

Supermarkt Zuidoostbeemster

Verkeerskundig onderzoek naar vier locaties

eindconcept

De Beemster Compagnie
Prins Mauritsstraat 1
1462 JJ MIDDENBEEMSTER

Sweco Nederland B.V.
De Bilt, 28 april 2016

Verantwoording

Titel : Supermarkt Zuidoostbeemster
Subtitel : Verkeerskundig onderzoek naar vier locaties
Projectnummer : 349462
Referentienummer : 13/./Sn
Revisie :
Datum : 28 april 2016

Auteur(s) : ing. R. Snijders
E-mail adres : rene.snijders@grontmij.nl
Gecontroleerd door : ir. I. Mijnders
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : ir. J. Groebe
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Sweco Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 88 811 66 00
F +31 30 310 04 14
www.sweco.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Algemeen	4
1.2	Vraagstelling	5
2	Huidige situatie	6
2.1	Algemeen	6
2.2	GVVP Beemster	6
2.2.1	Purmerenderweg	6
2.2.2	Toekomstige aansluiting N244 - Purmerenderweg	7
2.2.3	Schoolomgeving	8
2.2.4	Fietsers en voetgangers	8
2.3	Behoeftonderzoek supermarkt Zuidoostbeemster	8
2.4	Schoolomgeving	8
3	Uitwerking varianten	9
3.1	Parkeer – en verkeersgeneratie supermarkt	9
3.2	Uitgangspunten globale uitwerking varianten	9
3.2.1	Locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West)	10
3.2.1.1	Variant A	10
3.2.1.2	Variant B	11
3.2.2	Locatie 2 (hoek Middenpad – Purmerenderweg)	12
3.2.3	Locatie 3 (De Nieuwe Tuinderij Oost)	13
3.2.4	Locatie 4 (Jonk)	13
4	Afweging varianten	15
4.1	Beoordeling	15
4.1.1	Algemeen	15
4.1.2	Inpasbaarheid op locatie	16
4.1.3	Stimuleren fietsen, lopen / beperken autogebruik	16
4.1.4	Verkeersveiligheid	17
4.1.4.1	Bevoorrading	17
4.1.4.2	Voetgangers	17
4.1.4.3	Fiets	18
4.1.4.4	Auto	18
4.1.5	Meerwaarde locatie 1 voor MFC	18
4.1.5.1	Meerwaarde locatie 1 i.r.t. overige wijkvoorzieningen	19
4.2	Afweging	19
4.3	Conclusie en aanbeveling	20

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Op dit moment wordt in Zuidoostbeemster de nieuwbouwwijk De Nieuwe Tuinderij West gerealiseerd. Van de 208 woningen zijn momenteel ca. 145 woningen opgeleverd of in aanbouw. De Nieuwe Tuinderij Oost (ca. 270 woningen) moet nog in zijn geheel worden ontwikkeld.

Zuidoostbeemster heeft een beperkt voorzieningenniveau en de inwoners zijn met name aangevoerd op buurgemeente Purmerend. Vanuit de bevolking is echter wel de wens geuit voor een "eigen" supermarkt. Het betreft dan een full-service supermarkt van maximaal 1.500m² bvo met een lokale functie voor de inwoners van Zuidoostbeemster.

Tijdens een vergadering van de raadscommissie van de gemeente Beemster d.d. 15 december 2015 is de mogelijke realisatie van een supermarkt in Zuidoostbeemster uitgebreid besproken. Naar aanleiding van deze bijeenkomst is de vraag gesteld of de beoogde locatie -centraal in De Nieuwe Tuinderij West- de enige en beste optie is voor een supermarkt.

Met name de verkeersveiligheid is een zwaarwegend punt voor de bewoners van Zuidoostbeemster. Op de beoogde locatie komt de supermarkt namelijk schuin tegenover het Multifunctioneel Centrum (MFC) De Boomgaard te liggen, waarin een basisschool, buurthuis en kinderopvang zijn gevestigd. Tegenover het MFC (en dus naast de beoogde locatie van de supermarkt) ligt speeltuin de Spelemei.

In de huidige situatie is tijdens het in- en uitgaan van de basisschool sprake van veel breng- en haalverkeer. Nog niet alle parkeerplaatsen in de directe omgeving van de school zijn reeds gerealiseerd om zo de parkeerdruk meer te spreiden.

In samenspraak met de gemeente heeft De Beemster Compagnie zijn naast de beoogde locatie in De Nieuwe Tuinderij West nog vier andere mogelijke locaties voor een supermarkt benoemd. Door Broekhuis Rijs Advisering is hiervoor een (eerste) beoordeling opgesteld, waarbij een mogelijke locatie in ZOB II is afgefallen, omdat het maar de vraag is wanneer de woningbouwontwikkeling ZOB II gerealiseerd wordt. Bovendien ligt deze supermarktlocatie op een behoorlijk grote afstand van de huidige woonbebouwing van Zuidoostbeemster en de nieuwbouwlocaties De Nieuwe Tuinderij West en Oost.

De volgende overblijvende locaties worden verkeerskundig nader onderzocht (zie figuur 1):

1. locatie centraal in De Nieuwe Tuinderij West;
2. locatie hoek Purmerenderweg / Middenpad;
3. locatie in De Nieuwe Tuinderij Oost;
4. locatie Jonk.

Figuur 1: overzicht supermarktlocaties (incl. ontwikkeling DNTW / excl. ontwikkeling DNTO)



De provincie heeft aangegeven dat de toekomstige aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 in 2017 zal plaatsvinden. Door deze aansluiting ontstaat een verschuiving van verkeersstromen op de Purmerenderweg. Immers verkeer vanuit Oosthuizen naar de A7 (in zuidelijke richting) en vice versa hoeft dan niet meer door de kern Zuidoostbeemster te rijden en belast de Purmerenderweg op dit deel dus niet meer.

Daartegenover zal verkeer vanuit Zuidoostbeemster (inclusief de woningbouwlocaties) met een oriëntatie in noordelijke richting gebruik gaan maken van deze aansluiting en zo het noordelijk deel van de Purmerenderweg tot aan de N244 meer gaan belasten.

Gelet op het bovenstaande zal met name het zuidelijk deel van de Purmerenderweg minder verkeer te verwerken krijgen dan nu het geval is. Op termijn zal ook de Purmerenderweg worden heringericht.

1.2 Vraagstelling

De Beemster Compagnie wil een verkeerskundige beschouwing van de vier varianten en een verkeerskundig advies voor een voorkeurslocatie, onafhankelijk van andere aspecten of belangen.

Gelet op de directe nabijheid van MFC De Boomgaard en speeltuin De Spelemei in De Nieuwe Tuinderij West is met name bij locatie 1 de behoefte aan verdieping ten aanzien van de inpas-sing.

Hierdoor kan een betere beoordeling worden gegeven op aspecten als ontsluiting, parkeren, bevoorrading en ook de eventuele meerwaarde voor het MFC De Boomgaard met basisschool.

2 Huidige situatie

2.1 Algemeen

De mogelijke locaties van de supermarkt zijn bezocht om een beeld te verkrijgen van de wegen en omgevingskenmerken rondom deze locaties. Daarnaast zijn het “GVVP Beemster” en het “Behoeftesonderzoek Supermarkt Zuidoostbeemster” geïnventariseerd op voor dit onderzoek relevante aspecten.

In een overleg met de opdrachtgever is nadere informatie verkregen over aandachtspunten, welke leven bij de basisschool naar aanleiding van een uitgevoerde enquête door Veilig Verkeer Nederland (VVN).

2.2 GVVP Beemster

In januari 2014 is het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) Beemster door Grontmij in samenwerking met de gemeente Beemster opgesteld. Hieronder de belangrijkste aandachtspunten.

2.2.1 Purmerenderweg

- De Purmerenderweg heeft een belangrijke ontsluitende functie naar het bovenlokale wegennet en heeft in de kern Zuidoostbeemster niet alleen een verblijfsfunctie met bijbehorende uitwisseling van verkeer, maar heeft ook een duidelijke verkeersfunctie.

Figuur 2: overzicht Purmerenderweg



- In de raadpleging van bewoners en de bijeenkomst met de klankbordgroep is een inventarisatie gedaan naar de locaties binnen gemeente Beemster waar sprake is van een gevoel van verkeersonveiligheid:
 - De Purmerenderweg wordt in het algemeen als onveilig ervaren (voor kinderen, voetgangers en fietsers). Een knelpunt dat veelvuldig wordt genoemd is de hogere snelheid van het autoverkeer dan het snelheidsregime 30 km/h. Omdat de inrichting van de weg niet overeenkomt met het ingestelde snelheidsregime ontstaan met regelmaat gevaarlijke situaties.
 - De oversteek op de Purmerenderweg ter hoogte van Middenpad: De huidige oversteek heeft onvoldoende uitzicht, dit mede vanwege een hoogteverschil in aansluitende wegen. En ook op het Middenpad is de verkeersveiligheid (schoolgaande kinderen) een aandachtspunt. De kruising wordt op korte termijn door de gemeente aangepakt waarbij in ieder geval een rood kruisingsvlak wordt gerealiseerd en het Middenpad verhoogd wordt aangesloten. Deze reconstructie is inmiddels uitgevoerd (zie figuur 3).

Figuur 3: overzicht kruispunt Middenpad - Purmerenderweg



- In Zuidoostbeemster wordt in de reacties het parkeren langs de Purmerenderweg genoemd. Dit betreft een 30 km/uur gebied met een verblijfsklimaat waar uitwisseling van verkeer is gewenst, maar daarnaast hebben deze wegen een verkeersfunctie en ligt de gereden snelheid vaak hoger dan de maximaal toegestane snelheid. Tussen de aanwezige parkeerhavens liggen de erftoegangen naar woningen en bedrijven. De weggebruiker heeft door de geparkeerde auto's vaak weinig zicht op het langzaam verkeer dat hiervandaan komt (bijvoorbeeld kinderen). Ook ter hoogte van restaurant Boss wordt met enige regelmaat hinder ervaren door geparkeerde auto's. Dit leidt tot onveilige situaties die indirect een gevolg zijn van de geparkeerde auto's. In de herinrichting van de Purmerenderweg vormt het parkeren een belangrijk aandachtspunt in de uitwerking.

2.2.2 Toekomstige aansluiting N244 - Purmerenderweg

- De nieuwe aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 maakt onderdeel uit van de uitwerking GebiedsGerichtBenutten Purmerend en is mede voorzien vanwege de woningbouwontwikkelingen in Zuidoostbeemster. De Purmerenderweg binnen de bebouwde kom zal dan heringericht worden. De inrichting moet in overeenstemming zijn met een 30 km/uur snelheidsregime.
- Door het realiseren van de aansluiting N244 - Purmerenderweg wijzigt de verkeersbelasting over de Purmerenderweg. Enerzijds doordat verkeer uit onder andere Oosthuizen dat nu via de A7 richting Amsterdam rijdt, in de toekomst bij de N244 de A7 op kan. Anderzijds biedt de aansluiting de inwoners van Zuidoostbeemster een aantrekkelijk alternatief om naar de A7 te gaan, zeker als de bestemming in noordelijke richting van de A7 ligt. In ieder geval wordt het doorgaand verkeer niet meer door de kern afgewikkeld. De verkeersintensiteiten op de Purmerenderweg binnen de bebouwde kom zijn circa 6.600 motorvoertuigen per etmaal. De verwachting is dat na realisatie van de woningbouwplannen Zuidoostbeemster en

na realisatie van de aansluiting Purmerenderweg op de N244 deze intensiteiten gemiddeld doorgroeien tot uiteindelijk circa 8.000 motorvoertuigen per etmaal.

2.2.3 Schoolomgeving

- De verkeerssituatie bij scholen wordt als onveilig ervaren, waarbij sprake is van een specifieke problematiek:
 - menging van alle soorten verkeer in een kort tijdsbestek: de 'schoolspits'.
 - het (soms) ontbreken van veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers.
 - het gevoel van onveiligheid wordt vaak door ouders en verzorgers zelf veroorzaakt, door het halen en brengen van kinderen met de auto en het parkeergedrag.
 - scholen zijn een sociaal knooppunt, maar er zijn ook gebruikers met veel haast.
 - een voorspelbaar patroon, maar met soms onvoorspelbaar gedrag van kinderen, ouders en verzorgers.
 - het verkeersgedrag is niet anoniem.

2.2.4 Fietsers en voetgangers

- De gemeente zet zich in om het fietsgebruik te bevorderen door het bieden van goede fietsinfrastructuur en stallingen van goede kwaliteit bij voorzieningen. De gemeente zet in op directe en veilige fietsverbindingen. Voetgangers moeten zich veilig voelen in woon- en verblijfsgebieden.

2.3 Behoefteteonderzoek supermarkt Zuidoostbeemster

In opdracht van De Beemster Compagnie is door het Team Beleidsonderzoek en Informatiemanagement van de gemeente Purmerend een behoefteonderzoek*) uitgevoerd naar de eventuele komst van een supermarkt in Zuidoostbeemster. Hieruit kwam onder andere naar voren:

- Het is vooral de auto die men meestal gebruikt voor het halen van de boodschappen: dit doet 63% van de Zuidoostbeemsterlingen en 68% van de toekomstige bewoners. De fiets staat op de tweede plaats met respectievelijk 31% en 24%.
- Naar de eventuele nieuwe supermarkt zouden de Zuidoostbeemsterlingen vooral met de fiets gaan (59%). De auto staat met 18% op de tweede plaats. Lopend zou 16% gaan. De toekomstige bewoner denkt dus vooral fietsend te gaan. Dit verwachte vervoerspatroon wijkt sterk af van het huidig gebruikte vervoersmiddel naar de supermarkt. Nu is de auto het meest gebruikt, zowel bij de huidige als de toekomstige bewoners.

2.4 Schoolomgeving

Door Veilig Verkeer Nederland is een enquête /onderzoek gehouden op de basisschool in MFC De Boomgaard in De Nieuwe Tuinderij West. Hieruit kwam naar voren:

- Het Middenpad wordt ervaren als een drukke, brede weg, waarbij harder wordt gereden dan de toegestane 30 km/h. Hoewel tot dusver op het Middenpad nog geen geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden.
- Zorg over de bevoorrading van de supermarkt met grote vrachtwagens in relatie tot de school.
- Kan de supermarkt geen meerwaarde bieden in relatie tot overloopparkeren tijdens in- en uitgaansmomenten van de school?

De schooltijden zijn met ingang van 29 augustus 2016 elke dag van 08.30 tot 14.00 uur.

De kinderen gaan tussen de middag niet naar huis. Er is dan dus ook geen autoverkeer meer dat de kinderen ophaalt en wegbrengt.

*) Behoefteteonderzoek supermarkt Zuidoostbeemster, team B&I gemeente Purmerend, september 2015

3 Uitwerking varianten

3.1 Parkeer – en verkeersgeneratie supermarkt

Voor de supermarkt wordt uitgegaan van een full-service supermarkt met maximaal 1.500 m² aan bruto vloer oppervlak (bvo). Denk hierbij aan een formule als KONMAR, Deen, Jumbo, Vomar, Spar, etc., welke in de CROW-rekentool als supermarkten met een (middel)laag prijsniveau worden gecategoriseerd.

Op basis van de CROW-rekentool Parkeren en Verkeersgeneratie genereert een dergelijke supermarkt van 1.500 m² bvo op een gemiddelde openingsdag 1.971 mvt/etm aan verkeersbewegingen. Het autogebruik van de klanten/bezoekers in de rekentool is op 70% aangehouden (default-waarde). Deze waarde is vergelijkbaar met het percentage autogebruik in de huidige situatie uit het behoefteonderzoek supermarkt Zuidoostbeemster. Hieruit komt naar voren dat 63% van de Zuidoostbeemsterlingen en 68% van de toekomstige bewoners de boodschappen doet met de auto en dan met name in Purmerend.

In de enquête van het behoefteonderzoek supermarkt Zuidoostbeemster is door (toekomstige) bewoners aangegeven dat vooral met de fiets naar de nieuwe supermarkt zal worden gegaan en door (slechts) 18% met de auto. Dit zou betekenen dat op een gemiddelde openingsdag de supermarkt aanzienlijk minder autoverkeer genereert dan uit de berekening met de CROW-rekentool volgt, namelijk ca. 500 verkeersbewegingen per etmaal. Dit zou ook impliceren dat met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan.

In de CROW-rekentool wordt voor de parkeerbehoefte een bandbreedte aangegeven van 67 - 97 benodigde parkeerplaatsen bij 70% autogebruik door bezoekers/klanten. Het gemiddelde van deze bandbreedte komt neer op 82 parkeerplaatsen. Gelet op de uitkomsten van de enquête is het opportuun om tenminste 67 parkeerplaatsen te realiseren gelijk aan de onderkant bandbreedte van het CROW.

Het piekmoment van het parkeren ligt op de zaterdagmiddag als er een bezettingsgraad is van 100% en het parkeerterrein volledig bezet is (zie CROW-publicatie 317 'Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie'). Op werkdagen (en dus ook schooldagen) is de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen lager, namelijk 30% in de ochtend en in de middag 60%.

In CROW-publicatie 272 ('Verkeersgeneratie parkeervoorzieningen) staat aangegeven dat supermarkten worden bevoorrad door gemiddeld twee grote vrachtwagencombinaties per dag (inclusief zaterdag) en gemiddeld tien kleinere leveringen (kleinere vrachtwagens of bestelbussen). Een andere rekenmethodiek gaat uit van twee zware vrachtwagens en twee middelzware vrachtwagens per dag.

3.2 Uitgangspunten globale uitwerking varianten

Uitgangspunt voor de schetsverkenningen is inpassing van een supermarkt met een oppervlak van 1.500 m² bvo en tenminste 67 parkeerplaatsen op de hiervoor beschikbare gronden/kavels.

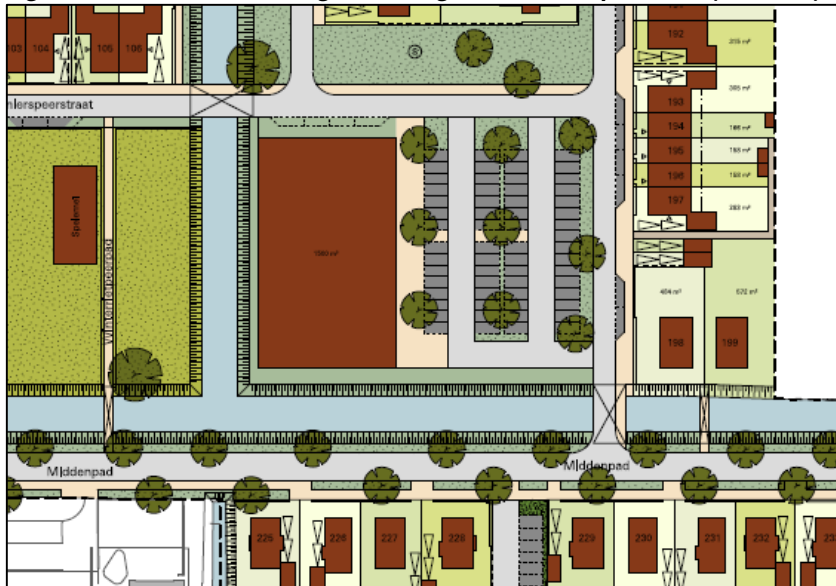
Voor locatie 3 (De Nieuwe Tuinderij oost) is geen schetsverkenning vervaardigd, omdat het plan De Nieuwe Tuinderij Oost hiervoor momenteel nog onvoldoende uitwerking biedt.

3.2.1 Locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West)

3.2.1.1 Variant A

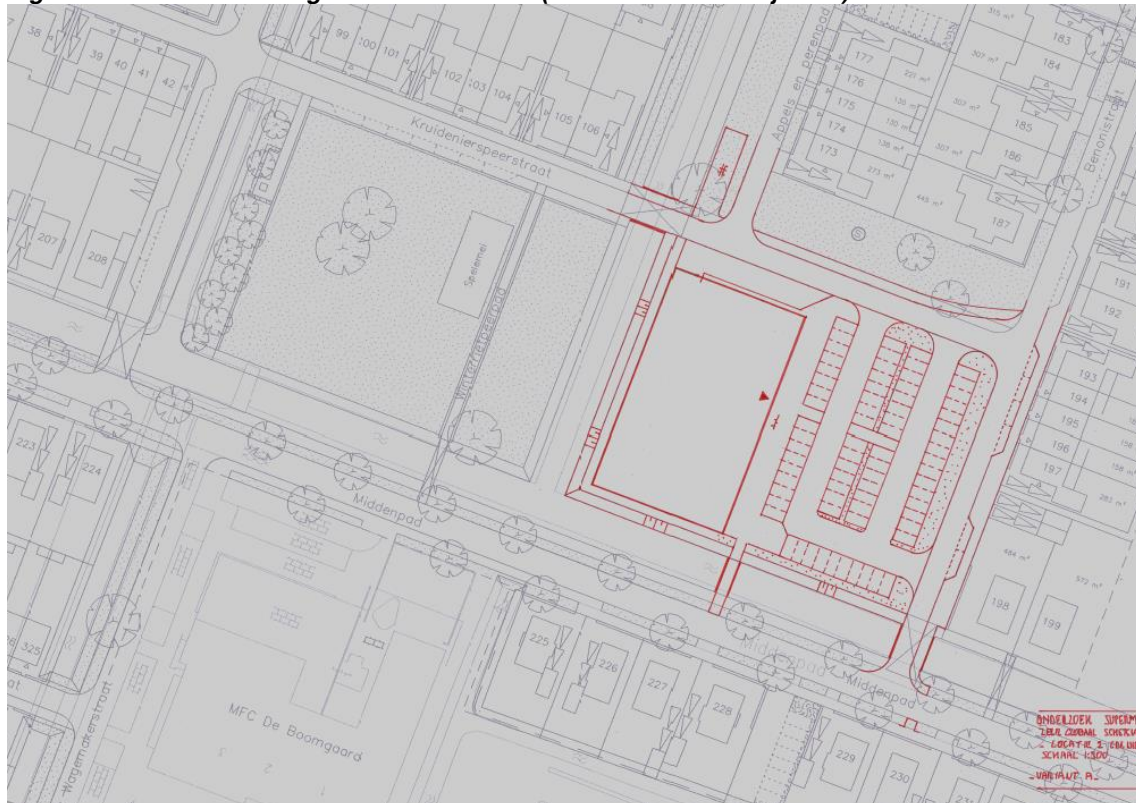
Voor locatie 1 is door SVP -architectuur en stedenbouw- een stedenbouwkundige invulling van de kavel met supermarkt vervaardigd (zie figuur 4).

Figuur 4: stedenbouwkundige invulling kavel met supermarkt (locatie 1)



Op basis van deze stedenbouwkundige invulling is een verkeerstechnische uitwerking vervaardigd waarbij op het parkeerterrein 73 parkeerplaatsen zijn gerealiseerd (zie figuur 5).

Figuur 5: schetsverkenning locatie 1 variant A (De Nieuwe Tuinderij West)



Door het toevoegen van een voetgangersbrug over de watergang langs het Middenpad ontstaat er een meer directe looprelatie tussen het Multifunctioneel Centrum en het parkeerterrein van de supermarkt.

Bevoorradend verkeer rijdt vanuit het oosten via het Middenpad, Benonistraat en Kruidenierspeerstraat naar de supermarkt. Naast het Appels en Perenpad ligt een verharde strook om van daaruit achteruit de expeditieruimte van de supermarkt in te rijden. De retourbeweging is dan weer via de Kruidenierspeerstraat, Benonistraat en Middenpad.

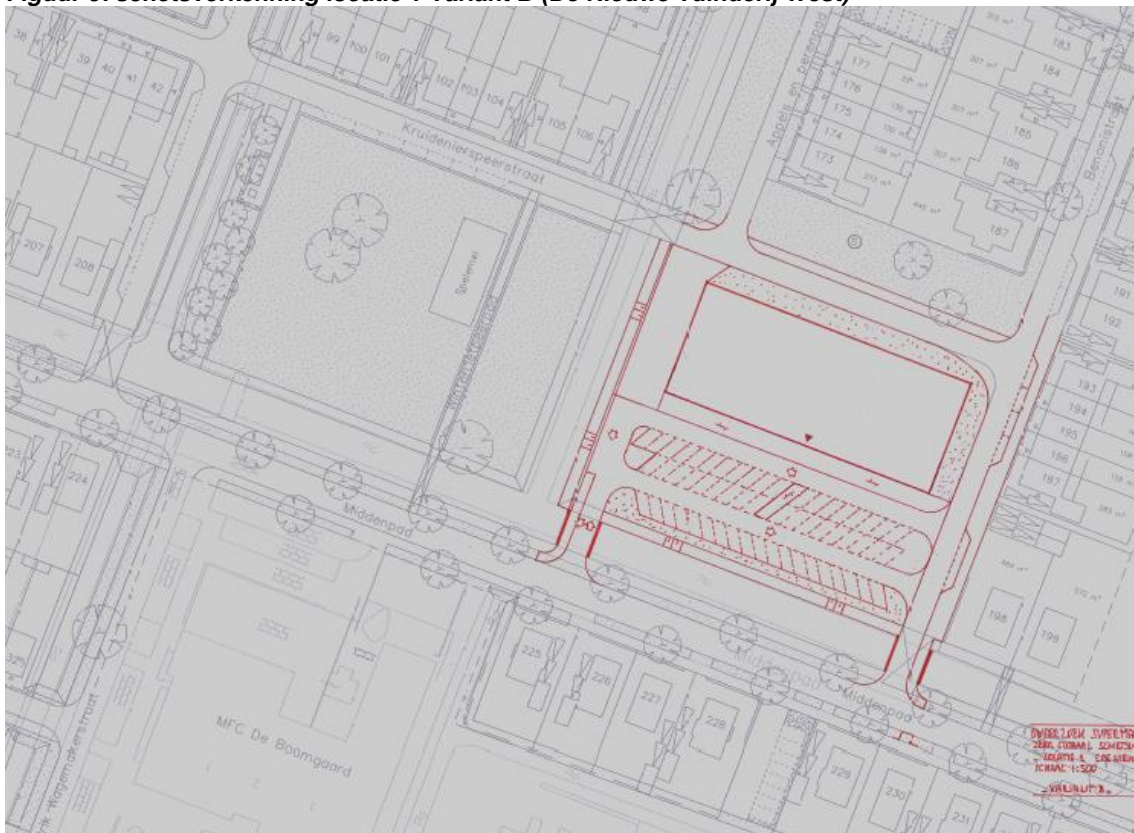
De omliggende straten van de supermarkt dienen hiervoor berijdbaar te zijn door grote voertuigen. In deze straten wordt bochtverbreiding toegepast en de brug van de Benonistraat naar het Middenpad is voorzien een overrijdbaar trottoir. De uitgaande route van het bevoorradend verkeer is dus gelijk aan de ingaande route.

Een uitgaande route van het bevoorradend verkeer via de Kruidenierspeerstraat in westelijke richting en de Boerengroenstraat naar het Middenpad en retour naar de Purmerenderweg is namelijk problematisch. Er hoeft dan weliswaar niet achteruit naar binnen te worden gereden, omdat het laden/lossen plaatsvindt op de expeditiestrook aan de noordzijde van de supermarkt. Echter de (reeds gerealiseerde) woonstraten en bruggen zijn niet ingericht op de berijdbaarheid door grote vrachtwagencombinaties. Bovendien wordt voorlangs de school en MFC gereden.

3.2.1.2 Variant B

Er is ook een schetsverkenning vervaardigd, waarbij het bevoorradend verkeer aanrijdt vanuit het oosten via het Middenpad, Benonistraat en Kruidenierspeerstraat naar de expeditiestrook langs de westzijde van de supermarkt (zie figuur 6). Vervolgens wordt weggereden over het parkeerterrein en de brug linksaf naar het Middenpad. Bij deze routing hoeft bevoorradend vrachtverkeer niet achteruit te rijden en te steken. De beide bruggen en de omliggende straten van de supermarkt dienen hiervoor berijdbaar te zijn door grote voertuigen. In de straten wordt bochtverbreiding toegepast en de bruggen zijn voorzien een overrijdbaar trottoir.

Figuur 6: schetsverkenning locatie 1 Variant B (De Nieuwe Tuinderij West)



Door het toevoegen van een brug aan de westzijde van de kavel naar het Middenpad is er een (extra) ontsluiting voor het parkeerterrein dat ook gebruikt kan worden door parkeerverkeer

t.b.v. de school. Tevens biedt deze brug een directe looprelatie tussen het Multifunctioneel Centrum en het parkeerterrein van de supermarkt. Het parkeerterrein kent een circulatie met eenrichtingsverkeer en schuinparkeren.

Bij deze variant B kunnen echter slechts 56 parkeerplaatsen worden gerealiseerd en wordt niet voldaan aan de onderkant van de bandbreedte van 67 parkeerplaatsen van het CROW. Bovendien is de invulling vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst.

Derhalve valt variant B af en wordt in het vervolg van deze rapportage en de beoordeling van de locaties uitgegaan van variant A (figuur 5).

3.2.2 Locatie 2 (hoek Middenpad – Purmerenderweg)

Bij deze locatie dient de supermarkt met parkeerterrein te worden ingepast op gronden van het automobielbedrijf (Renault) en hotel/restaurant Boss. De ontsluiting van het parkeerterrein vindt plaats via het Middenpad op ongeveer dezelfde locatie als de huidige ontsluiting van het hotel/restaurant (zie figuur 7).

Op deze wijze ligt de ontsluiting van het parkeerterrein zoveel mogelijk buiten het invloedsgebied van het “drukke” kruispunt met de Purmerenderweg.

Door de (beperkt) beschikbare ruimte kent het parkeerterrein een circulatie met eenrichtingsverkeer en schuinparkeren. In de schetsverkenning zijn 72 parkeerplaatsen ingepast.

Voor de bevoorrading van de supermarkt wordt langs de Purmerenderweg een expeditiehaven gesitueerd. De geparkeerde vrachtwagens worden vanaf hier geleegd. Verder is vanaf de Purmerenderweg (tegenover ontsluitingsweg De Nieuwe Tuinderij Oost) een doorsteek voor voetgangers en fietsers naar het voorterrein van de supermarkt.

Hierbij opgemerkt dat in de ondergrond nog de oude situatie te zien is, zonder de reeds gerealiseerde aansluiting van ontsluitingsweg De Nieuwe Tuinderij Oost op de Purmerenderweg

Figuur 7: schetsverkenning locatie 2 (hoek Middenpad - Purmerenderweg)



3.2.3 Locatie 3 (De Nieuwe Tuinderij Oost)

Voor deze locatie is geen schetsverkenning vervaardigd, omdat het plan De Nieuwe Tuinderij Oost hiervoor momenteel nog onvoldoende uitwerking biedt. Aan de zuidzijde van de Nieuwe Tuinderij Oost (DNTO) wordt een nieuwe ontsluitingsweg richting de Purmerenderweg aangelegd. De aansluiting op de Purmerenderweg tegenover hotel/restaurant Boss is hiervoor reeds aangepast (zie figuur 8). De nieuwe ontsluitingsweg krijgt in oostelijke richting geen verbinding naar de Oostdijk.

Figuur 8: aansluiting ontsluitingsweg De Nieuwe Tuinderij Oost op Purmerenderweg



3.2.4 Locatie 4 (Jonk)

Bij deze locatie dient de supermarkt en parkeerterrein te worden ingepast op de gronden van Jonk (zie figuur 9).

Figuur 9: schetsverkenning locatie 4 (locatie Jonk)



Voorgesteld wordt het terrein van Jonk via één aansluiting zo noordelijk mogelijk op de Purmerenderweg te ontsluiten. Hierdoor blijft het aantal conflictpunten met de “drukke” Purmerenderweg beperkt tot één en met voldoende afstand tot het kruispunt Noorderpad met de Purmerenderweg.

Het parkeerterrein van de supermarkt takt weer aan op deze interne ontsluitingsweg, waarbij het autoverkeer naar de supermarkt niet diep het gebied in hoeft, zodat de rest van het gebied hiermee niet wordt belast. Het parkeerterrein kent een circulatie met tweerichtingsverkeer en haaksparkeren. In de schetsverkenning zijn 78 parkeerplaatsen ingepast.

Evenals bij variant 2 (hoek Middenpad – Purmerenderweg) wordt langs de Purmerenderweg een expeditiehaven gesitueerd voor de bevoorrading van de supermarkt. Hierdoor hoeft het bevoorradend verkeer niet het gebied in te rijden en te keren om retour naar de Purmerenderweg te rijden.

4 Afweging varianten

4.1 Beoordeling

In dit hoofdstuk worden de vier locaties op diverse verkeerskundige aspecten beoordeeld en met elkaar vergeleken.

4.1.1 Algemeen

De komst van de supermarkt genereert volgens de CROW-rekentool ca. 2.000 verkeersbewegingen op een gemiddelde openingsdag, ervan uitgaande dat 70% van de klanten met de auto komt. Het betreft dan ca. 1.000 voertuigen welke dagelijks de supermarkt aandoen. Dit komt ongeveer overeen met de etmaalproductie van 250 woningen.

In de enquête van het behoefteonderzoek supermarkt Zuidoostbeemster is door (toekomstige) bewoners aangegeven dat vooral met de fiets naar de nieuwe supermarkt zal worden gegaan en door (slechts) 18% met de auto. Dit zou betekenen dat op een gemiddelde openingsdag de supermarkt aanzienlijk minder autoverkeer genereert dan uit de berekening met de CROW-rekentool volgt, namelijk ca. 500 verkeersbewegingen per etmaal.

Blijkens het behoefteonderzoek gaan nu veel Zuidoostbeemsterlingen met de auto naar de supermarkt (veelal in Purmerend en dus veelal ook via de Purmerenderweg). Bij de nieuwe supermarkt in Zuidoostbeemster zal men meer met de fiets en minder met de auto gaan. Een nieuwe supermarkt in Zuidoostbeemster leidt dus tot enerzijds een verschuiving van verkeersstromen en per saldo misschien zelfs tot een vermindering van verkeer in de kern Zuidoostbeemster als bewoners daadwerkelijk de auto minder gaan gebruiken voor de boodschappen.

Volgens het concept Duurzaam Veilig zijn intensiteiten van 5.000 à 6.000 mvt/etm in 30 km/uur-verblijfsgebieden aanvaardbaar, mits sprake is van een geringe woonfunctie. Dergelijke intensiteiten in verblijfsgebieden kunnen bijvoorbeeld voorkomen ter plaatse van aansluitpunten van het 30 km/uur-gebied op de hoofdverkeersstructuur.

Bij straten met een sterke woon- en verblijfsfunctie wordt in de verkeerskunde een maximaal wensbare intensiteit van 2.500 mvt/etm gehanteerd. Hogere intensiteiten gaan ten koste van het woon- en verblijfskarakter.

Door het realiseren van de aansluiting N244 - Purmerenderweg en de woningbouwontwikkelingen in Zuidoostbeemster wijzigt over de Purmerenderweg weliswaar de verkeersbelasting, maar de Purmerenderweg behoudt haar belangrijke ontsluitende functie naar het bovenlokale wegennet en heeft in de kern Zuidoostbeemster dus niet alleen een verblijfsfunctie met bijbehorende uitwisseling van verkeer, maar ook een duidelijke verkeersfunctie. De verkeersintensiteiten op (grote delen van) de Purmerenderweg zullen dan ook boven de 5.000 à 6.000 mvt/etm (blijven) uitkomen.

Voor deze studie naar de beste locatie van de supermarkt is het dan ook een pré als het gebruik of oversteken van de Purmerenderweg door fietsers en voetgangers zo beperkt mogelijk is.

De verwachting is dat bij geen van de vier locaties de komst van de supermarkt leidt tot (veel) hogere verkeersintensiteiten op de Purmerenderweg en/of het Middenpad. Deze wegen kunnen het (extra) verkeer in principe goed verwerken, doordat zij ruimer zijn gedimensioneerd dan de woonstraten. Bovendien komt het verkeer naar de supermarkt veelal gespreid over de dag en

buiten de drukkere spitsuren. Ook de nieuwe ontsluitingsweg DNTO kan worden gedimensioneerd op de te verwachten verkeersstromen bij komst van een supermarkt in dit plangebied. De toegangsbrug vanaf de Purmerenderweg ligt er al en is voldoende breed gedimensioneerd.

4.1.2 *Inpasbaarheid op locatie*

Op de onderzochte locaties kan een supermarkt met een vloeroppervlak van 1.500 m² bvo en een parkeerterrein met tenminste 67 parkeerplaatsen (onderkant bandbreedte CROW) goed worden ingepast.

Bij locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West) en locatie 2 (hoek Purmerenderweg – Middenpad) kunnen niet substantieel meer parkeerplaatsen worden ingepast, tenzij er meerlaags wordt gebouwd.

Bij locatie 3 (De Nieuwe Tuinderij Oost) kan in het nog op te stellen stedenbouwkundig plan wel ruimte worden gereserveerd om meer parkeerplaatsen, maar bijvoorbeeld ook een groter vloeroppervlak (voor andere functies) in te passen. Dit geldt ook voor locatie 4 (Jonk).

4.1.3 *Stimuleren fietsen, lopen / beperken autogebruik*

In Zuidoostbeemster zijn de woongebieden, maar ook de Purmerenderweg aangewezen als 30 km/h-verblijfsgebied. Het komt de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid ten goede als het gebruik van de auto wordt beperkt en gebruik van de fiets en lopen wordt gestimuleerd. Belangrijk in de keuze van vervoerswijze (lopen, fiets, auto) naar de supermarkt is de afstand (directheid), verkeersveiligheid en comfort van de route.

Locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West) ligt van de onderzochte locaties het meest centraal in Zuidoostbeemster en bovendien in een verkeersluwe omgeving. De meeste inwoners van Zuidoostbeemster wonen ten westen van de Purmerenderweg en hoeven deze “drukke” weg dan ook niet over te steken om bij de supermarkt te komen. Dit geldt uiteraard wel voor de toekomstige bewoners van De Nieuwe Tuinderij Oost en natuurlijk de bewoners van de Purmerenderweg zelf (geldt voor alle locaties).

Het gebruik maken of oversteken van de Purmerenderweg kan voor fietsers en voetgangers als een barrière worden ervaren en een reden zijn om de auto te gebruiken in plaats van te fietsen of te lopen.

Locatie 1 is het meest aantrekkelijk om lopend of fietsend te bezoeken en dus niet de auto te gebruiken en scoort dan ook het beste.

Locatie 2 (hoek Purmerenderweg – Middenpad) ligt ook centraal in Zuidoostbeemster, waarbij ook de meeste inwoners niet de drukke Purmerenderweg hoeven over te steken. Deze locatie scoort wat minder goed dan locatie 1 in verband met de nabijheid van de drukke Purmerenderweg (minder verkeersluw).

Vanwege de excentrische ligging ten opzichte van de woongebieden en daardoor ook grotere loop- en fietsafstanden scoort locatie 4 (Jonk) het slechtst. Ook omdat de routing naar de supermarkt voor fietsers en voetgangers in de huidige situatie voor een groot deel via de als druk en onveilig ervaren Purmerenderweg loopt. Bezoekers zullen naar verwachting deze locatie het meest met de auto bezoeken en het minst met de fiets of lopend.

Hierbij opgemerkt dat er een mogelijkheid is om voor langzaamverkeer vanuit De Nieuwe Tuinderij West een doorsteek te maken vanaf het Dirkjespeerpad over het Noorderpad naar het ach-tergebied van de supermarkt. Tussen het Dirkjespeerpad en Noorderpad ligt nu een looppad en is formeel geen fietspad.

Voor een groot deel van de woongebieden in Zuidoostbeemster is deze route nog behoorlijk om ten opzichte van de route via de Purmerenderweg. Gewenst is een alternatieve route voor voetgangers (en fietsers) vanuit De Nieuwe Tuinderij West, welke directer en dus aantrekkelijker is dan via het Dirkjespeerpad.

Locatie 3 (De Nieuwe Tuinderij Oost) scoort in dat opzicht weer beter dan locatie 4, omdat deze locatie wel in een (toekomstig) verkeersluwe omgeving ligt. Maar ook deze locatie ligt excentrisch ten opzichte van de meeste woningen ten westen van de Purmerenderweg en vanuit deze gebieden moet ook de Purmerenderweg worden overgestoken om bij de supermarkt te komen.

Figuur 10: overzicht locaties (incl. De Nieuwe Tuinderij West, excl. De Nieuwe Tuinderij Oost)



4.1.4 Verkeersveiligheid

4.1.4.1 Bevoorrading

Bij locatie 2 (hoek Purmerenderweg – Middenpad) en locatie 4 (Jonk) vindt de bevoorrading plaats in een expeditiehaven langs de Purmerenderweg, waardoor niet het gebied hoeft te worden ingereeden. Deze expeditiehaven kan vanuit beide richtingen worden ingereeden.

Bevoorradend verkeer kan echter niet keren op de Purmerenderweg, indien de chauffeur retour in de richting van herkomst wil rijden. Dit hoeft na realisatie van de aansluiting Purmerenderweg op de N244 geen probleem (meer) te zijn, omdat dan als het ware een rondje via de Purmerenderweg – Zuiddijk - A7 - N244 kan worden gereden. Beide locaties 2 en 4 scoren op het aspect verkeersveiligheid bij de bevoorrading dan ook het beste.

Bij locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West) is de supermarkt vanaf de Purmerenderweg goed bereikbaar via het Middenpad. Het Middenpad is voldoende breed voor het afwikkelen van vrachtverkeer.

Ter plaatse van de supermarkt moet vrachtverkeer wel via de Benonistraat en Kruidenierspeersstraat rijden om vervolgens de expeditieruimte aan de noordzijde van de supermarkt achteruit in te rijden. Dit is in principe een onveilige rijmanoeuvre, weliswaar in een straat met weinig overig verkeer.

Het aantal dagelijkse vrachtwagenbewegingen is beperkt (gemiddeld 2 grote vrachtwagencombinaties en 2 tot 10 leveringen met kleinere voertuigen). Bovendien wordt niet voorlangs het Multifunctioneel Centrum De Boomgaard gereden. Overwogen kan worden om voor de bevoorrading venstertijden af te spreken

Locatie 3 (De Nieuwe Tuinderij Oost) is weliswaar niet uitgewerkt, maar is qua routing e.d. vergelijkbaar met locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West). De locaties 1 en 3 scoren per saldo op dit aspect minder goed dan de locaties 2 en 4, omdat door bevoorradend verkeer de woonwijk moet worden ingereeden.

4.1.4.2 Voetgangers

Het kruispunt Middenpad - Purmerenderweg is voorzien van een voetgangersoversteekplaats in zebra-markering. Voetgangers hebben bij het oversteken voorrang op het overige verkeer op de Purmerenderweg.

Voor locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West), locatie 2 (hoek Purmerenderweg – Middenpad) en locatie 3 (De Nieuwe Tuinderij Oost) is er voor voetgangers dus een goede oversteekmogelijkheid om de Purmerenderweg over te steken om zo via aanliggende trottoirs langs het Middenpad en nieuwe ontsluitingsweg DNTO verder te lopen naar de supermarkt (en weer terug).

Locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West) en locatie 2 (hoek Purmerenderweg – Middenpad) geven voor voetgangers het minst aantal oversteekebewegingen over de Purmerenderweg, gelet op de ligging van de meeste woningen ten westen van de Purmerenderweg. Beide locaties scoren daardoor beter op verkeersveiligheid dan locatie 3 (De Nieuwe Tuinderij Oost).

De entree van de supermarkt is bij locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West) voor voetgangers via het terrein beter en veiliger te bereiken dan bij locatie 2 (hoek Purmerenderweg – Middenpad).

De verkeersveiligheid (en bereikbaarheid) van locatie 4 (Jonk) voor voetgangers laat echter zeer te wensen over. De Purmerenderweg ten noorden van de aansluiting Middenpad kent geen parallelweg meer aan de oostzijde en ook geen trottoir langs de rijbaan waar voetgangers kunnen lopen. Ten noorden van de aansluiting Middenpad tot aan de locatie van de supermarkt zijn voetgangers dus genoodzaakt te lopen op de parkeerstrook. Bij geparkeerde auto's op de parkeerstrook moet noodgedwongen worden uitgeweken naar de rijbaan (oncomfortabel en verkeersonveilig).

4.1.4.3 Fiets

Bij locatie 4 (Jonk) dient per saldo het meest over de Purmerenderweg te worden gefietst en deze weg te worden overgestoken. Deze locatie scoort daarmee het slechtst op verkeersveiligheid.

De meeste woningen in Zuidoostbeemster liggen ten westen van de Purmerenderweg. Fietsers hoeven bij locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West) en locatie 2 (hoek Purmerenderweg – Middenpad) het minst van de Purmerenderweg gebruik te maken of deze weg over te steken. Deze beide locaties scoren dan ook het best.

De entree van de supermarkt is bij locatie 1 voor fietsers wat veiliger te bereiken dan bij locatie 2. Bij locatie 2 dient vanaf het Middenpad over het parkeerterrein te worden gefietst of anders via de Purmerenderweg te worden gereden.

Locatie 3 (De Nieuwe Tuinderij Oost) geeft meer oversteekebewegingen voor fietsers over de Purmerenderweg en scoort daardoor minder goed dan de locaties 1 en 2.

4.1.4.4 Auto

De vier locaties zijn allen goed bereikbaar met de auto vanaf de Purmerenderweg en hierin niet wezenlijk onderscheidend van elkaar. De ontsluiting van het parkeerterrein is bij locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West) en locatie 4 (Jonk) wat overzichtelijker dan bij locatie 2 (hoek Purmerenderweg – Middenpad), omdat bij locatie 2 de aansluiting van het parkeerterrein op korte afstand van de Purmerenderweg ligt.

4.1.5 Meerwaarde locatie 1 voor MFC

Voor locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West) biedt de komst van de supermarkt extra parkeercapaciteit voor het Multifunctioneel Centrum (MFC) De Boomgaard en de hierin gevestigde basisschool in het bijzonder.

De schooltijden zijn met ingang van 29 augustus 2016 elke dag van 08.30 tot 14.00 uur. De kinderen gaan dan tussen de middag niet naar huis.

Rond het ingaansmoment van de school in de ochtend (werkdag) is de supermarkt gesloten, dan wel net geopend. Er zijn dan nog geen of weinig bezoekers en dus is het parkeerterrein bij de supermarkt (nagenoeg) leeg en kan brengverkeer van de basisschool hiervan gebruik maken.

Het uitgaan van de basisschool in de middag (werkdag) verloopt in het algemeen wat rustiger dan het ingaan. Ook dan biedt het parkeerterrein van de supermarkt veel extra parkeercapaciteit voor het MFC en het haalverkeer van de basisschool. Tegen het eind van de middag wordt de bezettingsgraad van 60% van het parkeerterrein namelijk pas bereikt.

Door extra parkeercapaciteit te bieden wordt het parkeren rondom het MFC meer gespreid en ontstaat er een rustigere verkeerssituatie. Voor huidige foutparkeerders (o.a. parkeerverbod Middenpad) in de huidige situatie is er dus een alternatief vlakbij en kunnen hierop worden aangesproken.

4.1.5.1 Meerwaarde locatie 1 i.r.t. overige wijkvoorzieningen

Mogelijke overige wijkvoorzieningen bij de supermarkt kunnen zijn: gezondheidsdiensten als een huisartsenpost, (ophaalpunt) apotheek en fysiotherapie, maar ook winkels als een drogisterij, bakker, slager, bloemist, kapper, etc.

In de schetsverkenning van locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West) is uitgegaan van een metrage van 1.500 m² bvo voor de supermarkt en kunnen ca. 73 parkeerplaatsen op maaiveld worden gerealiseerd. Het geprojecteerde aantal parkeerplaatsen zit aan de onderzijde van de CROW-bandbreedte (67 parkeerplaatsen) voor een supermarkt.

De piek van het parkeren voor de supermarkt is op zaterdagmiddag (bezettingsgraad 100%). Op doordeweekse dagen zijn er veelal nog veel parkeerplaatsen vrij (bezettingsgraad ochtend 30%; bezettingsgraad middag 60%) en kan dus ook worden voorzien in de parkeerbehoefte van andere functies dan alleen de supermarkt.

Door bijvoorbeeld de supermarkt te verkleinen of meerlaags te bouwen kan ruimte worden geboden aan eventuele andere functies, waarbij het aantal parkeerplaatsen nog steeds voldoende is. Ook kan gedacht worden aan functies, welke doordeweeks wel en in het weekend geen parkeerbehoefte genereren.

4.2 Afweging

In onderstaande tabel 1 is met plussen en minnen aangegeven hoe de varianten (ten opzichte van elkaar) scoren.

Tabel 1: beoordelingsmatrix

	Locatie 1 DNTW	Locatie 2 hoek P'weg - Middenpad	Locatie 3 DNT0	Locatie 4 Jonk
Inpasbaarheid op locatie	+	+	++	++
Stimuleren fietsen/lopen Beperken autogebruik	++	+	-	--
Verkeersveiligheid				
<i>Bevoorrading</i>	0	++	+	++
<i>Voetgangers</i>	++	+	0+	-
<i>Fietsers</i>	++	+	0	-
<i>Auto</i>	+	0+	+	+

Uit tabel 1 blijkt dat locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West) overall verkeerskundig het beste scoort met locatie 2 (hoek Purmerenderweg – Middenpad) als goede tweede.

Locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West) ligt het meest centraal in Zuidoostbeemster en is ook de meest geschikt locatie om te koppelen met eventuele overige wijkvoorzieningen.

Locatie 1 is namelijk het meest aantrekkelijk om per fiets of lopend te bezoeken (comfort, verkeersveiligheid, directheid), waardoor ook het autogebruik wordt ontmoedigd.

Bovendien heeft de komst van een supermarkt bij locatie 1 een duidelijke meerwaarde voor MFC De Boomgaard en de basisschool in het bijzonder. Het parkeerterrein bij de supermarkt voorziet in extra parkeercapaciteit tijdens het in- en uitgaan van de basisschool en wellicht ook bij andere activiteiten in het MFC.

4.3 Conclusie en aanbeveling

- Uit verkeerskundig oogpunt gaat de voorkeur uit naar locatie 1 (De Nieuwe Tuinderij West) voor de vestiging van een supermarkt.
- Voor de nadere uitwerking is maatwerk van belang tussen de programmatische invulling van de supermarkt en eventuele overige wijkvoorzieningen (type functies; aantal m2 bvo).