding te realiseren aan de oostzijde en deels te laten verlopen via de Lagedijk. De ligging van de langzaam verkeersstructuur kan in principe in stand blijven. Wel adviseren wij het zicht op de aansluiting van de Lagedijk op de Spaarndammerdijk te verbeteren. Dit kan door de aanwezige haag te verlagen of deels te verwijderen. Door het aanwezige hoogteverschil en de haag is het zicht van verkeer uit de Lagedijk op het verkeer op de Spaarndammerdijk vanuit westelijke richting matig.



3.2. Parkeren

Voor het parkeren is het van belang dat de verschillende parkeerclusters met elkaar in verbinding staan. Het segmenteren van parkeren zoals in het oorspronkelijke plan is opgenomen biedt veel minder flexibiliteit. Immers als parkeercluster 1 vol is kan niet bij cluster 2 worden gekomen. Hiervoor dient het terrein te worden verlaten en 'buitenom' te worden gereden via de Spaarndammerdijk. Dit is een minder gewenste situatie. In het alternatieve voostel speelt dit niet. Omdat er maar één ontsluitingsweg is zullen alle parkeerclusters, als hiervan al sprake is, met elkaar moeten worden verbonden.

In principe zou het gehele plan overeind kunnen blijven, met dien verstande dat er een verbinding tussen het westelijke en het oostelijke parkeercluster moet worden

aangebracht, parallel aan het fietspad. In dat geval wordt wel de voetgangerszone gekruist door het gemotoriseerde verkeer, waardoor er geen sprake meer kan zijn van een autovrije loopverbinding van noord naar zuid. Dit is binnen de bestaande planopzet echter niet te voorkomen. Het is namelijk niet mogelijk om binnen de voorgestelde bebouwingsstructuur de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen in het oostelijke deel van het plangebied te realiseren.

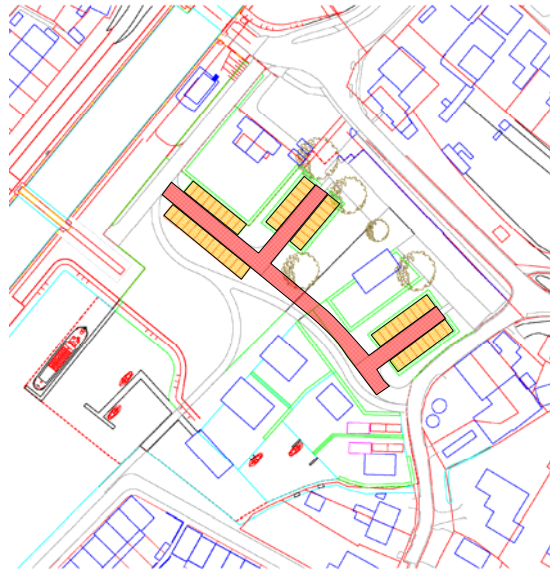
Indien voor deze optie wordt gekozen is er sprake van allemaal doodlopende parkeerwegen. Dit is een minder gewenste situatie, omdat een gebruiker van de voorzieningen die wil parkeren, door de omvang van de parkeerclusters, veelal niet kan zien of een cluster nog vrije plaatsen bevat. Dit betekent dat hiervoor een cluster moet worden ingereden, en als dan aan het einde van de cluster blijkt dat deze vol is, kan er niet (of zeer moeizaam) gekeerd worden en moet het cluster achteruitrijdend worden verlaten. Bij voorkeur hebben doodlopende parkeerwegen een maximale lengte van circa 10 meter. Met de huidig voorziene invulling van het gebied is er overwegend sprake van langparkeren en een beperkte mate van turnover (aantal parkeerwisselingen per parkeerplaats per tijdeenheid). Hierdoor is het realiseren van keermogelijkheden geen verkeerskundige 'must' maar wel wenselijk.

Een keermogelijkheid heeft ongeveer een diameter van 12 meter. Als deze keermogelijkheid in de geprojecteerde parkeerclusters moet worden aangebracht, dan neemt de parkeercapaciteit per cluster met circa 8 parkeerplaatsen af. Deze plaatsen zullen elders moeten worden gecompenseerd. Maar buiten dat neemt de omvang van (de noord-zuid georiënteerde) parkeerclusters dan zodanig af dat deze een omvang krijgen die wel overzichtelijk is en de noodzaak van een keerlus daarmee wegneemt. Dus feitelijk komt dit neer op een variant met een verkleining van de parkeerclusters en compensatie elders.

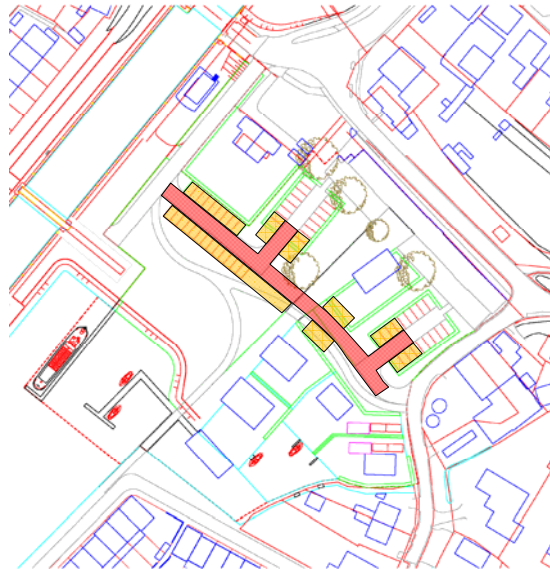
Een alternatief zou kunnen zijn om het centrale parkeercluster 90 graden te draaien en in het verlengde van het westelijke cluster te leggen, min of meer parallel aan de (nog te realiseren) rijbaan. Hierdoor wordt een doodlopende parkeerweg opgeheven. De centrale parkeercluster is dan niet meer aanwezig. Het keerprobleem op het oostelijke parketcluster kan worden ondervangen door de toegang vanaf de Lagedijk te verleggen in noordelijke richting. Hierdoor kan het oostelijke parkeercluster van de noordzijde af worden ingereden en kan de route over dit parkeercluster worden gevolgd naar de andere parkeerplaatsen.

Alles overziende zijn er verschillende maatregelen mogelijk. In hoofdlijnen komt dit neer op drie hoofdvarianten.

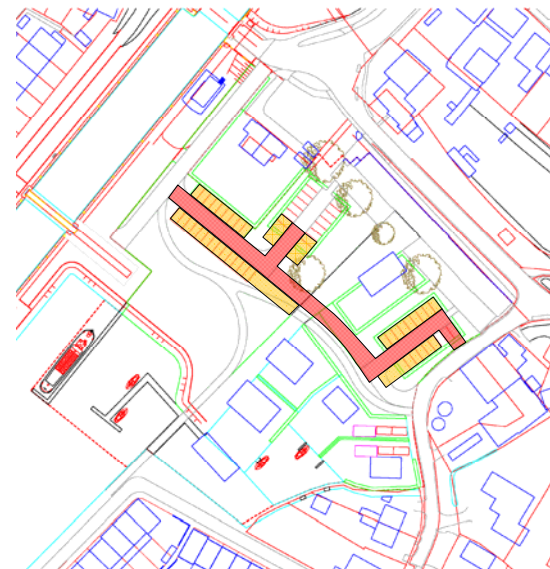
- Alleen het aanbrengen van een verbinding tussen het westelijke en oostelijke parkeerdeel en het accepteren van het achteruitrijden op parkeerterreinen.



- Het inkorten van de noord-zuid georiënteerde parkeerclusters en het compenseren van de verdwijnende parkeer capaciteit van deze clusters elders.



- Het inkorten van het centrale parkeercluster en het verleggen van de toegang van het parkeerterrein in noordelijke richting. Hierbij dient alleen het deel van het centrale parkeercluster dat wordt ingekort te worden gecompenseerd.



Het is uiteraard ook nog mogelijk hierop tussenvarianten te maken. In bijlage 1 zijn twee mogelijke inrichtingsvarianten wat verder uitgewerkt. Het betreft variant 1 en een subvariant voor variant 3 met een keerlus.

Verkeerskundig gezien gaat de voorkeur niet uit naar de eerste variant. De verschillen tussen de tweede en derde variant zijn marginaal. Voordeel van de tweede variant is dat er minder verkeer rijdt op het meest westelijk gelegen parkeercluster. Nadeel is echter weer dat er minder sprake is van geleiding. In variant 3 wordt het verkeer automatisch langs de meeste parkeerplaatsen geleid. Voor alle varianten geldt overigens dat een keermogelijkheid aan het einde van de meest westelijke parkeerweg wenselijk is.

Ten aanzien van het voorliggende ontwerp merken wij nog wel op dat de breedte van de parkeerwegen ontoereikend is. De parkeerwegen dienen minimaal 0,5 meter breder te zijn, maar bij voorkeur 1,0 meter. De breedte is nodig om de parkeerhandelingen relatief vlot te kunnen uitvoeren.

Bijlage 1: Inrichtingsalternatieven

