

Memo

datum 31 augustus 2023
 aan Polderstraat Alblasserdam B.V.
 van Antea Group
 kopie -
 project Advies ontwikkeling Polderstraat 9 Alblasserdam
 projectnr. 0468389.100
 betreft Memo Verkeer Polderstraat Alblasserdam

1 Context

De Polderstraat 9 in Alblasserdam is momenteel o.a. in gebruik als garagebedrijf, opslag voor boten en herbergt een manege (zie figuur 1). De locatie valt onder het vigerende bestemmingsplan 'Herstelplan Alblasserdam' (vastgesteld 31 maart 2015). De locatie heeft momenteel de enkelbestemming 'bedrijf' (met functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - garagebedrijf 2') en 'sport - manege'. De opdrachtgever is voornemens de locatie te ontwikkelen tot een woongebied. Binnen de huidige bestemming is de ontwikkeling van woningbouw niet mogelijk. Voor de bestemmingsplanwijziging is onder andere een verkeersanalyse van het gebied noodzakelijk. In deze verkeersanalyse wordt de ontsluiting van de locatie beschreven, evenals de verwachte verkeersgeneratie en parkeerbehoefte van de voorgenomen ontwikkeling.

Het beoogde bouwplan bestaat uit 53 woningen, met een mix van grondgebonden woningen en appartementen. De woningen zijn verdeeld in de volgende categorieën:

Type Woning	aantal
Koop, twee-onder-een-kap	10
Koop, tussen/hoek	10
Koop, etage, duur	6
Koop, etage, midden	7
Koop, etage, goedkoop	8
Huur, etage, sociaal	12
Totaal	53

Tabel 1 Woning verdeling bouwplan



Figuur 1 Situering plangebied

2 Parkeerbalans

De parkeernormen van gemeente Alblasterdam gelden als uitgangspunt voor het bepalen van de verwachte parkeerbehoefte. Deze zijn vastgesteld in het “Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) Alblasterdam, Basisnota 2019”, deze nota bevat de parkeernormen en regels over de toepassing van parkeernormen (vastgesteld door de gemeenteraad in oktober 2019).

De parkeernormen zijn onderverdeeld in ‘centrum’, ‘schil centrum’, ‘rest bebouwde kom’ en ‘buitengebied’. Op basis van het GVVP is de Polderstraat gecategoriseerd als ‘Schil Centrum’. De parkeernormen worden daarnaast toegekend aan het type woning. De parkeernormen die bij het type woningen horen zijn in Tabel 2 opgenomen. De parkeernormen zijn inclusief het aandeel bezoekersparkeren, á 0,3 parkeerplaats per woning.

Prijsklasse/type woning	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	1,8	2,1	2,2
Koop, tussen/hoek	1,5	1,7	1,9	2
Koop, etage, duur	1,6	1,7	2	2,1
Koop, etage, midden	1,4	1,6	1,8	1,9
Koop, etage, goedkoop	1,3	1,4	1,6	1,6

Tabel 2 Parkeernormen Gemeente Alblasterdam

In Tabel 3 is de parkeerbehoefte per woningtype weergegeven op basis van de gestelde parkeernormen uit het GVVP.

Type Woning	aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Koop, twee-onder-een-kap	10	1,8	18
Koop, tussen/hoek	10	1,7	17
Koop, etage, duur	6	1,7	10,2
Koop, etage, midden	7	1,6	11,2
Koop, etage, goedkoop	8	1,4	11,2
Huur, etage, sociaal	12	1,4	16,8
Totaal	53	-	84,4

Tabel 3 Parkeerbehoefte Woningbouwontwikkeling Polderstraat

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt de totale verwachte parkeerbehoefte **84,4 parkeerplaatsen**, waarvan 15 parkeerplaatsen voor bezoekers. In tabel 3 is het parkeeraanbod weergegeven. Er worden 81 parkeerplekken gerealiseerd welke overeenkomen met **85 parkeerplaatsen**. Dit zijn er voldoende om in de parkeerbehoefte voorzien.

Type parkeerplaatsen	Waar	Plekken	Factor	Parkeerplaatsen
Openbare plaatsen	Openbare weg	65	1	65
Garage appartement	Type A1 (tante Wil)	1	0,25	0,25
Privé plaatsen	Type A1 appartementen	3	0,5	1,5
Privé plaatsen	Type A2 dijkwoningen 2 onder 1 kap	2	0,5	1
Lange oprit zonder garage type D 8x2	Type D 2 onder 1 kap	8	1,7	13,6
Brede oprit zonder garage type C	Type C 2 onder 1 kap	2	1,7	3,4
Totaal		81		84,75

Tabel 3. Parkeeraanbod Woningbouwontwikkeling Polderstraat

2.1 Conclusie parkeerbalans

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt de totale verwachte parkeerbehoefte **84,3 parkeerplaatsen**, waarvan 15 parkeerplaatsen voor bezoekers. In het stedenbouwkundige plan worden er 81 parkeerplekken gerealiseerd

welke overeenkomen met **85 parkeerplaatsen**. Dit is voldoende om in de parkeerbehoefte voorzien. Dit betekent dat er, op basis van de parkeernormen die zijn opgenomen in het GVVP, op de piekmomenten een volledige bezetting bestaat. Dit is inclusief de bezoekersparkeerplaatsen.

3 Verkeersgeneratie

3.1 Huidige verkeersgeneratie

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2017 zijn geen verkeersgeneratienormen opgenomen. Met behulp van CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren" (2018) is het aantal motorvoertuigbewegingen per woning bepaald. Als uitgangspunt is aangehouden dat Alblasterdam wordt gecategoriseerd als "Matig Stedelijk" en de ontwikkellocatie is gelegen in "Schil Centrum". De CROW-richtlijnen gaan uit van een minimale verkeersgeneratienorm en een maximale verkeersgeneratienorm. Daarnaast is ook de gemiddelde verkeersgeneratienorm berekend. De huidige functies bestaan uit:

- Woning
- Winkel
- Werkplaats
- Botenstalling
- Manege
- Paardenboxen
- Garageboxen

Bij de berekening van de huidige verkeersgeneratie is uitgegaan van de volgende CROW-categorieën voor de bestaande functies:

- Het gebied winkel/werkplaats (780 m²) is onderverdeeld in 25% winkel (195 m²) en 75% werkplaats (585 m²);
- De functie 'Winkel' is niet specifiek gecategoriseerd als functie binnen de CROW-richtlijnen. Het betreft een watersportwinkel waarbij geldt "Het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie". De functie 'Winkel' is daarom gecategoriseerd als 'binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners';
- Garageboxen en botenstallingen worden vaak gebruikt als opslaglocatie en beschikken niet over een aparte categorie binnen de CROW-richtlijnen. Om deze reden wordt uitgegaan van: Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf);
- De manege biedt ruimte aan 40 paarden (Bron: <http://www.manegealblasterdam.nl/>)

Functie	Categorie	Aantal (m ²)	Maximale norm	Max. Verkeersgeneratie
Woning	Koop, vrijstaand	1	8,4	8,4
Winkel	binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	195m ²	35,2 per 100m ²	68,6
Werkplaats	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1.235m ²	9,4 per 100m ²	116
Botenstalling	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	349m ²	5,0 per 100m ²	17,45
Manege + paardenboxen	Manege	40	3,0 per paard/box	120
Garageboxen	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	380m ²	5,0 per 100m ²	19
Totaal				349,45

Tabel 4 Maximale verkeersgeneratie huidige functies

Op basis van de gestelde uitgangspunten en CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren" (2018) bedraagt de maximale verkeersgeneratie van de huidige functie **350 motorvoertuigen per weekdag**. Dit betreft de verkeersgeneratie van een weekdag, om de verkeersbewegingen van een werkdag te berekenen dient een factor 1,33 gehanteerd te worden. Hiermee bedraagt de maximale verkeersgeneratie **465,5 motorvoertuigbewegingen op een werkdag**.

3.2 Toekomstige verkeersgeneratie

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2017 zijn geen verkeersgeneratienormen opgenomen. Met behulp van CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren" (2018) is het aantal motorvoertuigbewegingen per woning bepaald. Als uitgangspunt is aangehouden dat Alblasterdam wordt gecategoriseerd als "Matig Stedelijk" en de ontwikkellocatie is gelegen in "Schil Centrum". De CROW-richtlijnen gaan uit van een minimale verkeersgeneratienorm en een maximale verkeersgeneratienorm. Daarnaast is ook de gemiddelde verkeersgeneratienorm berekend. In Tabel 5 is de toekomstige verkeersgeneratie berekend.

Type Woning	Aantal	Min. norm	Gem. norm	Max. norm	Min. verkeersgeneratie	Gem. verkeersgeneratie	Max. verkeersgeneratie
Koop, twee-onder-een-kap	10	7,2	7,6	8,0	72	76	80
Koop, tussen/hoek	10	6,5	6,9	7,3	65	69	73
Koop, etage, duur	6	6,5	6,9	7,3	39	41,4	43,8
Koop, etage, midden	7	5,0	5,4	5,8	35	37,8	40,6
Koop, etage, goedkoop	8	4,2	4,6	5,0	33,6	36,8	40
Huur, etage, sociaal	12	2,8	3,2	3,6	33,6	38,4	43,2
Totaal	53	-	-	-	278,2	299,4	320,6

Tabel 5 Verkeersgeneratie ontwikkeling Polderstraat

Op basis van CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren" (2018) bedraagt de minimale verkeersgeneratie 278,2 voertuigbewegingen per weekdag. De gemiddelde verkeersgeneratie bedraagt 299,4 motorvoertuigbewegingen per weekdag en voor de maximale verkeersgeneratie geldt **320,6 voertuigbewegingen per weekdag**. Dit betreft de verkeersgeneratie van een weekdag, om de verkeersbewegingen van een werkdag te berekenen dient een factor 1,11 gehanteerd te worden. Hiermee bedraagt de maximale verkeersgeneratie **355,9 motorvoertuigbewegingen op een werkdag**.

3.3 Conclusie verkeersgeneratie

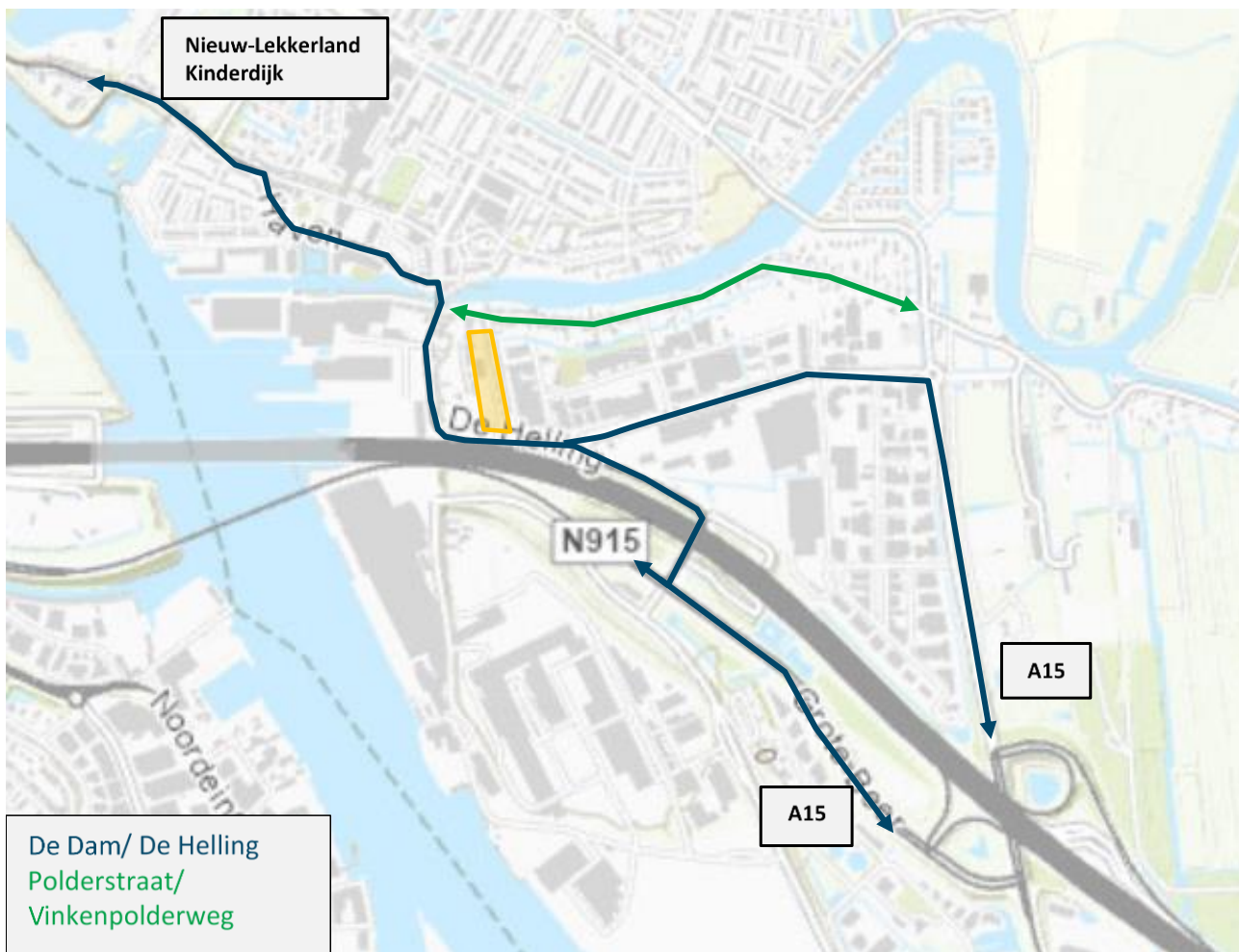
De **huidige** verkeersgeneratie bedraagt maximaal **465,5 motorvoertuigbewegingen** per werkdag. Op basis van CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren" (2018) is berekend dat de **toekomstige** verkeersgeneratie maximaal **355,9 motorvoertuigbewegingen** per werkdag bedraagt. Dit is een **afname** van **109,6 motorvoertuigbeweging** per werkdag.

4 Ontsluiting

4.1 Polderstraat

De Polderstraat is gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30km/u. Een erftoegangsweg heeft als functie om de erven te ontsluiten en het gemotoriseerde verkeer te geleiden naar het hoger liggend wegennet. Vaak geldt een erftoegangsweg als verblijfsgebied en is er sprake van menging van verkeersstromen. De Polderstraat gaat over in de Vinkerpolderweg en is aangesloten op de Oude Torenweg en de Dam.

Een erftoegangsweg heeft over het algemeen een wegcapaciteit van 0 tot 5.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In de huidige situatie zijn geen intensiteiten bekend van de Polderstraat. De ontwikkeling Polderstraat genereert maximaal 355,9 voertuigbewegingen per werkdag. Dit is een daling van 109,6 voertuigbeweging ten opzichte van de huidige verkeersgeneratie. Om deze reden zijn er geen knelpunten te verwachten op de Polderstraat met betrekking tot doorstroming voor gemotoriseerd verkeer. Het fietsverkeer van en naar de ontwikkeling Polderstraat kan veilig gebruik maken van de Polderstraat en de Oranjestraat.



Figuur 2 Ontsluitingen ontwikkellocatie Polderstraat

4.2 De Dam

De Dam is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50km/u. een gebiedsontsluitingsweg heeft als functie om het verkeer van en naar gebied te geleiden naar het bovenliggende wegennet. De verkeersstromen op gebiedsontsluitingswegen worden vaak gescheiden waarbij fietsers een eigen infrastructuur hebben. De Dam gaat over in De Helling en geldt als verbindingsweg vanaf de A15 en de N915 naar de kernen van Alblasserdam, Kinderdijk en Nieuw-Lekkerland. Naast de wegen zijn vrij liggende fietspaden aanwezig die deel uitmaken van de fietsroute Alblasserdam – Papendrecht.

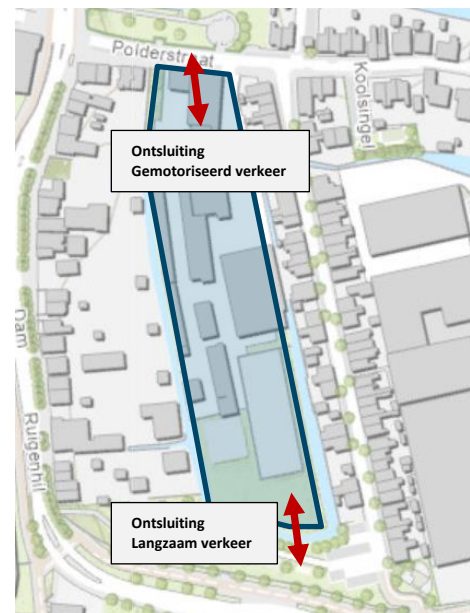
Een gebiedsontsluitingsweg heeft een capaciteit van circa 5.000 tot 15.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In de huidige situatie zijn geen intensiteiten bekend van de Dam. De ontwikkeling Polderstraat genereert maximaal 355,9 voertuigbewegingen per werkdag. Dit is een daling van 109,6 voertuigbeweging ten opzichte van de huidige verkeersgeneratie. De capaciteit van de Dam en de beperkte afname door de ontwikkeling leidt ertoe dat er geen knelpunten te verwachten zijn op het gebied van doorstroming voor gemotoriseerd verkeer. Fietsverkeer vanaf de ontwikkeling Polderstraat kan gebruik maken van de vrij liggende fietspaden langs De Dam. De oversteek op de Dam is gefaseerd uitgevoerd. Een gefaseerde oversteek draagt bij aan de veiligheid van een oversteek en vergroot de oversteekbaarheid. Er zijn geen knelpunten te verwachten op de Dam voor de afwikkeling van langzaam verkeer.

4.3 Projectgebied

Het gemotoriseerde verkeer komend vanaf de ontwikkellocatie Polderstraat ontsluit enkel op de Polderstraat. Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) ontsluiten zowel via de noordkant op de Polderstraat als via de zuidzijde op de Oranjestraat.

De ontwikkeling genereert maximaal 355,9 voertuigbewegingen per werkdag. De voertuigbewegingen vinden verspreid over de dag plaats. De spitsintensiteiten zijn afgeleid van de etmaalintensiteiten. Voor de ochtendspits geldt dat 8% van de etmaalintensiteit gerekend moet worden, waarvan 89% uitrijdend en 11% inrijdend. Voor de avondspits is dit 9%, waarvan 80% inrijdend en 20% uitrijdend. Kijkend naar de ontwikkeling Polderstraat is de etmaalintensiteit 355,9 motorvoertuigbewegingen. Voor de ochtendspits geldt 28 voertuigbewegingen(8%), waarvan 25 uitrijdend en 3 inrijdend. Voor de avondspits geldt 32 voertuigbewegingen (9%) waarvan 26 inrijdend en 6 uitrijdend. Dit komt neer op circa 1 auto per 2 minuten. Dit heeft een zéér beperkte impact op het autoverkeer.

Vanuit het oogpunt van veiligheid is het belangrijk dat een gebied bereikbaar is in geval van calamiteiten. Dit houdt in dat bewoners een vluchtroute wordt geboden en dat hulpdiensten de locatie kunnen bereiken. In het geval dat de toegangsweg tot het gebied gestremd is door een calamiteit wordt de hulpdienst een toevoer ontnomen en hebben bewoners geen vluchtroute. Om deze reden is het wenselijk om naast de hoofdontsluiting een tweede ontsluiting te realiseren als toegangsweg voor hulpdiensten en als vluchtroute voor bewoners. De ontwikkeling Polderstraat beschikt over één hoofdontsluiting en één ontsluiting voor langzaam verkeer. Met het oog op de veiligheid binnen de wijk is het wenselijk dat de fietsverbinding dusdanig wordt ingericht dat deze in geval van een calamiteit kan worden gebruikt door hulpdiensten. De fiets- en voetgangersbrug dient om deze reden dus voldoende breed en sterk te zijn voor hulpdienstvoertuigen.



Figuur 3 Ontsluiting ontwikkellocatie Polderstraat

De aansluiting van de ontwikkellocatie op de Polderstraat kan worden uitgevoerd als gelijkwaardig kruispunt. De Polderstraat is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, de nieuwe weg die door het plangebied loopt wordt dit ook. De kruising Polderstraat – Oranjestraat is eveneens uitgevoerd als gelijkwaardig kruispunt met voorrang voor verkeer van rechts. Een gelijkwaardig kruispunt met voorrang voor het verkeer van rechts past binnen het bestaande wegbeeld en voldoet aan de verwachtingen van de weggebruikers. Er dient echter voldoende zicht te zijn op de weg van rechts, zodat de weg niet wegvalt achter (hoge) bebouwing. Om dit te voorkomen kan er, zoals op het kruispunt Polderstraat-Oranjestraat, worden gekozen voor het accenturen van de kruising door middel van afwijkende bestrating.

4.4 Conclusie ontsluiting

De ontwikkeling Polderstraat genereert maximaal 355,9 voertuigbewegingen per werkdag, dit betreft het worstcasescenario op basis van de maximale kencijfers. Dit is een daling van 109,6 voertuigbeweging per werkdag ten opzichte van de huidige verkeersgeneratie. De ruime capaciteit van de omliggende wegen, de verkeersafname door de ontwikkeling en een beperkte spitsintensiteit (28 voertuigbewegingen in één uur) leiden ertoe dat er geen knelpunten te verwachten zijn op het gebied van verkeersdoorstroming. Langzaam verkeer kan via de noord- en zuidkant van de ontwikkeling worden afgewikkeld. De ontsluiting op de Polderstraat en de Dam leiden niet tot knelpunten in de verkeersdoorstroming.

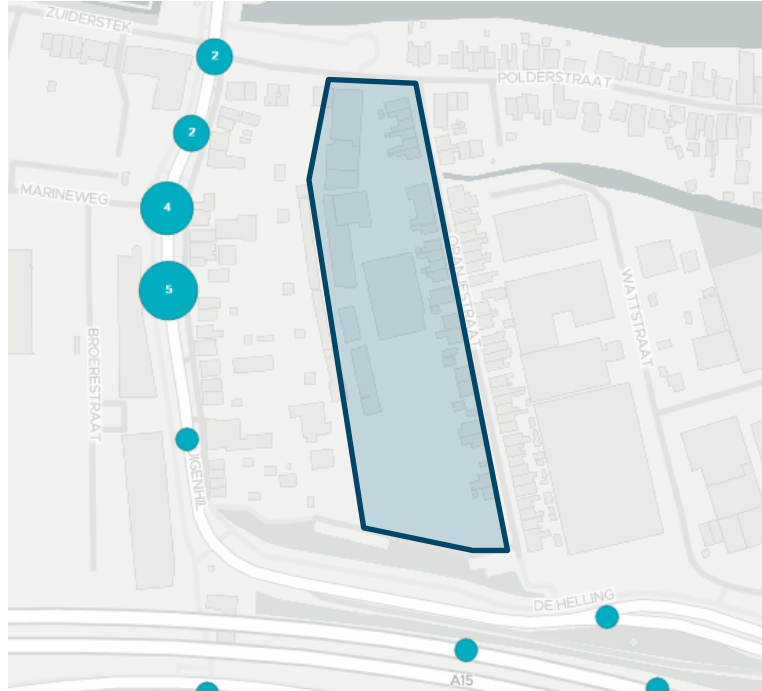
Vanuit het oogpunt van veiligheid is het belangrijk dat een gebied goed bereikbaar is in geval van calamiteiten. Dit houdt in dat bewoners een vluchtroute wordt geboden en dat hulpdiensten de locatie kunnen bereiken. De ontwikkeling Polderstraat beschikt over één hoofdontsluiting en één ontsluiting voor langzaam verkeer. Met het oog op de veiligheid binnen de wijk is er gekozen om de fietsverbinding aan de zuidkant van de ontwikkeling in te richten als doorgang voor hulpdiensten in geval van een calamiteit

Het advies is om de aansluiting van de ontwikkellocatie op de Polderstraat uit te voeren als een gelijkwaardig kruispunt, met voorrang voor verkeer van rechts. Daarbij moet het zicht op en van het verkeer komende vanaf de locatie voldoende zijn. Dit houdt in dat de weg niet mag wegvallen achter (hoge) bebouwing. Om het kruispunt te accenturen kan gekozen worden voor afwijkende bestrating op de Polderstraat ter hoogte van de nieuwe zijstraat, gelijk aan kruispunt Polderstraat – Oranjestraat.

5 Ongevallen

In de directe omgeving van de ontwikkellocatie zijn de periode 2018-2021 meerdere ongevallen geregistreerd. De ongevallen hebben plaats gevonden op De Dam. Het gaat hierbij om ongevallen tussen personenauto's en (brom)fietsers/voetgangers en om kopstaartaanrijdingen. Afgaande op de beschikbare informatie ontstaan kopstaartaanrijdingen door onoplettendheid ten tijde van een voorligger die afremt voor een oversteeklocatie of om af te slaan. De ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer vonden plaats ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats en de oversteek ter hoogte van de Polderstraat. In totaal zijn hierbij 3 kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers/voetgangers) gewond geraakt.

De afname van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer draagt niet bij aan een verandering van het straatbeeld en een verandering van conflicterende stromen, waardoor er naar verwachting geen verandering zal ontstaan van de verkeersveiligheid in de directe omgeving van de ontwikkellocatie.



Figuur 4 Ongevallen in de directe omgeving van de ontwikkellocatie

6 Conclusie

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt de totale verwachte parkeerbehoefte **84,4 parkeerplaatsen**, waarvan 15 parkeerplaatsen voor bezoekers. In het stedenbouwkundige plan worden er 81 parkeerplekken gerealiseerd welke overeenkomen met **85 parkeerplaatsen**. Dit is voldoende om in de parkeerbehoefte voorzien. Dit betekent dat er, op basis van de parkeernormen die zijn opgenomen in het GVVP, op de piekmomenten een volledige bezetting bestaat.

De ontwikkeling Polderstraat genereert maximaal **355,9 voertuigbewegingen** per werkdag. De huidige verkeersgeneratie bedraagt **466 motorvoertuigbewegingen** per werkdag. Dit is een **daling van 109,6 voertuigbeweging per werkdag** ten opzichte van de huidige verkeersgeneratie, wat een positief effect betekent t.o.v. de huidige situatie. De ruime capaciteit van de omliggende wegen, de verkeersafname door de ontwikkeling en een beperkte spitsintensiteit (32 voertuigbewegingen in één uur) leiden ertoe dat er geen knelpunten te verwachten zijn op het gebied van verkeersdoorstroming.

Het advies is om de aansluiting van de ontwikkellocatie op de Polderstraat uit te voeren als een gelijkwaardig kruispunt, met voorrang voor verkeer van rechts. Daarbij moet het zicht op en van het verkeer komende vanaf de locatie voldoende zijn. Dit houdt in dat de weg niet mag wegvallen achter (hoge) bebouwing. Om het kruispunt te accentueren kan gekozen worden voor afwijkende bestrating op de Polderstraat ter hoogte van de nieuwe zijstraat, gelijk aan kruispunt Polderstraat – Oranjestraat.

Met het oog op de veiligheid binnen de wijk is er gekozen om de fietsverbinding aan de zuidkant van de ontwikkeling in te richten als doorgang voor hulpdiensten in geval van een calamiteit.

Bijlage 1. Bouwplan



VERKLARING

	—bestaande bomen
	—te planten boom, 1e grootte
	—te planten boom, 2e grootte
	—te planten boom, 3e grote (meerstammig) (knolwilgen langs watergang)
	—geschoren haag
	—bloemrijk gras
	—grasvegetatie (vochtig)
	—gevelgroen
	—straat, Lingeformaat
	—trottoir, Tegels, 30x15
	—keien
	—grastegels
	—parkeerindeling openbaar
	—parkeerindeling prive
	—afvalcontainer ondergronds
	—brug
	—meubilair
	—nader te bepalen speelplek
	—bebouwing
	—Schuur
	—maatvoering
	—verplichte rijrichting (geen markering)
	—hellingbaan
	—Keermuur/ muur