



Stichting Woontij

Verkeerskundige beschouwing Locatie Welkoop te Den Burg

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Stichting Woontij

Verkeerskundige beschouwing Locatie Welkoop te Den Burg

Datum 3 december 2012
Kenmerk PSP002/Mnr/0007
Eerste versie

Documentatiepagina

| | |
|-------------------------------|--|
| Opdrachtgever(s) | Stichting Woontij |
| Titel rapport | Verkeerskundige beschouwing Locatie Welkoop te Den Burg |
| Kenmerk | PSP002/Mnr/0007 |
| Datum publicatie | 3 december 2012 |
| Projectteam opdrachtgever(s) | de heren J. Vlaming (Stichting Woontij), B. Dennenberg en D. Hendriks (gemeente Texel) |
| Projectteam Goudappel Coffeng | de heren R.M.J. Meinen en P.G.A. Dinnissen |
| Projectomschrijving | Verkeerskundige beschouwing cq veiligheidsplan voor de ontwikkeling locatie Welkoop in Den Burg. |
| Trefwoorden | Welkoop, Albert Heijn, Agrifirm, Waalderstraat, Bernardlaan, Den Burg, Verkeerskundige beschouwing, Veiligheidsplan, Woontij, gemeente Texel, parkeren |

| | Inhoud | Pagina |
|----------|--|-----------|
| 1 | Inleiding | 1 |
| 1.1 | Aanleiding | 1 |
| 1.2 | Leeswijzer | 2 |
| 2 | Huidige verkeerssituatie Den Burg | 3 |
| 2.1 | Wegenstructuur Den Burg | 3 |
| 2.2 | Verkeersintensiteiten | 4 |
| 2.3 | Parkeren | 5 |
| 3 | Beoogde plannen Stichting Woontij | 10 |
| 3.1 | Het voorgenomen plan | 10 |
| 3.2 | Fasering | 10 |
| 3.2.1 | Oorspronkelijke situatie | 11 |
| 3.2.2 | Huidige tijdelijke situatie | 11 |
| 3.2.3 | Bouwfase, fase 1 | 13 |
| 3.2.4 | Eindsituatie, fase 2 | 13 |
| 4 | Verkeersaantrekkende werking | 16 |
| 4.1 | Uitgangspunten | 16 |
| 4.2 | Autoverkeer | 16 |
| 4.3 | Bevoorradersverkeer | 17 |
| 5 | Parkeren | 19 |
| 5.1 | Normering | 19 |
| 5.2 | Parkeernormen Texel | 19 |
| 5.3 | Parkeernormen volgens CROW-publicatie 317 | 21 |
| 6 | Verkeerskundige beoordeling | 23 |
| 6.1 | Advies VVN | 23 |
| 6.2 | Beoordeling eindfase | 24 |
| 6.2.1 | Routering autoverkeer | 24 |
| 6.2.2 | Andere routeringsmogelijkheden en gevolgen | 27 |
| 6.2.3 | Routering bevoorradersverkeer | 30 |
| 6.2.4 | Parkeren | 30 |
| 6.2.5 | Beoordeling maatvoering | 31 |
| 6.3 | Beoordeling bouwfase | 32 |
| 6.3.1 | Routering autoverkeer | 32 |
| 6.3.2 | Routering bevoorradersverkeer | 32 |
| 6.3.3 | Parkeren | 35 |
| 6.3.4 | Beoordeling maatvoering | 35 |
| 7 | Conclusies | 36 |
| | Bijlage | |
| 1 | Beoordeling ontwerpen | |

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Stichting Woontij is sinds 2006 bezig met de herontwikkeling van de locatie Welkoop aan de Waaldersstraat. De oude Welkoop winkel is in 2007 gesloopt. Op dit moment is de Welkoop nog steeds in een tijdelijke winkel ondergebracht, in afwachting tot de realisatie van de nieuwe plannen. De laatste plannen sluiten aan op de Toekomstvisie Voorzieningenstructuur Texel waarbij op dit moment wordt uitgegaan van uitvoering in twee fases. In de eerste fase wordt een nieuwe locatie gerealiseerd voor de Welkoop met elf appartementen erboven. Tevens wordt er een half verdiepte parkeervoorziening gerealiseerd. De tweede fase bevat een verdere uitbreiding van deze parkeervoorziening, een supermarkt en nog tien woningen.

Uit de besluitvorming van de Raad van Texel in de afgelopen jaren gebleken dat de gemeenteraad zich zorgen maakt over de verkeerskundige afwikkeling. Dit geldt zowel voor de bezoekers als het bevoorradingsverkeer en welke impact dit heeft op de bestaande wegen en haar omgeving. Op 12 oktober 2011 heeft de raad een motie ingediend waarin deze zorgen werden geuit, waarop de gemeente Texel een second opinion heeft laten uitvoeren. Dit onderzoek is eind 2011 uitgevoerd. In de recente besluitvorming van 19 september 2012 is gebleken dat met dit onderzoek deze zorg nog niet is weggenomen. Er is een amendement aangenomen waarin gevraagd wordt om een integraal verkeersveiligheidsplan. Dit plan moet resulteren in de veiligste verkeerskundige oplossing voor de verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid.

Stichting Woontij heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven voor de totstandkoming van dit verkeerskundige plan.

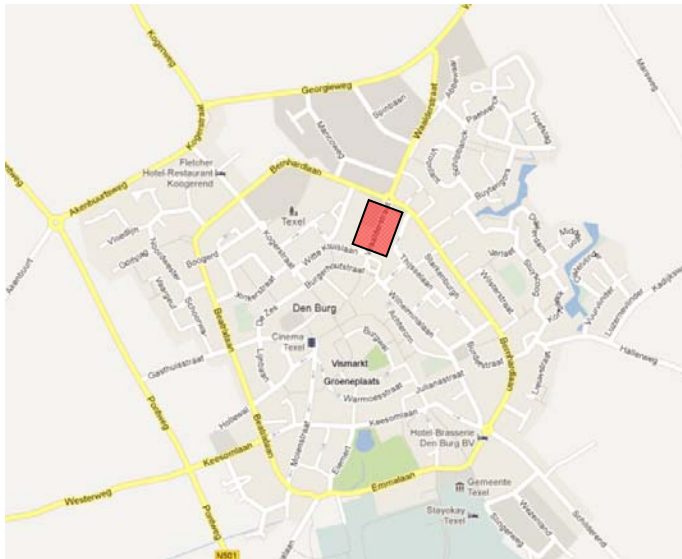
1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige verkeerssituatie in Den Burg. Hoofdstuk 3 beschrijft de beoogde plannen. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verkeersaantrekende werking en hoofdstuk 5 beschrijft het onderwerp parkeren. De verkeerskundige beoordeling wordt beschreven in hoofdstuk 6 en tot slot worden de belangrijkste conclusies beschreven in hoofdstuk 7.

2

Huidige verkeerssituatie Den Burg

Stichting Woontij heeft sinds 2006 de gronden in bezit die in de oksel van de Bernhardlaan en de Waalderstraat in Den Burg liggen. Deze locatie is weergegeven in figuur 2.1. Deze locatie is beter bekend als zijnde de Welkoop locatie omdat de Welkoop hier al jaren gevestigd is.

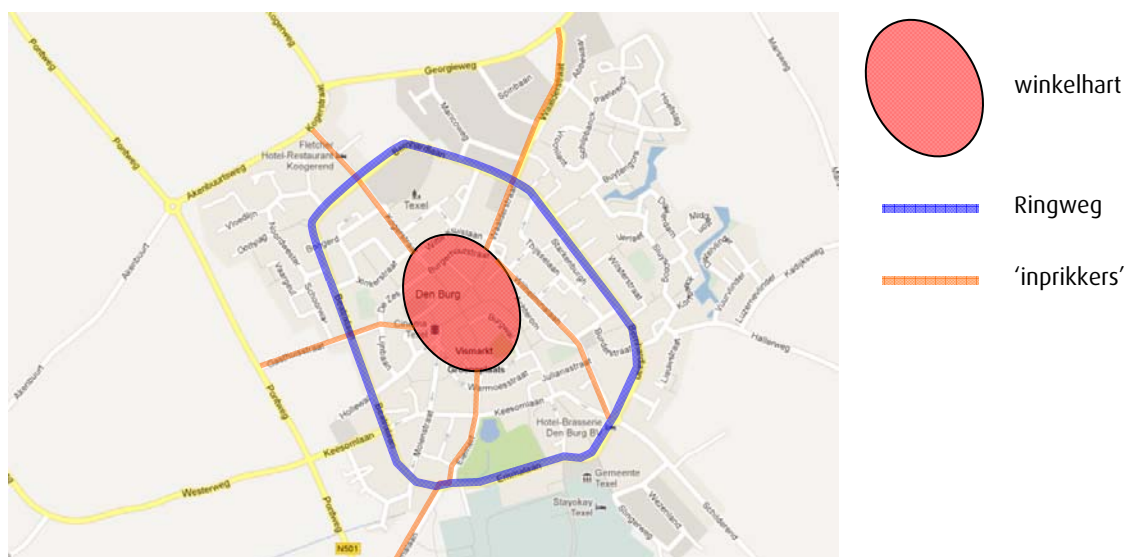


Figuur 2.1: Ontwikkellocatie Welkoop locatie

2.1 Wegenstructuur Den Burg

Den Burg is de grootste kern op Texel en ligt aan de N501, dat de hoofdverbindingsweg over het eiland is. Deze weg loopt van 't Horntje naar de Koog en ligt aan de westzijde van Den Burg. De verkeersstructuur in Den Burg kenmerkt zich door een centrum met daaromheen een ringweg. De ringweg bestaat uit de wegen Bernhardlaan, Beatrixlaan en Emmalaan. Aan de westzijde zijn er een aantal wegen, dat zorgt voor de verbinding tussen deze ringweg en de provinciale weg N501.

Rondom het winkelhart van Den Burg liggen diverse parkeerlocaties. Deze parkeerlocaties zijn via een aantal 'inprikkers' verbonden met de ringweg. Dit betreffen onder meer de Kogerstraat, Gasthuisstraat, Elemert, Wilhelminalaan en de Waaldersstraat. Deze structuur is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2: Hoofdwegenstructuur Den Burg

De ringweg en de inprikkers vormen dus de wegen waar het verkeer afgewikkeld wordt richting de N501. Voor dergelijke wegen geldt in beginsel dat een maximale verkeersintensiteit van 6.000 tot 8.000 mogelijk is. De uiteindelijke capaciteit van de wegen hangt sterk af van de weginrichting.

Op de Bernhardlaan geldt een maximumsnelheid van 50 km/h. Tegenover de beoogde locatie ligt het openbaar parkeerterrein Grisnigt dat op dit moment direct ontsloten is op de Bernhardlaan. Tevens kan dit terrein via de Maricoweg worden bereikt. Ten noorden van het terrein ligt garagebedrijf en benzinstation Grisnigt. Dit benzinstation is middels twee inritten bereikbaar.

De Waaldersstraat kent een snelheidsregime van 30 km/h. Aan de zuidzijde van de Waalderstraat staan woningen. Tussen de beoogde ontwikkellocatie en de Waalderstraat ligt nog een Esso benzinstation. Dit betreft een onbemand benzinstation.

2.2 Verkeersintensiteiten

De gemeente Texel heeft verkeersintensiteiten aangeleverd van zowel de Bernhardlaan als de Waalderstraat. Voor beide wegen geldt dat er een telling heeft plaatsgevonden van 8 mei tot en met 8 juni 2012.

Op de Bernhardlaan heeft een telling plaatsgevonden ter hoogte van huisnummer 111. Gedurende de gemeten periode zijn er gemiddeld 5.104 motorvoertuigen per etmaal geteld.

Op de Waalderstraat zijn er in de getelde periode gemiddeld 4.931 motorvoertuigen per etmaal gemeten. Aangenomen mag worden dat dit verkeer onderverdeeld mag worden in een aantal doelgroepen, te weten:

- bewoners;
- bezoekers huidige Albert Heijn;
- bezoekers dorpscentrum.

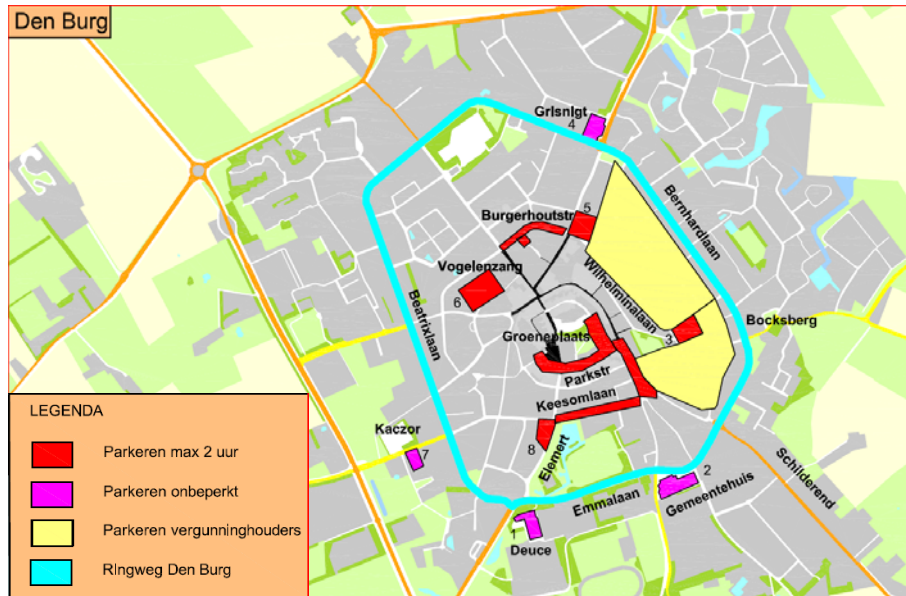
Seizoensinvloeden

Toerisme is een belangrijke factor op Texel en dat vertaalt zich ook door op verkeer. In het toeristische seizoen is het vele malen drukker dan buiten het seizoen. De tellingen op de Bernhardlaan en Waalderstraat hebben plaatsgevonden in mei 2012. Dit houdt in dat er nog geen topdrukte aanwezig is maar het is wel drukker dan in de winterperiode.

2.3 Parkeren

Op dit moment is er op het terrein van de Welkoop parkeerruimte aanwezig. Deze parkeerplaatsen liggen achter het ingangshek van de Welkoop. Daarnaast ligt er nog een aantal parkeerplaatsen tussen de in- en uitgang van de Welkoop en het Esso tankstation. Uit het parkeeronderzoek uit 2009 is gebleken dat deze ruimte op sommige momenten veelvuldig gebruikt wordt door parkeerders. Hierbij wordt de maximale capaciteit soms behoorlijk overschreden, wat duidt op foutparkeerders.

Op Texel geldt op diverse plaatsen betaald parkeren. Dit kan middels een parkeervignet en door betaald parkeren ter plaatse. Zowel bezoekers als bewoners kunnen een parkeervignet kopen waarmee ze een heel jaar geen los parkeergeld verschuldigd zijn op de parkeerplaatsen in Den Burg zoals weergegeven in figuur 2.3. Daarnaast is voor een aantal parkeerterreinen een maximale parkeerduur van toepassing van 2 uur en zijn gebieden aangewezen voor bewoners. Op de randen langs het centrum, dicht bij de ringweg liggen terreinen waarvoor een onbeperkte parkeerduur geldt.



Figuur 2.3: Betaalde parkeerplaatsen Den Burg

In 2009 heeft er een parkeeronderzoek¹ plaatsgevonden waarbij per uur op verschillende dagen is geteld in het gebied zoals weergegeven in figuur 2.4.



Figuur 2.4: Tellocaties parkeerdrukmeting 2009

¹ Parkeeronderzoek Den Burg 2009 uitgevoerd door Goudappel Coffeng in opdracht van Stichting Woontij met kenmerk PSP001/Wam/0003.

In de tabellen 2.1 tot en met 2.4 zijn de resultaten opgenomen van de parkeerdrukmetingen per dag.

| | | | 09.00 | 10.00 | 11.00 | 12.00 | 13.00 | 14.00 | 15.00 | 16.00 | 17.00 |
|----|-----------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | capaciteit | uur | uur | uur | uur | uur | uur | uur | uur | uur |
| 1 | Albert Heijn parkeerterrein | 94 | 35 | 70 | 91 | 92 | 92 | 87 | 81 | 89 | 85 |
| 2 | Wittekruislaan (a) | 8 | 8 | 6 | 8 | 9 | 9 | 9 | 7 | 7 | 7 |
| 3 | Schoonoordsingel | 16 | 9 | 8 | 10 | 9 | 11 | 11 | 9 | 9 | 9 |
| 4 | Wagemakerstraat | 22 | 16 | 15 | 15 | 15 | 19 | 18 | 13 | 12 | 12 |
| 5 | Wittekruislaan (b) | 16 | 11 | 14 | 16 | 16 | 13 | 11 | 13 | 14 | 13 |
| 6 | Kogerstraat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | Burgerhoutstraat | 12 | 8 | 9 | 10 | 14 | 12 | 10 | 8 | 14 | 10 |
| 8 | Jan Reijstraat | 8 | 8 | 8 | 8 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| 9 | Wilhelminalaan | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 |
| 10 | Aldi parkeerterrein | 46 | 36 | 37 | 45 | 39 | 37 | 39 | 44 | 38 | 28 |
| 11 | Binsbergenstraat | 15 | 7 | 7 | 12 | 8 | 9 | 8 | 7 | 8 | 5 |
| 12 | Thijsselaan | 24 | 12 | 12 | 13 | 12 | 12 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 13 | Bernhardlaan | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | Waalderstraat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | Welkoop terrein | 5 | 6 | 7 | 14 | 13 | 12 | 12 | 13 | 12 | 8 |

Tabel 2.1: Overzicht parkeerdruk per uur per sectie zaterdag 1 augustus 2009

| | | | 09.00 | 10.00 | 11.00 | 12.00 | 13.00 | 14.00 | 15.00 | 16.00 | 17.00 |
|----|-----------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | capaciteit | uur | uur | uur | uur | uur | uur | uur | uur | uur |
| 1 | Albert Heijn parkeerterrein | 94 | 38 | 79 | 94 | 94 | 94 | 92 | 84 | 92 | 94 |
| 2 | Wittekruislaan (a) | 8 | 5 | 8 | 9 | 7 | 9 | 7 | 8 | 6 | 7 |
| 3 | Schoonoordsingel | 16 | 11 | 12 | 15 | 11 | 16 | 12 | 11 | 6 | 9 |
| 4 | Wagemakerstraat | 22 | 15 | 14 | 24 | 20 | 21 | 18 | 17 | 12 | 16 |
| 5 | Wittekruislaan (b) | 16 | 15 | 15 | 15 | 16 | 15 | 14 | 17 | 15 | 13 |
| 6 | Kogerstraat | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | Burgerhoutstraat | 12 | 9 | 13 | 14 | 15 | 14 | 14 | 13 | 12 | 9 |
| 8 | Jan Reijstraat | 8 | 6 | 7 | 7 | 6 | 7 | 5 | 6 | 5 | 5 |
| 9 | Wilhelminalaan | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 10 | Aldi parkeerterrein | 46 | 26 | 36 | 45 | 50 | 46 | 49 | 41 | 41 | 45 |
| 11 | Binsbergenstraat | 15 | 4 | 6 | 13 | 9 | 10 | 7 | 6 | 8 | 2 |
| 12 | Thijsselaan | 24 | 16 | 12 | 10 | 10 | 11 | 12 | 9 | 9 | 12 |
| 13 | Bernhardlaan | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 14 | Waalderstraat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | Welkoop terrein | 5 | 9 | 10 | 16 | 12 | 12 | 11 | 14 | 11 | 14 |

Tabel 2.2: Overzicht parkeerdruk per uur per sectie maandag 3 augustus 2009 (marktdag)

| | | capaciteit | 12.00 uur | 13.00 uur | 14.00 uur | 15.00 uur | 16.00 uur |
|----|-----------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1 | Albert Heijn parkeerterrein | 94 | 92 | 71 | 68 | 64 | 62 |
| 2 | Wittekruislaan (a) | 8 | 10 | 9 | 9 | 7 | 5 |
| 3 | Schoonoordsingel | 16 | 16 | 13 | 12 | 11 | 11 |
| 4 | Wagemakerstraat | 22 | 22 | 19 | 14 | 13 | 9 |
| 5 | Wittekruislaan (b) | 16 | 12 | 9 | 9 | 8 | 10 |
| 6 | Kogerstraat | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 7 | Burgerhoutstraat | 12 | 14 | 13 | 11 | 10 | 9 |
| 8 | Jan Reijstraat | 8 | 9 | 8 | 8 | 7 | 7 |
| 9 | Wilhelminalaan | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 10 | Aldi parkeerterrein | 46 | 45 | 35 | 32 | 26 | 23 |
| 11 | Binsbergenstraat | 15 | 7 | 3 | 2 | 3 | 0 |
| 12 | Thijsselaan | 24 | 10 | 10 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | Bernhardlaan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 14 | Waalderstraat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | Welkoop terrein | 5 | 12 | 13 | 12 | 11 | 9 |

Tabel 2.3: Overzicht parkeerdruk per uur per sectie woensdag 5 augustus 2009 (folkloristische markt)

| | | capaciteit | 12.00 uur | 13.00 uur | 14.00 uur | 15.00 uur | 16.00 uur | 17.00 uur | 18.00 uur | 19.00 uur | 20.00 uur |
|----|-----------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1 | Albert Heijn parkeerterrein | 94 | 94 | 93 | 81 | 87 | 90 | 93 | 89 | 79 | 77 |
| 2 | Wittekruislaan (a) | 8 | 8 | 8 | 10 | 9 | 8 | 8 | 9 | 7 | 7 |
| 3 | Schoonoordsingel | 16 | 10 | 8 | 11 | 13 | 11 | 13 | 12 | 9 | 9 |
| 4 | Wagemakerstraat | 22 | 14 | 11 | 11 | 11 | 11 | 14 | 17 | 18 | 15 |
| 5 | Wittekruislaan (b) | 16 | 15 | 11 | 11 | 12 | 12 | 14 | 11 | 13 | 9 |
| 6 | Kogerstraat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | Burgerhoutstraat | 12 | 13 | 13 | 13 | 13 | 11 | 16 | 8 | 9 | 8 |
| 8 | Jan Reijstraat | 8 | 8 | 4 | 6 | 5 | 7 | 8 | 8 | 6 | 8 |
| 9 | Wilhelminalaan | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 10 | Aldi parkeerterrein | 46 | 44 | 43 | 48 | 39 | 37 | 28 | 19 | 21 | 18 |
| 11 | Binsbergenstraat | 15 | 8 | 8 | 4 | 9 | 8 | 9 | 5 | 5 | 6 |
| 12 | Thijsselaan | 24 | 13 | 12 | 11 | 13 | 14 | 14 | 18 | 14 | 15 |
| 13 | Bernhardlaan | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | Waalderstraat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | Welkoop terrein | 5 | 14 | 10 | 10 | 7 | 12 | 11 | 8 | 5 | 7 |

Tabel 2.4: Overzicht parkeerdruk per uur per sectie vrijdag 7 augustus 2009 (koopavond)

Uit deze parkeerdrukmeting blijkt dat het parkeerterrein van de huidige Albert Heijn druk bezet is. Op diverse momenten blijkt dit terrein zo goed als vol te staan en zal er ook zoekverkeer ontstaan.

Daarnaast is in dit parkeeronderzoek middels een enquête gevraagd welke bezoekmotief zij hadden. De resultaten van deze enquête is weergegeven in tabel 2.5.

| | za | za | ma 3 | ma 3 | wo 5 | wo 5 | vr 7 | vr 7 | | |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|--------|
| | 1aug | 1aug | aug | aug | aug | aug | aug | aug | totaal | totaal |
| | abs | % | abs | % | abs | % | abs | % | abs | % |
| Albert Heijn | 244 | 49% | 183 | 40% | 89 | 44% | 129 | 40% | 645 | 43% |
| bezoek Dorpscentrum | 101 | 20% | 112 | 24% | 65 | 32% | 96 | 29% | 374 | 25% |
| AH+dorpscentrum | 150 | 30% | 148 | 32% | 47 | 23% | 101 | 31% | 446 | 30% |
| overig | 4 | 1% | 20 | 4% | 0 | 0% | 0 | 0% | 24 | 2% |
| totaal | 499 | 100% | 463 | 100% | 201 | 100% | 326 | 100% | 1.489 | 100% |

Tabel 2.5: Parkeermotief van automobilisten op parkeerterrein huidige Albert Heijn

In totaal had 73% van de bezoekers een relatie met de Albert Heijn. 55% had een relatie met het dorpscentrum. Van de 30% die een relatie met zowel de Albert Heijn en het dorpscentrum is het de vraag wat zij gaan doen als er een nieuwe Albert Heijn locatie komt aan de Waalderstraat.

3

Beoogde plannen Stichting Woontij

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is, is Stichting Woontij eigenaar van de gronden in de oksel van de Bernhardlaan en de Waalderstraat in Den Burg. Doel van Stichting Woontij is het ontwikkelen van een nieuwe locatie van de Welkoop en andere functies op deze locatie. Op dit moment wordt naast de Welkoop gedacht aan een supermarkt (Albert Heijn) en de nieuwbouw van 21 woningen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de beoogde plannen rondom deze beoogde ontwikkellocatie.

3.1 Het voorgenomen plan

De Albert Heijn wordt verplaatst waarbij tegelijkertijd sprake is van een uitbreiding qua vierkante meters bruto vloer oppervlak. De nieuwe locatie gaat uit van 2.000 m² bedrijfsvloeroppervlak wat overeenkomt met 2.000 m² verhuurbare oppervlak² (VVO) volgens de NEN2580 wat past binnen het Texelse beleid dat op 2 maart 2010 is vastgelegd in Toekomstige Voorzieningenstructuur Texel. Dit plan beschrijft onder meer dat er een verplaatsing van een full-service supermarkt mogelijk is naar de rand van het centrum. De berekeningen voor verkeersaantrekkelijke werking en parkeren gaan echter uit van bruto vloer oppervlak (hierna BVO te noemen). 2.000 m² verhuurbaar oppervlak komt in deze situatie overeen met 2.247 m² BVO. De nieuwe Welkoop zal circa 1.400 m² BVO groot worden.

Van de 21 woningen zullen er 14 worden gerealiseerd in de sociale sector en de overige 7 betreffen woningen in de vrije sector.

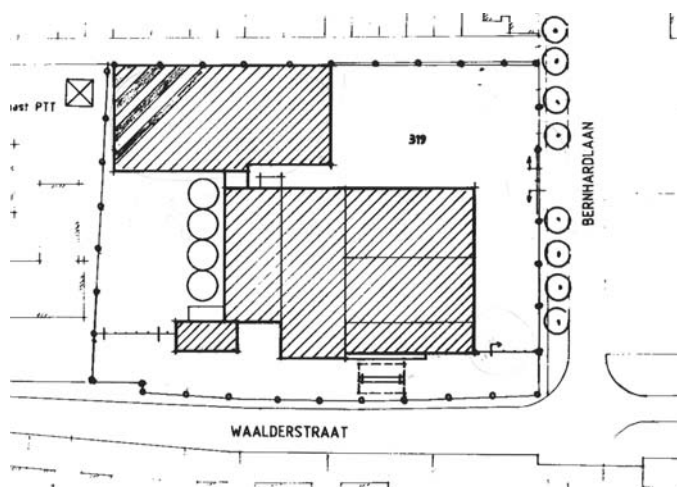
3.2 Fasering

Het plan kent vanaf de start tot het eindbeeld meerdere fasen. Voor de bouw wordt onderscheidt gemaakt in de vier fasen. In dit hoofdstuk wordt in chronologische volgorde kort ingegaan op de verschillende fasen.

² Conform Nota van Uitgangspunten, vastgesteld door de gemeenteraad van Texel.

3.2.1 Oorspronkelijke situatie

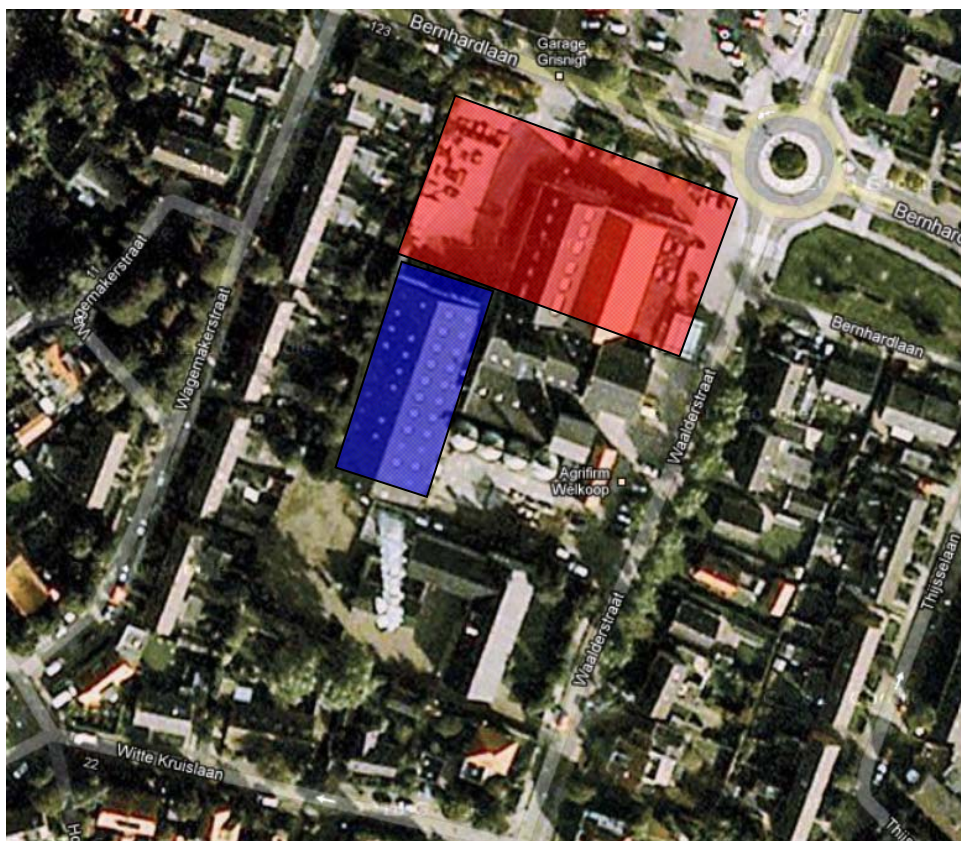
Dit betreft de situatie in 2006 zoals Stichting Woontij destijds de gronden heeft overgenomen. Deze situatie is weergegeven in figuur 3.1. In dit figuur is te zien dat er in de periode tot en met 2007 nog volop bebouwing aanwezig was op de aangekochte kavel. De Welkoop werd ook destijds al ontsloten via de Waalderstraat en aan de Bernhardlaan lag de in- en uitgang voor het bulkvervoer.



Figuur 3.1: Oorspronkelijke situatie

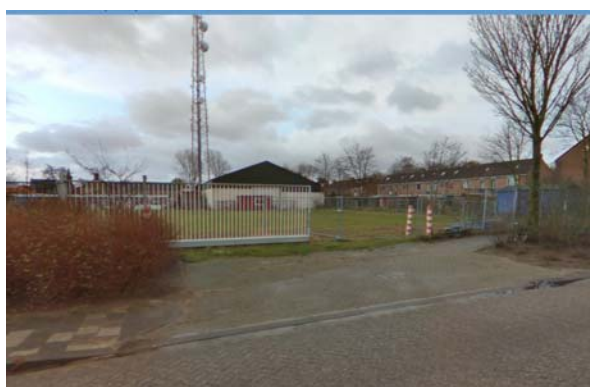
3.2.2 Huidige tijdelijke situatie

Oorspronkelijk was de Welkoop gevestigd in een pand direct aan de Bernhardlaan. Al vlot na het in bezit krijgen van de gronden is de Welkoop naar haar huidige (tijdelijke) locatie verhuisd en is het oorspronkelijke pand gesloopt met de gedachte dat er snel ontwikkeld kon worden. Inmiddels is deze tijdelijke situatie nog steeds van toepassing. Het oorspronkelijke en tijdelijke pand zijn weergegeven in figuur 3.2. De oorspronkelijke uitrit van de Welkoop winkel (periode voor 2007) aan de Bernhardlaan is nog zichtbaar maar wordt niet meer gebruikt sinds de Welkoop in haar huidige tijdelijke noodwinkel zit. Deze uitrit is weergegeven in figuur 3.3.



- Gesloopte Welkoop
- Tijdelijke locatie Welkoop

Figuur 3.2: Oorspronkelijke locatie Welkoop en tijdelijke locatie



Figuur 3.3: Uitrit oorspronkelijke locatie Welkoop

3.2.3 Bouwfase, fase 1

De voorgenomen plannen worden qua uitvoering in twee fasen gesplitst. In de eerste fase wordt de nieuwe locatie van de Welkoop gerealiseerd, 11 woningen aangelegd en het eerste deel van de half verdiepte parkeergarage wordt aangelegd. In figuur 3.4 wordt het eindbeeld van fase 1 weergegeven.

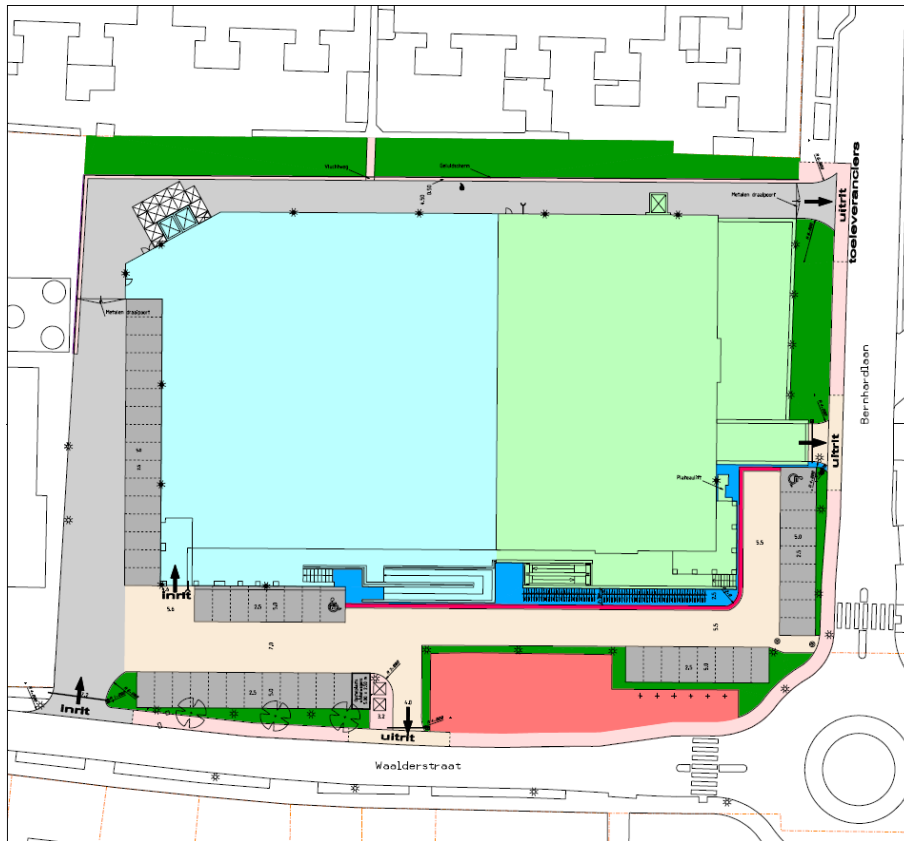


Figuur 3.4: Bouwfase, fase 1

In deze fase staan de bewoners van de woningen reeds in de parkeergarage geparkeerd en de in- en uitgang van deze parkeergarage is gesitueerd aan de Bernhardlaan. Bezoekers van de Welkoop kunnen gebruik maken van een aparte inrit aan de Waalderstraat en een aparte uitrit op de Waalderstraat. De parkeerplaatsen voor de Welkoop bevinden zich op maaiveldniveau. Het bevoorradingsverkeer zal gebruik kunnen maken van een extra inrit aan de Bernhardlaan. Dit houdt in dat de bevoorradingsvoertuigen van de Welkoop achteruit deze straat in moeten steken vanaf de Bernhardlaan.

3.2.4 Eindsituatie, fase 2

In de eindfase wordt de parkeergarage verder uitgebreid en wordt de Albert Heijn gerealiseerd, evenals de overige 10 woningen. De tekening van deze fase is weergegeven in figuur 3.5.



Figuur 3.5: Eindsituatie ontwikkeling, fase 2

In de eindsituatie zijn er 174 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan er 53 op maaiveld liggen en 121 in de halfverdiepte parkeergarage. De ingang van alle parkeerplaatsen aan de Waalderstraat en de uitrit voor de maaiveld plaatsen ligt ook aan de Waalderstraat. De uitrit van de halfverdiepte parkeergarage bevindt zich aan de Bernhardlaan.

Het parkeren op maaiveld is betaald parkeren waarbij het de bedoeling is dat de tariefstelling aansluit bij het tarief dat de gemeente ook hanteert op haar parkeerplaatsen.

In de parkeergarage geldt achteraf betalen. Bij het naderen van de helling staat een automaat waar de bestuurders een kaartje kunnen uitnemen om daarna door de speedgate de garage in te kunnen rijden. In de parkeergarage staat een betaalautomaat waar men kan betalen en bij de uitgang staat wederom een kaartlezer en een speedgate om de parkeergarage te verlaten. In principe geldt in de parkeergarage ook betaald parkeren conform de tariefstelling van de gemeente. Daarnaast is het de bedoeling dat parkeren voor bezoekers van de Albert Heijn het eerste uur gratis is. De bewoners van de woningen krijgen een eigen in- en uitrij kaart.

Het volledige terrein zal worden afgesloten na sluiting van de winkels. Bij de in- en de uitrit aan de Waalderstraat kan het terrein worden afgesloten middels een slagboom.

Het bevoorradingsverkeer vindt plaats aan de noordzijde van de panden. Het bevoorradingsverkeer rijdt bij de ingang op de Waalderstraat het terrein op en rijdt via een eigen uitrit het terrein bij de Bernhardlaan weer af. Aan de volledige noordzijde en voor het noordelijke deel van de westzijde wordt het terrein met een 5 meter hoog geluidsscherm afgebakend.

4

Verkeersaantrekkende werking

4.1 Uitgangspunten

Om te bepalen voor hoeveel extra verkeer deze ontwikkeling zorgt wordt gebruik gemaakt van kencijfers. Voor de verkeersaantrekkende werking wordt gebruik gemaakt van de recent uitgebrachte CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Deze publicatie vervangt de volgende publicaties:

- verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – vuistregels en kentallen gemotoriseerd verkeer (publicatie 256);
- verkeersgeneratie voorzieningen – kengetallen gemotoriseerd verkeer (publicatie 272).

Voor deze verkeersgeneratiecijfers wordt de beoogde ontwikkellocatie ingedeeld in de stedelijkheidsgraad klasse 'niet stedelijk' en qua ligging wordt het gebied ingedeeld in de categorie 'schil centrum'.

Voor de functies woningen en Albert Heijn wordt de gemiddelde ritgeneratie in deze klasse aangehouden. In CROW-publicatie 317 zijn kencijfers beschikbaar voor bouwmarkten en tuincentrum. De Welkoop kan niet duidelijk in één van deze twee categorieën geplaatst worden omdat het van beiden wat is. Voor een vergelijkbare studie naar een Welkoop winkel in Eerbeek is de categorie Bouwmarkt gehanteerd. In deze studie wordt ook uitgegaan van de categorie Bouwmarkt maar wordt wel de laagste ritgeneratie gehanteerd. Dit is gerechtvaardigd omdat de ritgeneratie van een tuincentrum, waar de Welkoop op onderdelen ook in zou passen, een lagere ritgeneratie kent dan de bouwmarkt.

4.2 Autoverkeer

In tabel 4.1 staan de verschillende functies en bijbehorende verkeersgeneratie uitgesplitst.

| functie | categorie | aantal | gehanteerde verkeersgeneratie norm (ritten per eenheid) | aantal ritten |
|----------------|---|--------------------------|--|----------------------|
| woningen | huur, etage midden/ goedkoop | 21 woningen | 4.1 per woning | 86 |
| Welkoop | bouwmarkt | 1.400 m ² BVO | 21.5 per 100 m ² BVO | 301 |
| Albert Heijn | fullservice super- markt (middelhoog en hoog prijsniveau) | 2.247 m ² BVO | 98.9 per 100 m ² BVO | 2.222 |
| totaal | | | | 2.609 |

Tabel 4.1: Verkeersgeneratie ontwikkeling Welkoop

De totale verkeersgeneratie van de functies op de beoogde Welkoop locatie worden berekend op ruim 2.600 ritten. Hiervan kan gesteld worden dat de Welkoop al op deze locatie aanwezig is. De huidige noodwinkel voorziet in grofweg 1.000 m² BVO. Dit komt overeen met circa 215 ritten per gemiddelde dag. Dit betekent dat er bijna 2.400 ritten per dag gegenereerd worden bovenop de huidige hoeveelheid verkeer.

Naast deze verkeerstoename is het goed denkbaar dat er als gevolg van de verplaatsing van de Albert Heijn een afname van ritten ontstaat nabij de huidige Albert Heijn. De huidige Albert Heijn heeft een omvang van circa 1.400 m² BVO wat resulteert in bijna 1.400 ritten per etmaal. Deze ritten kunnen echter niet volledig aan de Waalderstraat in mindering gebracht worden. Het is namelijk ook bestemmingsplantechnisch mogelijk dat hier weer een supermarkt of andere detailhandel in gevestigd wordt. Indien er andere detailhandel in het huidige pand van de Albert Heijn komt zal dit naar verwachting ook minder verkeer trekken. Het is dus wel de verwachting dat er minder verkeer zal komen, maar hoeveel dit is, is afhankelijk van de invulling van de huidige Albert Heijn locatie. Daarnaast is het zo dat het huidige parkeerterrein openbaar is, en de toekomstige parkeervoorziening een voorziening op eigen terrein vormt. Dit houdt in dat de mogelijk vrij te komen parkeerplaatsen bij de huidige Albert Heijn ook in gebruik genomen kunnen worden door andere centrum bezoekers.

In deze rapportage gaan we ervan uit dat de berekende 2.400 ritten er gewoon bij komen. Dit zal in alle gevallen het meest worst case zijn omdat er op deze locatie niet veel voorzieningen mogelijk zijn die meer verkeer trekken dan een supermarkt.

4.3 Bevoorradersverkeer

Naast het normale verkeer zal er ook bevoorradersverkeer nodig zijn voor de Welkoop en de Albert Heijn. De bevoorradersintensiteit van de Welkoop bestaat uit 1 à 2 bestelauto's per dag en 1 vrachtwagen per week. Daarnaast zijn er nog enkele leveringen van hout per jaar die met een grote vrachtwagen worden uitgevoerd.

Het aantal bevoorradingen van de Albert Heijn is seizoensafhankelijk. Tijdens het toeristische seizoen wordt er meer afgenomen en is er dus ook meer bevoorrading dan tijdens de winterperiode.

Bevoorradingen Albert Heijn gedurende toeristische seizoen

Gedurende het seizoen, dat loopt vanaf Pasen tot en met week 41, vinden van maandag tot en met zaterdag 6 bevoorradingen plaats met grote trekker-oplegger combinaties met een lengte van 16,5 meter. Op zondag vindt er 1 bevoorrading plaats. Daarnaast vinden er nog 6 bevoorradingen van lokale ondernemers plaats per week. Dit is veelal met bakwagens (10,40 voertuigen) of kleine bestelbusjes plaats. In het toeristische seizoen vinden er dus 43 bevoorradingen per week plaats.

Deze bevoorradingen vinden over de dag plaats, zoals weergegeven in tabel 4.2.

| soort levering | trekker opleggers | | | | bakwagens of bestelbusjes | | | |
|----------------|-------------------|-------|-----------|----------|---------------------------|----------|-------|--------|
| | vers | brood | diepvries | houdbaar | vers | houdbaar | bier | banket |
| maandag | 07.00 | 07.00 | 09.00 | 11.00 | 13.00 | 18.00 | | |
| dinsdag | 07.00 | 07.00 | 09.00 | 11.00 | 13.00 | 18.00 | | 12.00 |
| woensdag | 07.00 | 07.00 | 09.00 | 11.00 | 13.00 | 18.00 | 10.00 | |
| donderdag | 07.00 | 07.00 | 09.00 | 11.00 | 13.00 | 18.00 | | 12.00 |
| vrijdag | 07.00 | 07.00 | 09.00 | 11.00 | 13.00 | 18.00 | 10.00 | |
| zaterdag | 07.00 | 07.00 | 09.00 | 11.00 | 13.00 | 18.00 | 10.00 | 12.00 |
| zondag | 08.00 | | | | | | | |

Tabel 4.2: Leveringen Albert Heijn in toeristische seizoen

Bevoorradingen Albert Heijn buiten toeristische seizoen

Buiten het toeristische seizoen vinden minder bevoorradingen plaats. Het totale aantal bevoorradingen ligt dan op 31 bevoorradingen per week, waarvan 6 met kleinere voertuigen plaatsvindt en de overige 24 met trekker oplegger combinaties. Buiten het seizoen vindt de bevoorrading plaats zoals weergegeven in tabel 4.3.

| soort levering | trekker opleggers | | | | bakwagens of bestelbusjes | | |
|----------------|-------------------|-------|-----------|----------|---------------------------|--------|--|
| | vers | brood | diepvries | houdbaar | bier | banket | |
| maandag | 07.00 | 07.00 | 09.00 | 18.00 | | | |
| dinsdag | 07.00 | 07.00 | 09.00 | 18.00 | | 12.00 | |
| woensdag | 07.00 | 07.00 | 09.00 | 18.00 | 10.00 | | |
| donderdag | 07.00 | 07.00 | 09.00 | 18.00 | | 12.00 | |
| vrijdag | 07.00 | 07.00 | 09.00 | 18.00 | 10.00 | | |
| zaterdag | 07.00 | 07.00 | 09.00 | 18.00 | 10.00 | 12.00 | |
| zondag | 08.00 | | | | | | |

Tabel 4.3: Leveringen Albert Heijn buiten toeristische seizoen

5

Parkeren

5.1 Normering

De gemeente Texel heeft op 21 oktober 2008 en op 27 juli 2010 parkeernormen voor Texel vastgesteld. Deze parkeerkcijfers zijn gebaseerd op CROW-normen uit publicatie 'Parkeerkcijfers – Basis voor parkeernormen' (publicatie 182). Net als voor verkeersgeneratie geldt dat deze publicatie is vervangen door de nieuwe publicatie 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (publicatie 317). Formeel gelden voor Texel op dit moment dus de vastgestelde normen maar er zou ook gesteld kunnen worden dat deze om herziening vragen door de nieuwe CROW-normen. In tabel 5.1 zijn de verschillen in normering weergegeven. Hierbij is uitgegaan van de gemiddelde normen.

| functie | normen Texel/publicatie 182 | nieuwe gehanteerde CROW-normen (publicatie 317) |
|--------------|-----------------------------|---|
| woningen | 1.3 | 1.2 |
| Welkoop | 2.2-2.7 | 2.1 |
| Albert Heijn | 4.5 | 4.8 |

Tabel 5.1: Parkeernormen Texel versus nieuwe CROW-normen

In deze rapportage worden beide normen berekend en bekeken of voldaan wordt aan beide normen.

5.2 Parkeernormen Texel

In de parkeernormen van de gemeente Texel wordt specifiek de norm van woningen en supermarkten beschreven. Daarnaast wordt aangegeven dat, indien er geen specifieke parkeernormen worden beschreven in dit vastgestelde document, het CROW aangehouden dient te worden. Dit ging destijds uit van publicatie 182. In deze publicatie staat voor de categorie bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel een norm van 2.2-2.7 aangegeven. In tabel 5.2 is weergegeven hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn indien de normen van de gemeente Texel worden gehanteerd.

| functie | categorie | aantal | gehanteerde parkeernorm (parkeerplaats per eenheid) | aantal parkeerplaatsen |
|-------------------------|---|--------------------------|--|---------------------------|
| woningen (bewoners) | huur, etage midden/ goedkoop | 21 woningen | 1.0 per woning | 21.0 |
| woningen (bezoekers) | huur, etage midden/ goedkoop | 21 woningen | 0.3 per woning | 6.3 |
| Welkoop | bouwmarkt | 1.400 m ² BVO | 2.45 per 100 m ² BVO (gemiddelde van 2.2 – 2.7) | 34.3 |
| Albert Heijn | fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau) | 2.247 m ² BVO | 4.5 per 100 m ² BVO | 101.1 |
| totaal | | | | 162.7 |

Tabel 5.2: Berekende parkeervraag bij Texelse normen

Naast de totale vraag van 162.7 parkeerplaatsen is het denkbaar dat er een bepaalde mate van dubbelgebruik mogelijk is. Het is namelijk maar de vraag of er momenten zijn dat alle parkeerplaatsen volledig benut worden. In tabel 5.3 wordt zichtbaar hoe hoog de parkeervraag op een aantal bepalende parkeermomenten is.

| functie | berekende parkeervraag | aanwezigheidspercentages | | | | | | | benodigde parkeerplaatsen | | | | | | | | |
|-------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------|------------------|-----------|------------------|--------------------|-------------------|---------------------------|--------------------|-------------------|------------------|--------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| | | werkdag ochtend | werkdag middag | werkdag avond | koopavond | werkdag nacht | zaterdag middag | zaterdag avond | zondag middag | werkdag ochtend | werkdag middag | werkdag avond | koopavond | werkdag nacht | zaterdag middag | zaterdag avond | zondag middag |
| woningen (bewoners) | 21.0 | 50% | 50% | 90% | 80% | 100% | 60% | 80% | 70% | 10,5 | 10,5 | 18,9 | 16,8 | 21,0 | 12,6 | 16,8 | 14,7 |
| woningen (bezoekers) | 6.3 | 10% | 20% | 80% | 70% | 0% | 60% | 100% | 70% | 0,6 | 1,3 | 5,0 | 4,4 | 0,0 | 3,8 | 6,3 | 4,4 |
| Welkoop | 34.3 | 30% | 60% | 10% | 75% | 0% | 100% | 0% | 0% | 10,3 | 20,6 | 3,4 | 25,7 | 0,0 | 34,3 | 0,0 | 0,0 |
| Albert Heijn | 101.1 | 30% | 60% | 40% | 80% | 0% | 100% | 40% | 0% | 30,3 | 60,7 | 40,4 | 80,9 | 0,0 | 101,1 | 40,4 | 0,0 |
| totaal | 162.7 | | | | | | | | | 51,8 | 93,0 | 67,8 | 127,8 | 21,0 | 151,8 | 63,5 | 19,1 |

Tabel 5.3: Berekende benodigde parkeerplaatsen met dubbelgebruik

Uit tabel 5.3 blijkt dat op het drukste moment 152 parkeerplaatsen gebruikt worden indien er gerekend wordt met de vastgestelde normen van de gemeente Texel. In het beoogde plan zijn in totaal 174 parkeerplaatsen opgenomen. Hierbij is er dus sprake van een overschot. Daarnaast is het zo, dat indien alle parkeerplaatsen bezet zijn, ook voldaan wordt aan de parkeeropgave.

5.3 Parkeernormen volgens CROW-publicatie 317

Zoals eerder beschreven zijn er recent nieuwe parkeernormen beschikbaar gekomen. Hierbij geldt dat sommige categorieën nader uitgesplitst zijn, zoals woningen. Voorheen werd enkel naar het prijsniveau van een woning gekeken terwijl in de nieuwe normen ook rekening gehouden wordt met appartementen, huur en koop.

In tabel 5.4 wordt de berekening gedaan met de normen zoals opgenomen in CROW-publicatie 317. Hierbij is voor de Welkoop, net als voor de verkeersgeneratie, ingedeeld in de categorie 'Bouwmarkt'. Hierbij wordt gekozen voor de maximale parkeernorm. De maximale norm voor de bouwmarkt is de minimale norm voor de categorie 'tuincentrum'.

| functie | categorie | aantal | gehanteerde CROW parkeernorm (parkeerplaats per eenheid) | aantal parkeerplaatsen |
|-------------------------|---|--------------------------|--|---------------------------|
| woningen (bewoners) | huur, etage midden/ goedkoop | 21 woningen | 0.9 per woning | 18.9 |
| woningen (bezoekers) | huur, etage midden/ goedkoop | 21 woningen | 0.3 per woning | 6.3 |
| Welkoop | bouwmarkt | 1.400 m ² BVO | 2.1 per 100 m ² BVO | 29.4 |
| Albert Heijn | fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau) | 2.247 m ² BVO | 4.8 per 100 m ² BVO | 107.8 |
| totaal | | | | 162.4 |

Tabel 5.4: Berekende parkeervraag bij nieuwe CROW-normen

In tabel 5.5 wordt zichtbaar hoe hoog de parkeervraag op een aantal parkeermomenten is.

| functie | berekende parkeervraag | aanwezigheidspercentages | | | | | | | benodigde parkeerplaatsen | | | | | | | | |
|-------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------|------------------|-----------|------------------|----------------|---------------|---------------------------|--------------------|-------------------|------------------|--------------|------------------|----------------|---------------|--------------|
| | | werkdag ochtend | werkdag middag | werkdag avond | koopavond | werkdag nacht | zaterdagmiddag | zaterdagavond | zondagmiddag | werkdag ochtend | werkdag middag | werkdag avond | koopavond | werkdag nacht | zaterdagmiddag | zaterdagavond | zondagmiddag |
| woningen (bewoners) | 18.9 | 50% | 50% | 90% | 80% | 100% | 60% | 80% | 70% | 9,5 | 9,5 | 17,0 | 15,1 | 18,9 | 11,3 | 15,1 | 13,2 |
| woningen (bezoekers) | 6.3 | 10% | 20% | 80% | 70% | 0% | 60% | 100% | 70% | 0,6 | 1,3 | 5,0 | 4,4 | 0,0 | 3,8 | 6,3 | 4,4 |
| Welkoop | 29.4 | 30% | 60% | 10% | 75% | 0% | 100% | 0% | 0% | 8,8 | 17,6 | 2,9 | 22,1 | 0,0 | 29,4 | 0,0 | 0,0 |
| Albert Heijn | 107.8 | 30% | 60% | 40% | 80% | 0% | 100% | 40% | 0% | 32,3 | 64,7 | 43,1 | 86,2 | 0,0 | 107,8 | 43,1 | 0,0 |
| totaal | 162.4 | | | | | | | | | 51,2 | 93,0 | 68,1 | 127,8 | 18,9 | 152,3 | 64,5 | 17,6 |

Tabel 5.5: Berekende benodigde parkeerplaatsen met dubbelgebruik

Uit tabel 5.5 blijkt dat op het drukste moment 153 parkeerplaatsen gebruikt worden indien er gerekend wordt met de nieuwe CROW-normen. Rekening houden met de nieuwe normen zijn op de het drukste moment 153 parkeerplaatsen bezet.

In het beoogde plan zijn in totaal 174 parkeerplaatsen opgenomen. Ook in de situatie dat er gerekend wordt met CROW-normen is er sprake van een overschot.

6

Verkeerskundige beoordeling

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verkeerskundige beoordeling van de voorliggende plannen. Tevens wordt ook ingegaan op andere denkbare varianten en wordt beschouwd of deze wenselijk(er) zijn. De eerste beoordeling vindt plaats aan de hand van de eind-situatie. Voor de beoordeling is dit de belangrijkste situatie. Hierbij is het vanzelfsprekend van belang dat er in de tussentijdse fases ook een goede en verkeersveilige verkeers-afwikkeling aanwezig is.

6.1 Advies VVN

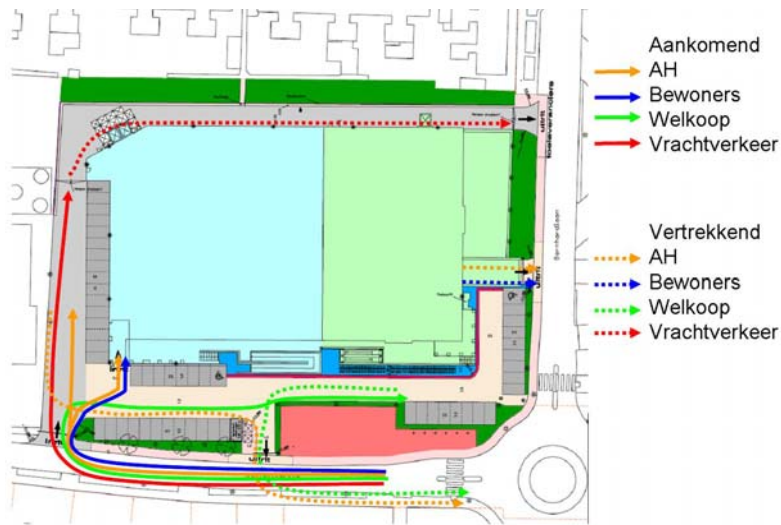
Voorafgaand aan de verkeerskundige beoordeling is er nog telefonisch contact geweest tussen de heer J. Kootstra van VVN en de heer R.M.J. Meinen van Goudappel Coffeng. Er zijn in de directe omgeving van het plangebied namelijk 11 meldingen binnengekomen bij VVN waarbij mensen hun zorgen geuit hebben over de toekomstige verkeersdrukte en bijbehorende verkeersveiligheid. In het gesprek tussen de heer Kootstra en de heer Meinen is gesproken over deze meldingen. Het gaat vooral om bewoners van de Waalderstraat en de Bernhardlaan. In de meldingen komt in vrijwel alle gevallen naar voren dat men bang is dat de in hun ogen nu al drukke wegen nog verder onder druk komen te staan bij realisatie van de voorliggende plannen.

Belangrijk voor de huidige situatie is dat er een verschil zit in de juridische huidige situatie en de situatie zoals deze al een aantal jaar beleefd wordt door omwonenden. Juridisch gezien is de situatie nog hetzelfde als in 2007. Het bestemmingsplan van destijds is nog steeds het vigerende bestemmingsplan. De uitrit zoals deze bijvoorbeeld voor de oorspronkelijke locatie van de Welkoop gebruikt werd ligt er feitelijk nog. Deze wordt echter niet meer gebruikt omdat er geen bestemming meer aanwezig is. De situatie die ervaren wordt door de bewoners in de omgeving van de beoogde locatie is echter anders. Het braakliggende terrein zoals het er nu bij ligt, is voor de bewoners al een aantal jaar de situatie zoals zij die dagelijks ervaren. Dit vormt voor hen op dit moment de referentiesituatie.

6.2 Beoordeling eindfase

6.2.1 Routing autoverkeer

Voor de beoordeling van de routing van het verkeer wordt in eerste instantie gekeken naar het ontwerp zoals het nu voorligt. Dit betreft de routing zoals is weergegeven in figuur 6.1.



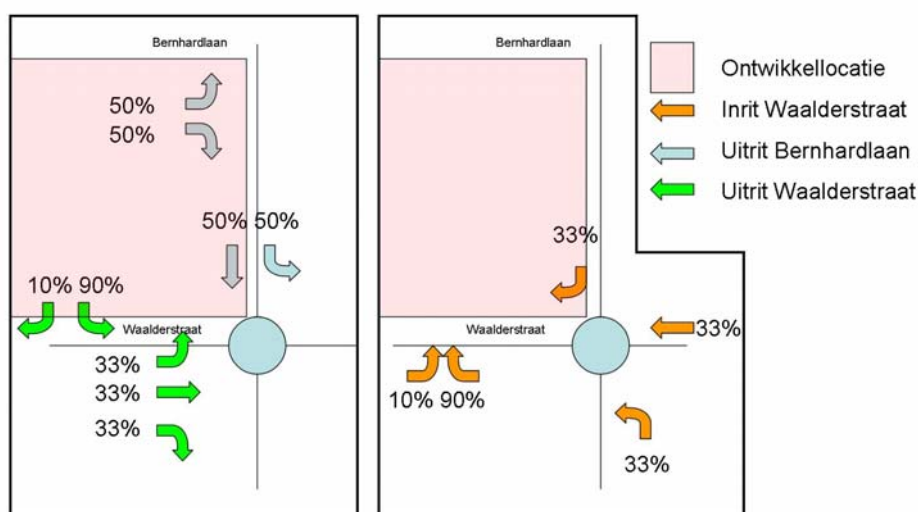
Figuur 6.1: Routing verkeer ontwerp Stichting Woontij

In figuur 6.1 zijn de verkeersstromen weergegeven. Hierbij is niet elke stroom even groot. Aan de hand van de berekeningen uit hoofdstuk 4 kan de verdeling per in- en uitrit worden gemaakt zoals weergegeven in tabel 6.1.

| richting | functie | aantal | | | belasting | belasting | belasting |
|-------------|----------|--------|--------|----------|------------------------|-------------------------|-----------|
| | | ritten | garage | maaiveld | Waalderstraat inrit | Waalderstraat uitrit | |
| inkomend | AH | 1.111 | 966 | 145 | 1.111 | | |
| | bewoners | 43 | 43 | | 43 | | |
| | Welkoop | 151 | | 151 | 151 | | |
| vertrekkend | AH | 1.111 | 966 | 145 | | 145 | 966 |
| | bewoners | 43 | 43 | | | | 43 |
| | Welkoop | 151 | | 151 | | 151 | |
| totaal | | 2.610 | | | 1.304 | 296 | 1.009 |

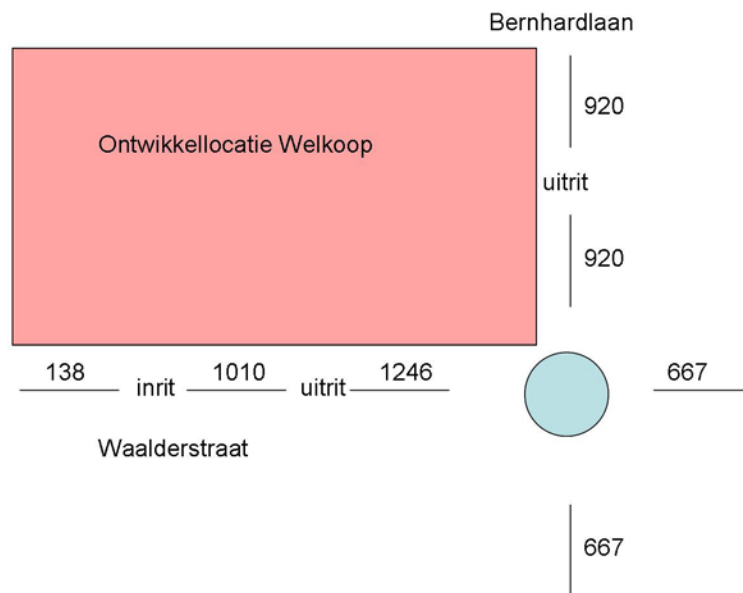
Tabel 6.1: Verdeling naar in- en uitritten

Om te bepalen op welke wegen het hoeveel drukker wordt is het nodig een inschatting te maken welke routing het verkeer neemt. Aangenomen wordt dat verkeer uit de garage geen bestemming meer heeft in het centrum. Bezoekers die een gecombineerd bezoek doen, zullen veelal te voet naar het centrum gaan is de verwachting. Aangezien er geen tellingen beschikbaar over de kruispunt stromen is een inschatting gemaakt van de routing van het verkeer van en naar de in- en uitgangen. Deze zijn weergegeven in figuur 6.2.



Figuur 6.2: Verhoudingen verkeer naar richting van en naar in- en uitritten

Indien de berekende aantallen voertuigen van de in- en uitritten verdeeld worden via bovenstaande richtingen treden de toenames op, zoals schematisch weergegeven in figuur 6.3. Hierin zijn tevens de 215 motorvoertuigen verrekend van de huidige Welkoop in de noodwinkel. Hiervoor zijn dezelfde percentages gebruikt als de in- en uitrit op de Waalderstraat.



Figuur 6.3: Schematische weergave van de toenames op de verschillende wegen in motorvoertuigen per etmaal

In figuur 6.3 is te zien dat het vrijwel overal drukker wordt. Op het drukste punt zal de verkeersintensiteit met circa 1.250 motorvoertuigen per etmaal toenemen. Op de Bernhardlaan zal de verkeersintensiteit met ruim 900 motorvoertuigen toenemen.

Er zijn geen kruispuntstromen beschikbaar van de rotonde waardoor uitvoerige berekeningen onmogelijk zijn naar de afwikkelingscapaciteit. Op basis van de doorsnede intensiteiten is echter wel een inschatting te berekenen van de kruispuntstromen. Op basis van deze ingeschatte kruispuntstromen zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd met *omni-x*. Hieruit blijkt dat de rotonde het toekomstige verkeer nog prima moet kunnen verwerken. Hierbij wordt er in het spitsuur van uitgegaan dat er 50 voetgangers en 70 fietsers het kruispunt oversteken op elke tak. Wel zal het zo zijn dat autoverkeer langer zal moeten wachten indien er vele voetgangers tijdens evenementen van en naar het centrum lopen vanaf het parkeerterrein Grisnigt. De rotonde heeft nog voldoende restcapaciteit om dit te kunnen verwerken.

De Bernhardlaan en de Waalderstraat kunnen deze extra stroom verkeer verwerken. De berekende aantallen gaan ook nog uit van de aanwezigheid van een supermarkt op de huidige Albert Heijn locatie. Mocht hier een minder verkeersaantrekkende functie in komen dan zullen de verkeersintensiteiten op de Waalderstraat lager liggen. Op het deel ten westen van de Welkoop locatie zal de verkeersintensiteit dan zelfs afnemen is de verwachting.

Het is verstandig dat de zwaarste stroom uitgaand verkeer aan de zijde van de Bernhardlaan gesitueerd is. Tegenover de uitgang staan geen huizen waardoor geen in schijnend licht van koplampen van auto's in de huizen schijnt. Dit zal wel bij de uitgang van de Waalderstraat plaatsvinden maar deze stroom is aanmerkelijk kleiner.

Om een rustiger verkeersbeeld te creëren op de Bernhardlaan wordt geadviseerd om de in- en uitgang van parkeerterrein Grisnigt alleen via de Maricoweg te laten plaatsvinden en de aansluitingen op de Bernhardlaan op te heffen. Deze aansluitingen liggen betrekkelijk dicht bij de rotonde waarbij er over een relatief kort stuk weg, betrekkelijk veel aansluitingen liggen. Door een routing via de Waalderstraat en de Maricoweg ontstaat een goede alternatieve aansluiting.

Alles overziend lijkt het voorgestelde ontwerp een goede bijdrage te leveren aan de afwikkeling van het verkeer. Het wordt weliswaar overal drukker maar het verkeer wordt verspreid door de in- en uitgangen op zowel de Waalderstraat als de Bernhardlaan aan te sluiten. De toekomstige verkeersintensiteiten op de Waalderstraat bedragen ruim 6.100 motorvoertuigen per etmaal en op de Bernhardlaan wordt ook een toekomstige verkeersintensiteit verwacht van circa 5.900 motorvoertuigen per etmaal. Beide wegen kunnen dergelijke verkeersintensiteiten verwerken. Er worden dan ook geen grote (negatieve) effecten op de verkeersveiligheid verwacht.

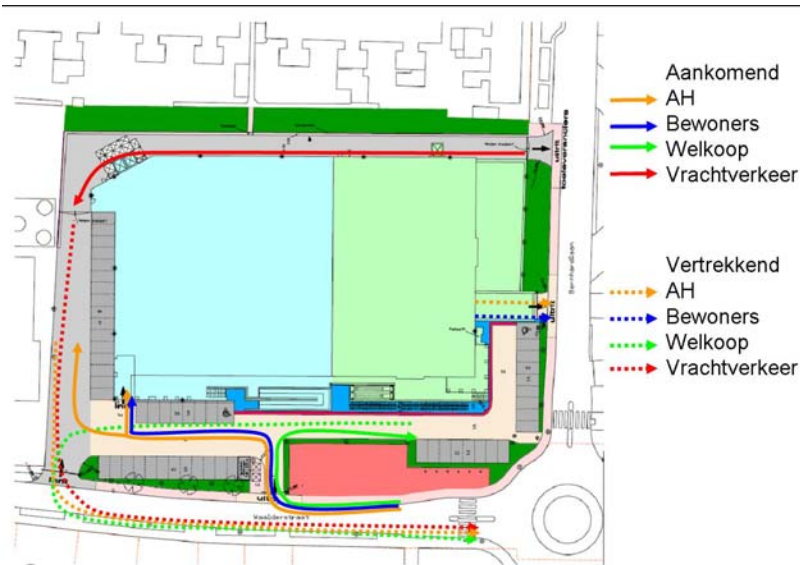
6.2.2 Andere routeringsmogelijkheden en gevolgen

Naast de routing van het verkeer zoals dat in voorliggend ontwerp is voorgesteld zijn er natuurlijk nog andere mogelijkheden te bedenken. Zo kan de in- en uitgang van de Waalderstraat omgedraaid worden en is het ook denkbaar dat de ingang van de parkeergarage niet aan de zijde van de Waalderstraat maar aan de zijde van de Bernhardlaan komt.

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op deze mogelijkheden en de gevolgen. Daarnaast wordt aangegeven of dit een verbetering vormt ten opzichte van de voorgestelde ontwerp.

In- en uitrit Waalderstraat omdraaien

Het is denkbaar dat de in- en uitgang van de Waalderstraat omgedraaid worden. In het voorgestelde ontwerp moet het uitgaande verkeer namelijk het ingaande verkeer op de Waalderstraat kruisen. Bij een omgedraaide in- en uitrit is dit niet het geval. Dit betekent tevens dat de routing voor het vrachtverkeer omgedraaid dient te worden. De circulatie komt er dan uit te zien zoals weergegeven in figuur 6.4.

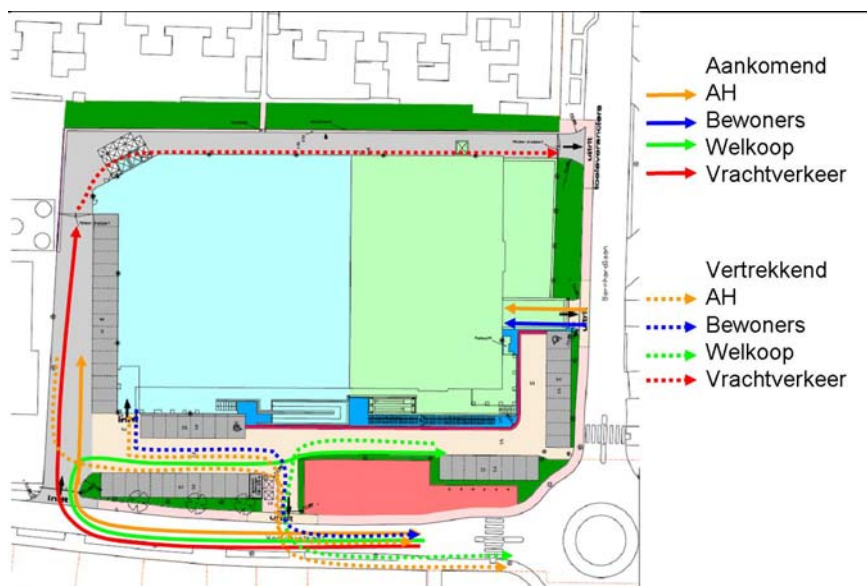


Figuur 6.4: Variant met omgedraaide in- en uitrit Waalderstraat

Belangrijk voordeel van deze variant is dat het in- en uitgaande verkeer op de Waalderstraat elkaar niet kruisen. Gevolg is echter wel dat er veel verkeer bij de ingang van de Albert Heijn rijdt. Daarnaast zijn de maaiveld parkeerplaatsen nabij de ingang veel minder makkelijk te verlaten door deze (grote) stroom. Dit levert onveilige situaties op. Hierbij wegen de voordelen niet op tegen de nadelen.

Ingang halfverdiepte garage Bernhardlaan

De ingang van de halfverdiepte garage is in het voorgestelde ontwerp aan de zijde van de Waalderstraat bedacht. Het zou ook denkbaar kunnen zijn om de ingang bij de Bernhardlaan te plaatsen. Dan ontstaat het de circulatie zoals weergegeven in figuur 6.5.



Figuur 6.5: Circulatie met ingang parkeergarage Bernhardlaan, uitgang Waalderstraat

Deze variant heeft drie belangrijke nadelen. Ten eerste is er onvoldoende opstelruimte voor de speedgate (kaartautomaat) op maaiveldniveau bij de Bernhardlaan. Er is maximaal plaats voor één auto waardoor een eventuele tweede auto, altijd op de weg zal moeten wachten wat de doorstroming en de verkeersveiligheid niet bevordert. Het tweede nadeel is dat de grote stroom uitgaand verkeer aan de Waalderstraat komt te liggen waardoor koplampen van auto's de woningen instralen. Het derde nadeel is dat ook in deze variant veel verkeer voor de ingang bij de supermarkt rijdt en een deel van de maaiveldplaatsen daardoor lastiger uit te rijden zijn.

Al het verkeer op de Bernhardlaan of Waalderstraat aansluiten

Er zou ook voor gekozen kunnen worden om al het verkeer van en naar de Welkoop locatie aan te sluiten op één van beide wegen. Het is echter vanuit verkeersveiligheid en doorstroming wenselijker om het verkeer te spreiden.

Directe aansluiting van terrein op rotonde middels vijfde aansluiting

In het verleden is met enige regelmaat gesproken over een directe aansluiting van het terrein op de rotonde middels een vijfde poot. Dit is echter verkeerskundig zeer ongewenst om meerdere redenen. Ten eerste heeft de rotonde niet de maatvoering om eenvoudig een vijfde aansluiting te realiseren. Als het überhaupt al realiseerbaar is, zullen hier ten aller tijden concessies gedaan worden aan de ideale situatie. De uitzichthoeken worden op bepaalde richtingen slecht waardoor ongewenste manoeuvres zullen plaatsvinden. Zo wordt de bocht van de Bernhardlaan (noordzijde) richting het terrein zeer krap. Ten tweede ontstaan er conflicten tussen voetgangers die van parkeerterrein Grisnigt naar het centrum of vice versa lopen en de voertuigen die van of naar het Welkoop-terrein gaan. Er ontstaat een complexe en onoverzichtelijke situatie die de verkeers-

veiligheid niet ten goede komt. Deze variant wordt vanuit verkeerskundig oogpunt sterk afgeraden.

6.2.3 Routing bevoorradingverkeer

In de eindsituatie zal het bevoorradingverkeer via de ingang aan de Waalderstraat in- en uitrijden via een eigen uitgang aan de Bernhardlaan. Zowel de Welkoop als de Albert Heijn zullen aan de noordzijde bevoorrad worden waarbij de vrachtauto's om het pand heen rijden. Per week zal het naar verwachting om circa 30 à 40 bevoorradingen gaan. Met name de Albert Heijn zal veelal met grote voertuigen rijden. Aandachtspunt hiervoor is de draai aan de noordwestzijde. Hoewel de rijcurve van het voertuig in de tekening is aangegeven, is geen rekening gehouden met een schrikafstand van 0,90 meter van de buitenmuur en het geluidsscherm. Voor een goede en veilige manoeuvre is deze ruimte noodzakelijk. In bijlage 1 is de opmerking in de tekening weergegeven.

6.2.4 Parkeren

Er zijn in het plan voldoende parkeerplaatsen opgenomen. Op basis van de berekeningen is er een overschot opgenomen van circa 20 parkeerplaatsen. Het is echter denkbaar dat op drukke dagen deze parkeerplaatsen nodig zijn, omdat de toeristische fluctuaties groter zijn dan waarmee rekening is gehouden in de reguliere normen.

In de eindfase vindt het parkeren in de halfverdiepte parkeergarage plaats en op maaiveld. Op maaiveld zal vooraf betalen gelden en in de parkeergarage gaat achteraf betaald parkeren gelden. Hierbij geldt dat de tariefstelling wordt gehanteerd die de gemeente ook hanteert voor haar parkeerplaatsen. Daarnaast wil de Albert Heijn haar klanten het eerste uur gratis parkeren verstrekken. Dit kan alleen voor bezoekers in de parkeergarage omdat bij dit betalingsregime getoetst kan worden of ze voldoen aan dit criterium.

Van de parkeerplaatsen op maaiveld bestaat het risico dat er ook door centrum bezoekers wordt geparkeerd. Dit zal sterk afhangen van het feit of er een maximale parkeerduur wordt gehanteerd op dit terrein. Op het openbare parkeerterrein bij de huidige Albert Heijn geldt namelijk een maximale parkeerduur en op het parkeerterrein Grisnigt niet. De maaiveldplaatsen op het Welkoop terrein liggen hier tussenin. Indien ervoor gekozen wordt om geen parkeerduur beperking toe te passen is deze locatie aantrekkelijker gelegen dan de locatie Grisnigt en zal deze locatie ook voor centrum bezoek gebruikt worden. Hiermee kan theoretisch de situatie ontstaan dat op de maaiveldplaatsen parkeerders voor het centrum staan en dat door de toenemende parkeerdruk op dit terrein de bezoekers van de Welkoop op het parkeerterrein Grisnigt aangewezen zijn. Dit is niet een wenselijke situatie en daarom wordt geadviseerd om ook op het Welkoop terrein parkeerduur beperking toe te passen.

Het achteraf parkeren in de halfverdiepte parkeergarage is geregeld middels een speedgate. Bij de ingang staat deze speedgate op maaiveldniveau en voor het uitrijden staat deze in de parkeergarage. Bij de uitrit aan de Bernhardlaan is weliswaar voldaan aan de normen maar het horizontale stuk bij de uitrit is wel kort. Er is in het ontwerp ruimte voor één auto. Indien er twee auto's kort na elkaar de parkeergarage uit rijden en de eerste auto kan nog niet de Bernhardlaan oprijden, dan staat de tweede op de helling-

baan stil. Daarnaast staat de eerste auto half op het trottoir. Volgens de richtlijnen is dit toegestaan maar het verdient niet de voorkeur. Mogelijk dat hiervoor nog optimalisaties mogelijk zijn waardoor twee auto's zich horizontaal kunnen opstellen voordat de Bernhardlaan opgereden wordt. Dit houdt een verlenging van het horizontale vlak in. Een andere oplossing kan zijn dat er een lus in het horizontale vlak worden aangebracht, zodat de tweede auto nog niet kan oprijden zolang het horizontale vlak bezet is.

Daarnaast is het denkbaar om het verkeer alleen rechtsaf te laten rijden uit de parkeergarage. Vooral het linksafslaande verkeer uit de parkeergarage zal meer tijd nodig hebben om op te rijden. Tegelijkertijd zorgt dit linksafslaande verkeer ook niet voor een verdere verkeersbelasting van de rotonde. Er wordt daarom geadviseerd om beide uitrijrichtingen gewoon mogelijk te maken bij het uitrijden van de parkeergarage. Mocht na openstelling in een evaluatie blijken dat hier alsnog problemen optreden, is het altijd nog mogelijk om maatregelen te nemen die enkel rechtsaf slaan mogelijk maken. Om dergelijk gedrag fysiek af te dwingen zullen maatregelen noodzakelijk zijn in de vorm van een middengeleider. Dit heeft echter ook consequenties voor de aanrijmogelijkheden van het benzinestation aan de Bernhardlaan en is daarom op voorhand niet het meest wenselijk.

Het Welkoop terrein wordt buiten de winkeltijden afgesloten. Dit betekent dat er voor bewoners wel een mogelijkheid moet zijn om de slagbomen te bedienen om het terrein en daarna de parkeergarage in te komen.

6.2.5 Beoordeling maatvoering

Het voorliggende ontwerp is getoetst door een verkeerskundig ontwerper. Hierbij is beschouwd of het voldoet aan de normen en of er nog optimalisaties of verbetering van de verkeersveiligheid mogelijk zijn. In bijlage 1 zijn de opmerkingen weergegeven.

Parkeergarage

De parkeervakken en wegen in de parkeergarage voldoen aan de NEN2443. Ook de hellingbaan voldoet aan deze NEN2443. De verkeerscirculatie is duidelijk waarbij wel de kans bestaat dat er op delen in twee richtingen gereden gaat worden. Aandachtspunt is de locatie van de parkeerautomaat bij het inrijden van de parkeergarage. Deze kan dichterbij de speedgate geplaatst worden. Opvallend is dat er enkele bredere vakken aanwezig zijn in de parkeergarage maar deze zijn niet aangemerkt als invalidenplaatsen.

Maaiveld

De poort die is ingetekend om het bevoorradingssterrein op te rijden, draait naar buiten. Dit kan mogelijk geblokkeerd worden door geparkeerde auto's. Daarnaast kan dit voor schade aan geparkeerde auto's zorgen. Het is daarom handiger deze poort de andere kant op te laten draaien.

Er wordt geadviseerd een uitstulping te maken naast de ingang van de parkeergarage. Het verkeer dat het Welkoop terrein oprijdt wordt hierdoor beter naar de garage toe geleid en het zorgt ook voor een veiligere routing van verkeer vanaf de westelijk gelegen maaiveld parkeerplaatsen richting de uitgang. Daarnaast wordt voorkomen dat deze ruimte als parkeerplaats wordt gebruikt op momenten dat de parkeerdruk hoog is.

De slagbomen gaan dicht naar sluiting van de winkels. Er zal een voorziening getroffen moeten worden voor bewoners zodat zij te allen tijde het terrein op kunnen rijden.

Er is weinig loopruimte tussen de fietsparkeerplaatsen en de ingang van de supermarkt. Vooral voor slechtzienenden die gebruik maken van de looptegels is de ruimte beperkt. Een loopplint langs de bebouwing is hier wenselijk.

De parkeerplaatsen voor de Welkoop zijn vanaf de ingang niet te zien en zijn tevens doodlopend. De bestuurders van de auto's rijden door tot aan de ingang van de Welkoop en indien blijkt dat deze allemaal bezet zijn, zullen zij achteruit terug moeten. Het zou wenselijk zijn dat hier gedraaid kan worden. Dit geldt tevens voor de invalideplaats voor de Welkoop. Er wordt van deze bestuurder verwacht dat zij achteruit terugrijden. Het zou wenselijk zijn dat er ruimte gemaakt wordt zodat deze bestuurders eenvoudiger weg kunnen rijden.

6.3 Beoordeling bouwfase

De bouw van de Welkoop locatie zal plaatsvinden in twee fases. In eerste instantie wordt er een nieuwe locatie voor de Welkoop gerealiseerd, samen met 11 woningen en het eerste deel van de parkeergarage. In deze paragraaf wordt ingegaan op de situatie zoals deze functioneert als deze fase gereed is.

6.3.1 Routering autoverkeer

De routering voor de Welkoop winkel verloopt in deze fase zoals deze ook in de eindfase zal functioneren. De in- en uitrit liggen aan de Waalderstraat. Feitelijk veranderd er ook vrij weinig ten opzichte van de huidige (tijdelijke) situatie. Ook de huidige noodwinkel is ontsloten op de Waalderstraat. Het enige verschil met de bouwfase is dat er een aparte in- en uitgang is.

De routering voor de bewoners van de huurwoningen veranderen wel in de bouwfase. Gedurende de bouwfase wordt de hellingbaan aan de Bernhardlaan gebruikt als in- en uitgang. In de eindsituatie fungeert dit enkel als uitgang. Deze helling is echter niet geschikt om in twee richtingen te berijden. Gezien het beperkte aantal verkeersbewegingen zal dit naar verwachting geen problemen opleveren. Wel zal hiervoor een tijdelijke voorziening getroffen moeten worden dat er op maaiveld zichtbaar is of er ook een auto uit de parkeergarage komt. Dit kan in de vorm van een verkeerslicht onder en bovenaan de helling. Het plan voorziet in een dergelijke voorziening.

6.3.2 Routering bevoorradersverkeer

Zodra de Welkoop in haar nieuwe pand gevestigd is, zal ook bevoorrading hier naartoe nodig zijn. De bevoorradersroute zoals deze in de eindfase voorzien is, is niet mogelijk omdat de Albert Heijn dan gebouwd wordt.

Feitelijk zijn hiervoor twee mogelijkheden, namelijk tijdelijke opoffering van de groenvoorziening tussen de Bernhardlaan en de buitenpresentatie van de Welkoop of door achteruit in te rijden vanaf de Bernhardlaan. Beide locaties zijn weergegeven in figuur 6.6.



Figuur 6.6: Mogelijke locatie voor bevoorrading tijdens tijdelijke bouwfase

Voordeel van tijdelijk groen is dat er geen lastige manoeuvres gemaakt moeten worden door de vrachtauto. Nadeel is dat deze locatie verder van de laad- en losplaats van de Welkoop gelegen is. Daarnaast is het voor de tijdelijke uitstraling mooier om hier een groenstrook te hebben liggen.

De andere optie is door achteruit de laad- en losstraat in te rijden. Vanuit de Welkoop bezien is dit verreweg de meest ideale oplossing. Zij kunnen immers dicht bij de normale laad- en losplaats lossen en de vrachtauto staat ook niet in de weg. Voor de normale bevoorrading, middels bestelbusjes, is dit geen probleem en zorgt deze locatie voor hetzelfde oponthoud als een bewoner die verderop in de Bernhardlaan zijn of haar oprit achteruit insteekt. Enkel de wekelijkse bevoorrading met de grotere vrachtwagen moeten een manoeuvre maken die moeilijker is, en ook de gehele weg blokkeert. Vrachtwagenchauffeurs draaien bij het achteruit rijden vrijwel altijd over links omdat ze dan beter zicht hebben. Dat betekent dat ze een manoeuvre maken zoals weergegeven in figuur 6.7.



Figuur 6.7: Manoeuvre bij achteruit insteken laad- en losstraat in tijdelijk bouwphase

Uit figuur 6.7 blijkt dat deze manoeuvre mogelijk is maar wel de gehele Bernhardlaan blokkeert. Een gemiddelde chauffeur heeft circa één minuut nodig om deze manoeuvre uit te voeren. Ten tijde van deze manoeuvre zullen overige weggebruikers dus circa één minuut moeten wachten voordat ze verder kunnen rijden.

Vanzelfsprekend heeft de bevoorradingssituatie in de eindfase de voorkeur maar met inachtneming van de verkeersintensiteiten op de Bernhardlaan en de intensiteit van bevoorrading wordt geadviseerd om gebruik te maken van de originele laad- en losstraat. De inspanning die moet worden verricht om de tijdelijke groenstrook geschikt te maken voor bevoorrading is veel te groot ten opzichte van de beperkte hinder die verwacht wordt.

De Bouwphase zal naar verwachting anderhalf jaar duren met gemiddeld 1 vrachtwagen per week. Dit betekent dat er circa 80 keer hinder ontstaat van circa 1 minuut. Hierbij is het nog denkbaar dat gedurende de tijdelijke bouwphase afspraken gemaakt worden met de toeleverancier(s) van de Welkoop over het moment van leveren, zodat deze hinder plaatsvindt op tijdstippen dat er zo min mogelijk verkeer rijdt. Dit kan bijvoorbeeld buiten het in- en uitgaan van de scholen zijn en niet op dagen dat er evenementen zijn in Den Burg.

6.3.3 Parkeren

In deze tijdelijke Bouwfase zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig voor de Welkoop en ook in de parkeergarage liggen voldoende parkeerplaatsen voor de bewoners. Zoals eerder vermeld zal er een duidelijke tijdelijke voorziening moeten worden gerealiseerd voor het in- en uitrijden van de parkeergarage voor bewoners.

Ook voor de tijdelijke situatie wordt geadviseerd om een parkeerdurbeperking toe te passen voor het Welkoop terrein. Op deze manier is de verwachting dat deze parkeerplaatsen ook echt gebruikt worden voor Welkoop bezoekers en niet voor een beter alternatief van het parkeerterrein Grisnigt.

6.3.4 Beoordeling maatvoering

Van een aantal van de opmerkingen die gemaakt zijn in de eindfase, gelden ook al voor de bouwfase. Deze zijn ook weergegeven in bijlage 1. Deze zijn hier nogmaals genoemd.

Parkeergarage

De parkeervakken en wegen in de parkeergarage voldoen aan de NEN2443. Ook de hellingbaan voldoet aan deze NEN2443. Aandachtspunt is de wijze van in- en uitrijden van bewoners in deze tijdelijke situatie. De helling betreft slechts een rijbaan. Hierdoor zal er een systeem nodig zijn waarbij het voor bestuurders duidelijk is, of de helling vrij is om op te rijden of dat er een mogelijke tegenligger aankomt.

Maaiveld

De parkeerplaatsen voor de Welkoop zijn vanaf de ingang niet te zien en zijn tevens doodlopend. De bestuurders van de auto's rijden door tot aan de ingang van de Welkoop en indien blijkt dat deze allemaal bezet zijn, zullen zij achteruit terug moeten. Het zou wenselijk zijn dat hier gedraaid kan worden. Dit geldt tevens voor de invalideplaats voor de Welkoop. Er wordt van deze bestuurder verwacht dat zij achteruit terugrijden. Het zou wenselijk zijn dat er ruimte gemaakt wordt dat deze bestuurders eenvoudiger weg kunnen rijden.

7

Conclusies

Stichting Woontij is bezig met de ontwikkeling van de Welkoop locatie. Hiervoor hebben zij een ontwerp opgesteld waarbij de politiek op Texel haar zorg heeft geuit over de verkeersveiligheid rondom dit plan. In dit rapport is ingegaan op de te verwachten verkeersintensiteiten en parkeren. Daarnaast is per situatie beschouwd of het huidige ontwerp zorgt voor een verkeersveilige oplossing of dat er verbetering mogelijk zijn. Tevens is de tijdelijke bouwfase onder de loep genomen.

Uit de berekeningen is gebleken dat de ontwikkelingen op het Welkoop terrein circa 2.600 verkeersbewegingen met zich meebrengen. Na aftrek van de huidige noodwinkel van de Welkoop betekent dit een toename van circa 2.400 ritten per etmaal.

De gemeente Texel beschikt niet over kruispunttellingen op de Bernhardlaan - Waalderstraat maar op basis van inschattingen is de verwachting dat de Waalderstraat op het drukste punt circa 1.250 motorvoertuigen meer te verwerken krijgt dan nu het geval is. Op de Bernhardlaan zal de verkeersintensiteit met ruim 900 motorvoertuigen per etmaal toenemen. Bij deze berekeningen is geen rekening gehouden met een eventuele afname door het verdwijnen van de Albert Heijn op haar huidige locatie omdat het niet onmogelijk is dat hier in de toekomst geen supermarkt meer komt. Mocht er op deze locatie een minder verkeersaantrekkende functie worden gerealiseerd, dan zullen de toenames op de Waalderstraat en Bernhardlaan lager liggen.

Het beoogde ontwerp zorgt voor een verspreiding van verkeer over de Waalderstraat en de Bernhardlaan. De toekomstig verwachte verkeersintensiteiten op de Waalderstraat bedragen ruim 6.100 motorvoertuigen per etmaal en op de Bernhardlaan zal dit circa 5.900 motorvoertuigen betreffen. Ondanks de toegenomen verkeersintensiteiten kunnen deze wegen dergelijke verkeersintensiteiten nog verwerken. Er worden dan ook geen grote (negatieve) effecten verwacht op de verkeersveiligheid.

Wel wordt geadviseerd om de aansluitingen op de Bernhardlaan van parkeerterrein Grisnigt op te heffen en dit terrein alleen via de Maricoweg te ontsluiten. Deze aansluitingen liggen relatief dicht op de rotonde en er is een goed alternatief beschikbaar. Dit zorgt voor een rustiger verkeersbeeld op het noordelijk deel van de Bernhardlaan.

Qua parkeren zijn er ruimschoots voldoende parkeerplaatsen opgenomen in het plan, zowel volgens de vastgestelde Texelse parkeernormen als de nieuwste CROW-parkeernormen. Bij de verdere planuitwerking kan qua parkeren nog verbeteringen doorgevoerd worden bij een draaimogelijkheid bij de ingang van de Welkoop en nabij de uitrit van de parkeergarage. Het ontwerp voldoet hier aan de formele eisen maar het zou wenselijker zijn als hier iets meer opstelruimte aanwezig was voor het oprijden bij de Bernhardlaan.

Er wordt geadviseerd om voor het uitrijden uit de parkeergarage eerst alle richtingen mogelijk te maken. Mocht na ingebruikname uit een evaluatie blijken dat dit niet goed functioneert, kan ervoor gekozen worden om door middel van een middengeleider het verkeer uit de parkeergarage verplicht rechtsaf te laten rijden. Belangrijk hierbij is de bereikbaarheid van garagebedrijf en benzinstation Grisnigt.

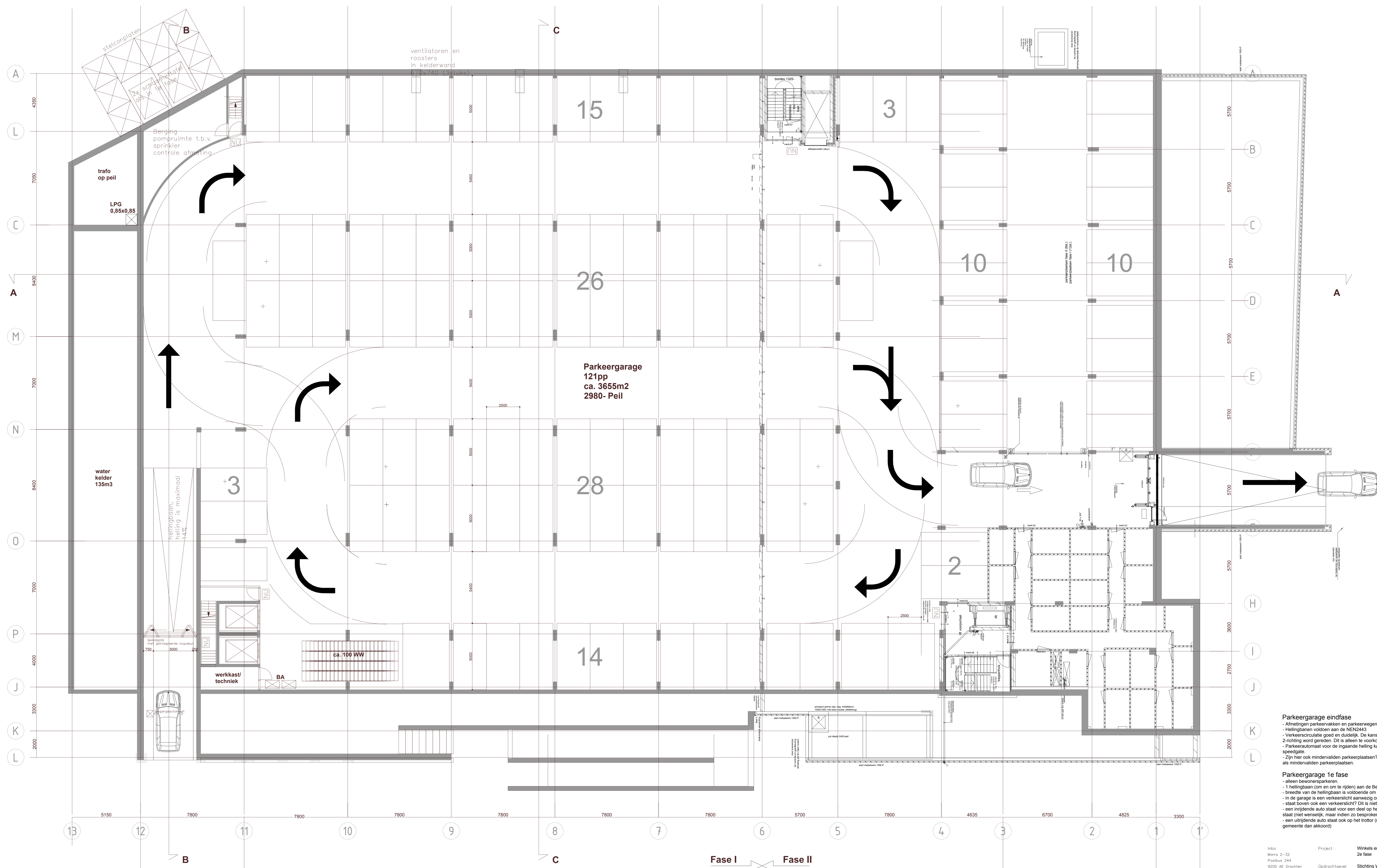
In de eindfase zal voor de bevoorradingsroute via een eigen weg aan de west- en noordzijde verlopen. Dit is een goede en veilige oplossing. Wel moet nog goed gekeken worden naar de benodigde ruimte aan de noordwestzijde van het terrein. Uit de rijcurves blijkt dat dit voertuig deze bocht weliswaar kan maken maar er is hierbij geen rekening gehouden met de benodigde schrikruimtes. In de tijdelijke situatie wordt geadviseerd om achteruit in de laad- en losstraat in te steken vanaf de Bernhardlaan. Met 1 bevoorrading per week, een manoeuvretijd van circa 1 minuut en het feit dat het een tijdelijke situatie betreft is de hinder zeer beperkt en weegt niet op tegen andere en daarmee duurdere oplossingen. Mogelijk dat er wel afspraken over het tijdstip van leveren gemaakt kunnen worden om de hinder zo beperkt mogelijk te houden.

Alles overziend is het voorliggende ontwerp, met inachtneming van enkele verbeteringen, een goed voorstel dat zorgt voor de beste en verkeersveiligste oplossing voor verkeer. Vanzelfsprekend zal door een dergelijke ontwikkeling de verkeersdruk meer onder druk komen te staan maar de wegen kunnen deze toename opvangen zonder verslechtering van de verkeersveiligheid. Daarnaast moet blijken wat er op de locatie van de huidige Albert Heijn gaat gebeuren. Indien hier een minder verkeersaantrekkende functie komt (dan een supermarkt) is het goed denkbaar dat de toename van verkeer beperkter is dan in deze rapportage is berekend.

Bijlage 1

Beoordeling ontwerpen

Fase I Fase II



Parkeergarage eindfase
 - Afmetingen parkeervakken en parkeerwegen voldoen aan de NEN2443
 - Hellingbanen voldoen aan de NEN2443
 - Verkeerscirculatie goed en duidelijk. De kans bestaat dat er door de breedte van de parkeerweg in 2-richting wordt gereden. Dit is alleen te voorkomen door scherparkeren.
 - Parkeerautomaat voor de ingang helling kan verder naar voren. Afstand ca 3.00m vanaf de speedgate.
 - Zijn hier ook mindervaliden parkeerplaatsen? Er zijn brede vakken alleen zijn ze niet aangegeven als mindervaliden parkeerplaatsen.

Parkeergarage 1e fase
 - alleen bevoorendsparkeren
 - 1 hellingbaan (om en om te rijden) aan de Bernhardaan
 - breedte van de hellingbaan is voldoende om in 1-richting te berijden
 - in de garage is een verkeerslicht aanwezig om het verkeer te regelen
 - staat boven ook een verkeerslicht? Dit is niet te achterhalen uit de tekening.
 - een inrijdende auto staat voor een deel op het trottoir wanneer deze voor de parkeerautomaat staat (niet wenselijk, maar indien zo besproken met gemeente dan akkoord)
 - een uitrijdende auto staat ook op het trottoir (niet wenselijk, maar indien zo besproken met gemeente dan akkoord)

| | | |
|----------------------|------------------|------------------------------------|
| Inbo | Project | Winkels en woningen welkooplocatie |
| Morra 2-32 | | 2e fase |
| Postbus 244 | Opdrachtgever | Stichting WoonTij, Den Burg |
| 9200 AC Dronen | | |
| T+31 (0)512 51 02 25 | Projectarchitect | Loes Oudenaarde |
| F | | |
| drachten@inbo.com | Projectleider | Hans Bouwman |
| www.inbo.com | Onderwerp | Kelder Voortwerp |
| | Getekend | DH |
| | Projectnummer | P06796 |
| | Schaal | 1:100 |
| | Formaat | A0 |
| | Getekend | DH |
| | Projectnummer | P06796 |
| | Schaal | 1:100 |
| | Formaat | A0 |
| | Getekend | DH |
| | Projectnummer | P06796 |
| | Schaal | 1:100 |
| | Formaat | A0 |

inbo

Manoeuvruimte voor trekker met oplegger te krap. Ter plaatse van het geluidscherm en de buitenmuur dient een schrikafstand van 0,90m te worden aangehouden

Poort draait naar buiten toe open (richting parkeerplaatsen). Handiger is het om de poort naar binnen toe te laten draaien ter voorkoming van schade aan geparkeerde auto's.

Een uitstulping maken. Hiermee wordt de opstelruimte voor de parkeerautomat groter en wordt voorkomen dat auto's hier parkeren.

Slagbomen staan gedurende openingstijden AH/Welkoop omhoog? Buiten sluitingstijden is er een voorziening dat bewoners wel het terrein op kunnen om naar hun parkeerplaats te rijden?

Er is weinig loopruimte. Naar de ingang toe moet over de rijbaan worden gelopen. De weg is niet erg druk, maar voor een slecht ziende die gebruik maakt van de geleidetegels (rode lijn) is dit niet wenselijk. Een loopplint langs de bebouwing is wenselijk.

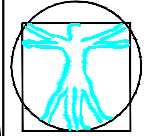
- VERKLARING**
- BESTAANDE BEBOUWING, TANKSTATION
 - NIEUWE BEBOUWING, SUPERMARKT
 - NIEUWE BEBOUWING, WELKOOP
 - RIJWEG BEVOORRADING WINKELS asfalt
 - RIJWEG BEVOORRADING WINKELS betonnen platen
 - RIJWEG PARKEERTERRAIN bes keformaat
 - NIEUWE EN BESTAANDE VERHARDING LOOPSTROOK betontegels
 - NIEUWE VERHARDING TOEGANG WINKELS / FIETSPARKEERPLEK Bes keformaat
 - GROEN
 - NIEUWE VERHARDING PARKEERPLEK Bes keformaat
 - Geleidetegels
 - GELUIDSCHERM, HOOG: 5 METER
 - KADASTRALE GRENS BESTAAND
 - * MOGELIJKE PLAATS LICHTMAST DEFINITIEVE PLAATS AFHANKELIJK VAN BEREKENING
 - * MOGELIJKE PLAATS WANDARMATUUR DEFINITIEVE PLAATS AFHANKELIJK VAN BEREKENING
 - * BESTAANDE STRAATVERLICHTING
 - 0,4 BESTAANDE HOOGTE
 - +1,10 NIEUWE HOOGTE
 - NIEUWE KOLKEN
 - BRANDKRAAN
 - AANSLUITING DROGE BLUSLEIDING
 - + VULPUNT, ONTLUCHTING EN VLAGGEMASTEN

Parkeerterrain doodlopend. Aankomend vanaf de Waalderstraat is niet te overzien of er een vrije plek is. Inrijdend en geen plek betekent helemaal achteruit rijden. Er is geen keermogelijkheid

Pell begane grond N.A.P + 2,40m
 Plaats verlichting is indicatief
 Bouwkundige onderlegger: tek.no 067965000 van INBO
 Datum: 11-04-2011

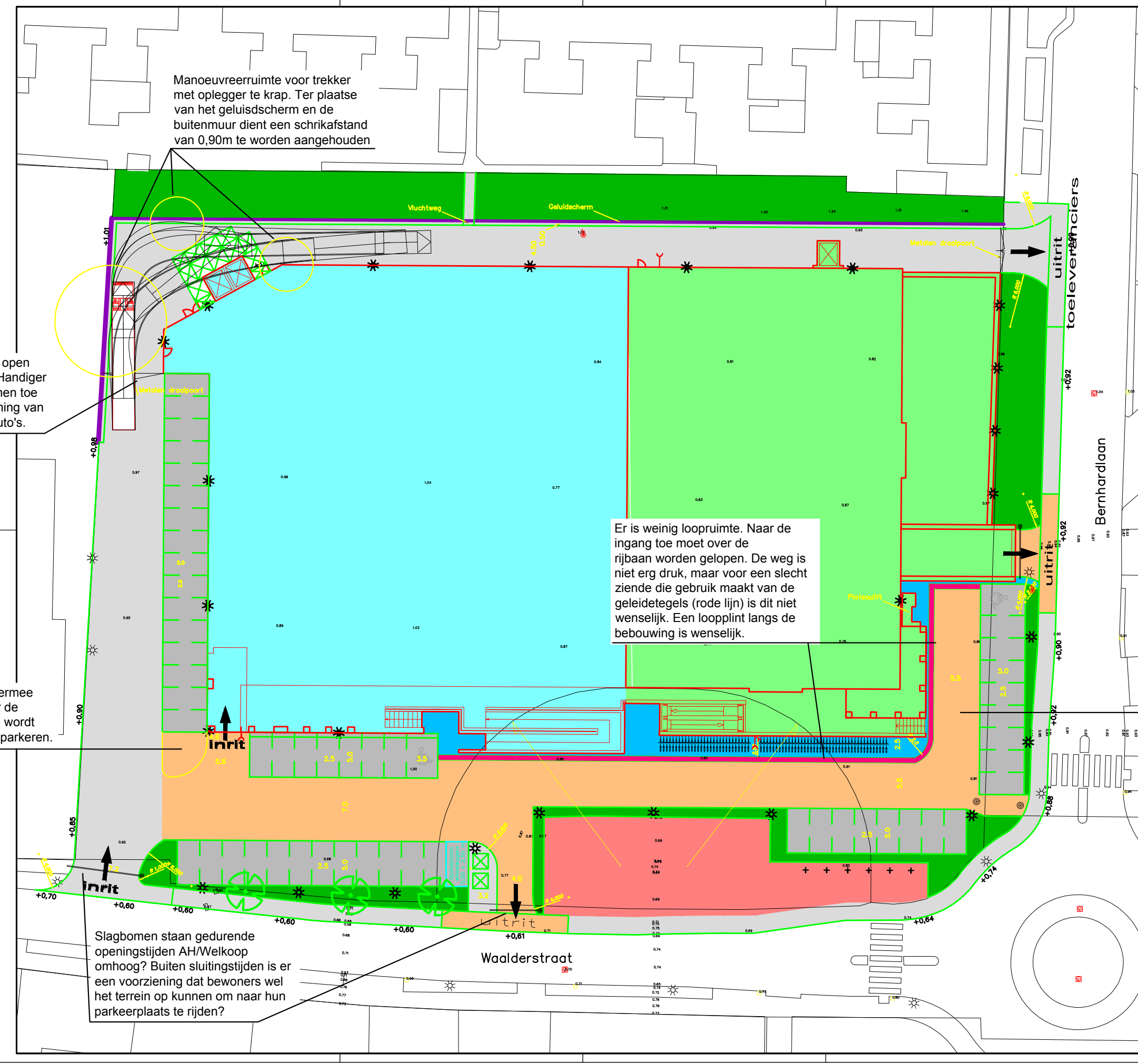


ADVIESBUREAU CIVIELE TECHNIEK



KWINFRA

HELDERBERG 640
 1817 BB ALKMAAR
 TELEFOON 072 5057500
 TELEFAX 072 5057500
 WWW.KWINFRA.NL
 INFO@KWINFRA.NL



Vestiging Leeuwarden
F. Haverschmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden
T (058) 253 44 46
F (058) 253 43 34

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**