

# • Sportpark Wormer

## • Onderzoek naar parkeren en verkeersontsluiting

Definitief | Utrecht 22 januari 2024



# Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>3</b>
1.1 ACHTERGROND EN AANLEIDING .....	3
1.2 ONDERZOEK EN PROCES .....	3
<b>2. SECOND OPINION VERKEERSONDERZOEK .....</b>	<b>4</b>
1.1 UITGANGSPUNTEN VOOR HET NIEUWE SPORTPARK .....	4
2.1 VERKEERSGENERATIE .....	4
2.2 PARKEERVRAAG .....	8
2.3 CONCLUSIE VERKEER EN PARKEREN .....	11
<b>3. MAATREGELEN OM OVERLAST TE BEPERKEN .....</b>	<b>12</b>
3.1 PARKEERVRAAG VERMINDEREN .....	12
3.2 MAATREGELEN M.B.T. HET KERKEPAD .....	12
3.3 MAATREGELEN OM OVERLAST IN DE WIJK TE VERMINDEREN .....	14
<b>4. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN .....</b>	<b>17</b>
4.1 CONCLUSIE .....	17
4.2 AANBEVELINGEN .....	17

# 1. Inleiding

## 1.1 ACHTERGROND EN AANLEIDING

In Wormer wordt een nieuw sportpark ontwikkeld door drie verschillende tennisverenigingen uit het dorp naar de huidige locatie van de ijsbaan te verplaatsen. Het nieuwe sportpark huisvest verschillende sportorganisaties waaronder een voetbalclub, de tennisverenigingen en een natuurijsbaan.



Figuur 1: Nieuwe locaties tennisverenigingen

Het park zal door de uitbreiding meer verkeer aantrekken dan nu het geval is. De ontsluiting van het park gaat grotendeels via de naastgelegen woonwijk en via een smalle steeg. Parkeren wordt ook grotendeels opgelost in de wijk. Op dit moment loopt er een haalbaarheidsstudie naar het sportpark. Onderdeel van deze studie is een parkeeronderzoek en een verkeersgeneratie onderzoek. De huidige inzichten uit deze onderzoeken geven geen aanleiding om een knelpunt te verwachten.

## 1.2 ONDERZOEK EN PROCES

XTNT heeft opdracht gekregen om de reeds uitgevoerde verkeersonderzoeken door ingenieursbureau Sweco te beoordelen en advies te geven over de verkeersontsluiting van het nieuwe sportpark, inclusief invulling van de parkeerbehoefte. Wij hebben de aannames onderliggend aan de verkeersonderzoeken tegen het licht gehouden en hebben de berekeningen opnieuw uitgevoerd. Vervolgens is een vertaalslag gemaakt naar nieuwe conclusies over de verkeerskundige impact van het nieuwe sportpark op de omgeving. We doen daarnaast aanbevelingen om fietsverkeer naar het sportcomplex te stimuleren zodat overlast door autoverkeer in de buurt geminimaliseerd wordt.

### 1.2.1 Leeswijzer

Dit document is het resultaat van de second-opinion op het verkeersonderzoek en de adviezen. In hoofdstuk 2 beschrijven we de resultaten van zowel het verkeersgeneratie onderzoek als het parkeeronderzoek dat XTNT beiden opnieuw heeft uitgevoerd. Ook kijken we naar de verkeerskundige impact op de omliggende wijk. De conclusies van de onderzoeken worden beschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 3 beschrijven we daarnaast een aantal aanbevelingen om de bereikbaarheid van het sportpark en mogelijke overlast in de wijk te minimaliseren.

## 2. Second opinion verkeersonderzoek

De gemeente Wormerland heeft een haalbaarheidsstudie naar de uitbreiding van het sportpark laten uitvoeren door ingenieursbureau Sweco. XTNT heeft de berekeningen opnieuw uitgevoerd en heeft daarbij de aannames die gedaan zijn gecontroleerd. Dat hebben we gedaan voor zowel berekeningen voor de verkeersgeneratie als parkeren. In dit hoofdstuk beschrijven we de resultaten. Voor beide onderzoeken toetsen en herzien we eerst de aannames en vervolgens beschrijven we de resultaten met de nieuwe aannames. Voor de parkeervraag doen we nog een aantal extra stappen waarin we de gevolgen van verschillende aannames toetsen. Vervolgens doen we uitspraken over de impact op de omgeving.

### 1.1 UITGANGSPUNTEN VOOR HET NIEUWE SPORTPARK

De verkeersgeneratie en parkeerberekeningen doen we op basis van toegevoegde functies in het sportpark. Dit betekent dat de huidige functies niet mee worden genomen. In de uitgangssituatie is al een voetbalclub met drie velden, drie jeu de boulesbanen en een natuurisbaan. De uitbreiding van het sportpark zal bestaan uit de volgende elementen:

Tabel 1: toe te voegen functies

Soort		Aantal	Bvo in m2
Tennis	Dubbele baan	4 (8 banen totaal)	5008
	Enkele baan	2	1338
	Minibaan	1	160
Padel	Padelbaan	4	928
Jeu de boules	Jeu de boules-baan	13	475

### 2.1 VERKEERSGENERATIE

In deze paragraaf gaan we in op de verkeersgeneratie van het nieuwe sportpark. Voor de verkeersgeneratie maken we gebruik van verkeersgeneratiecijfers van het CROW. Het CROW houdt maximumwaardes en minimumwaardes voor de verkeersgeneratie aan, gezien er altijd locatie-specifieke verschillen zijn. In de onderstaande tabellen zijn beide waardes te zien. Kencijfers voor Padelbanen zijn niet gepubliceerd door het CROW. Deze zijn beredeneerd op basis van de tennisbanen (zie ook uitgangspunten hieronder). Voor Jeu de boules geldt dat de kencijfers gebaseerd zijn op eerder onderzoek van Sweco.



Tabel 2: kencijfers per sportfunctie

CROW type		Verkeersgeneratie laag (per 100m2)	Verkeersgeneratie hoog (per 100m2)
Tennishal	Tennisbanen	2,7	4,3
-	Padelbanen	12,2	13,1
-	Jeu de boules banen	2	4

### 2.1.1

#### Uitgangspunten en aannames XTNT

We volgen grotendeels de uitgangspunten uit het onderzoek van Sweco. Dat zijn de volgende uitgangspunten:

- Het plangebied ligt in de gebiedsclassificatie 'matig stedelijk' en in Rest bebouwde kom.
- We hanteren dezelfde verkeersgeneratie-cijfers uit de CROW publicatie 381, zoals tabel weergegeven. Voor padelbanen zijn geen kencijfers beschikbaar. We gaan mee in de redenering dat padelbanen meer verkeer genereren dan tennisbanen omdat de sport altijd met 4 personen beoefend wordt terwijl bij tennis dat slechts soms het geval is. Bovendien kun je aanzienlijk meer squashbanen kwijt per oppervlak dan tennisbanen. Daarom zijn (net als in het eerste haalbaarheidsonderzoek) de oppervlaktes van tennisbanen gebruikt en niet de geplande oppervlaktes aan padelbanen. We merken daarbij op dat padel weliswaar altijd met 4 gespeeld wordt, maar dat tennis waarschijnlijk meer toeschouwers trekt. Een verhoging van circa 30% van het aantal verkeersbewegingen is naar onze inschatting daarom realistisch.
- We volgen de verkeersgeneratiecijfers voor jeu de boules-banen. We gaan – zoals aangegeven in de projectpresentatie – uit van in totaal 16 banen. Met aftrek van de huidige drie banen komen er dus 13 banen bij. Sweco gaat in haar berekeningen uit van 8 extra banen.
- Aan het gebruik van zowel de voetbalvereniging als de ijsbaan verandert in principe niks. Dit heeft dan ook geen effect op de extra verkeersgeneratie door toedoen van de ontwikkeling.

### 2.1.2

#### Resultaat verkeersgeneratie

De verkeersgeneratieberekeningen geven een indicatie van het aantal (extra) te verwachten motorvoertuigen per etmaal. In tabel 3 zien we de verkeersgeneratie door toedoen van de toegevoegde functies op een weekdag. De totale verkeersgeneratie van de nieuwe sportfaciliteiten in het plangebied bedraagt circa 377 tot 607 motorvoertuigen per etmaal op een weekdag en 418 tot 674 per etmaal op een werkdag. Dit resultaat valt daarmee 10 tot 20 verkeersbewegingen hoger uit dan het reeds door Sweco uitgevoerde verkeersonderzoek. Dit verschil is volledig toe te wijden aan het aantal jeu de boulesbanen.

Tabel 3: verkeersgeneratie per sport functie

Categorie	Soort	Verkeersgeneratie laag	Verkeersgeneratie hoog
Tennis	Dubbele baan	135	215
	Enkele baan	36	58
	Minibaan	4	7
Tennis	Padelbaan	175	275
Jeu de boules	Jeu de boules banen	26	52
Totaal verkeersbewegingen (weekdag)		377	607

<b>Totaal verkeersbewegingen (werkdag) (Weekdag*1,11)</b>	<b>418</b>	<b>674</b>
<b>Drukste uur</b>	<b>42</b>	<b>67</b>

#### Verdeling verkeer & impact op de omgeving

Om de impact van het extra verkeer op de omgeving te kunnen beoordelen moeten we eerst aannames doen over de verdeling van het verkeer. Oftewel, hoe rijdt het verkeer naar het park toe. Gegeven de locaties van de verschillende sportfuncties en de ingangen hebben een inschatting gemaakt van de routing. Omdat de voetbalclub niet uitbreidt, komt er ook geen extra verkeer voor de club.

Om een beeld te krijgen van alle mogelijkheden hebben we drie scenario's gemaakt van hoe het verkeer t.b.v. het tennispark zich gaat verdelen. We kijken vervolgens op basis van de telmetingen in de Kokerstraat en Wezenland wat de toename van het verkeer is in deze scenario's. Tot slot kunnen we conclusies trekken over of de toekomstige intensiteit acceptabel is of dat er andere maatregelen genomen dienen te worden.



Figuur 2: Verwachte verkeersstromen naar de parkeervoorzieningen

#### Scenario's:

- Het eerste scenario (stroom A. in figuur 2) gaat er van uit dat 100% van het verkeer via Wezenland noordzijde rijdt en parkeert bij Voorhoede. We verwachten dat het gros van de auto's zal parkeren bij Voorhoede. In werkelijkheid zal nooit 100% van het verkeer deze route nemen. Dit is dan ook een worst-case scenario.
- Scenario twee (stroom B. in figuur 2) gaat ervan uit dat ook een deel van het verkeer parkeert bij WSV of Achterhoede. We weten op basis van Floating Car Data<sup>1</sup> dat grofweg 75% van de parkeerders bij WSV/Achterhoede via de Kokerstraat rijden en de rest via Wezenland noord gaat.
- Tot slot hebben we een scenario dat ook rekening houdt met parkeren bij Het Kerkepad (stroom C. in figuur 2). We hebben geen intensiteitsgegevens van het Kerkepad. We weten wel dat als 50% van de maximale intensiteit naar het Kerkepad rijdt er sowieso problemen ontstaan. In onderstaande tabel staan de verwachte verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet.

<sup>1</sup> TomTom Move



Tabel 4: toenames in verkeersintensiteiten bij verschillende scenario's

Scenario	Straat (meetnr.)	Huidige intensiteit	Aantal verkeersbewegingen extra	Toekomstige intensiteit
<b>A. 100% via De Voerhoede</b>	Wezenland (2.)	83	134	<b>217</b>
	Kokerstraat (3.)	205	0	<b>205</b>
	Dorpsstraat (1.)	317	134	<b>451</b>
<b>B. 75% via Voorhoede / 25% via Achterhoede</b>	Wezenland (2.)	83	101	<b>184</b>
	Kokerstraat (3.)	205	34	<b>239</b>
	Dorpsstraat (1.)	317	101	<b>418</b>
<b>C. 50% via Kerkepad / 25% via Voorhoede / 25% via Achterhoede</b>	Kerkepad	?	67	<b>?*</b>
	Dorpsstraat (1.)	317	101	<b>418</b>

## 2.1.3

**Conclusie nieuw verkeersgeneratie onderzoek**

Uitgaande van een maximale additionele verkeersgeneratie van 67 voertuigen in het drukste uur rekenen we met **134** verkeersbewegingen aangezien het verkeer van- én naar het sportpark gaat.

Op basis van de berekeningen verwachten we enkel extra verkeer met bestemming tennisvelden of jeu de boules. Dit verkeer zal hoofdzakelijk via Dorpsstraat Wezenland/Voerhoede rijden of Dorpsstraat/Het Kerkepad. Hoe dat verkeer precies naar het park rijdt is afhankelijk van de herkomst én van waar geparkeerd kan worden. In alle scenario's uit 2.2.2 blijven de toekomstige intensiteiten als gevolg van de realisatie van het sportpark blijven binnen de acceptabele marges.

*Kanttekeningen bij verkeersgeneratie onderzoek*

- De CROW kencijfers gaan uit van een piek op werkdagen. Een factor van 1,11 ten opzichte van weekdagtotalen wordt standaard toegepast om het aantal verkeersbewegingen op een werkdag aan te geven. Het is de vraag of in dit geval het maatgevende moment op een werkdag plaatsvindt. Het is aannemelijk dat een weekenddag wanneer zowel voetbal- als tenniswedstrijden plaatsvinden het drukste moment is. De cijfers veranderen daarmee niet. De verwachte generatie op het drukste moment blijft tussen de 400 en 700 voertuigen per etmaal.
- Doordat de tennisbanen worden verplaatst van locaties midden in het dorp naar de rand van het dorp bestaat de kans dat meer sporters er voor kiezen met de auto naar de tennisclub te gaan. De berekening houdt hier geen rekening mee. Het is wel zo dat de CROW kencijfers op basis van gemiddelden zijn. Naar waarschijnlijk zal de generatie in de nieuwe situatie iets meer aan de bovenkant van de bandbreedte zitten dan de tennisclubs op dit moment genereren. Omdat we de berekening niet hebben gebaseerd op huidige verkeerscijfers van de tennisclubs (deze zijn niet beschikbaar) vertekent dit de berekening slechts minimaal.

## 2.2 PARKEERVRAAG

In deze paragraaf gaan we in op de parkeervraag als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. De parkeervraag of parkeeropgave is het aantal extra geparkeerde auto's dat is te verwachten door de bouw van de ontwikkeling. Wanneer we de parkeeropgave van de ontwikkeling optellen bij de huidige parkeerdruk krijgen we de toekomstige parkeerdruk. Het verschil is een maatstaf voor de impact op de omgeving. Een parkeerdrukmeting ligt ten grondslag aan de huidige parkeerdruk.

Voor dit onderzoek hebben we eerst de uitgangspunten van Sweco onder de loep genomen. Vervolgens hebben we de parkeerbalans opnieuw berekent. Daarna is de impact op de omgeving opnieuw bepaald, door eerst de parkeerdrukmeting iets aan te passen en daaropvolgend het zoekgebied voor parkeren te verkleinen.

### 2.2.1 Uitgangspunten XTNT

Om de parkeeropgave van de ontwikkeling te bepalen, stellen we een parkeerbalans op. Voor de parkeerbalans gebruiken we wederom de kencijfers van het CROW, zogenoemde parkeerkencijfers uit publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren - Van parkeerkencijfers naar parkeernormen). Ook hier rekent CROW met een bereik (hoog-laag). Wij gaan uit van de volgende parkeerkencijfers:

Tabel 5: Type functie met bijbehorende CROW normen

Aantal	Categorie	Type CROW	Kencijfer laag	Kencijfer hoog
50,08 x 100m <sup>2</sup>	Tennisbanen	Tennishal	0,4 per 100m <sup>2</sup>	0,6 per 100m <sup>2</sup>
13,38 x 100 m <sup>2</sup>	Tennisbanen	Tennishal	0,4 per 100m <sup>2</sup>	0,6 per 100m <sup>2</sup>
1,6 x 100m <sup>2</sup>	Tennisbanen	Tennishal	0,4 per 100m <sup>2</sup>	0,6 per 100m <sup>2</sup>
9,28 x 100m <sup>2</sup>	Padelbanen <sup>2</sup>	Tennishal opgehoogd	2,7 per baan	4 per baan
13 banen	Jeu de boules banen	-	1 per baan	2 per baan

We gaan in de nieuwe berekening uit van een zaterdagmiddag als maatgevende periode. We weten dat er dan regelmatig zowel voetbalwedstrijden als tenniswedstrijden plaatsvinden.

### 2.2.2 Resultaat parkeerbalans

De nieuwe parkeerbalans laat zien dat de ontwikkeling tussen de **50** en **81** aan extra geparkeerde voertuigen in het gebied oplevert als gevolg van de nieuwe functies. De volledige parkeerbalans is te vinden in bijlage 1. We gaan hierbij uit van een maatgevend moment (100% gebruik en geen dubbelgebruik). Dit is dus een moment waarop alle sporten tegelijk plaatsen.

<sup>2</sup> Voor padelbanen houden wij dezelfde baan kencijfers aan als bij een enkele tennisbaan. Padel wordt met vier mensen gespeeld waardoor er meer publiek op af komt, maar hierdoor is de samenreisfactor ook hoger. Ook is het publiek dat padel speelt eerder geneigd de fiets te pakken (jonger publiek). Deze factoren corrigeren de kencijfers dus gelijkmatig omhoog en omlaag waardoor is gekozen dezelfde kencijfers aan te houden. *Let op dat deze cijfers per baan zijn, dus per oppervlakte heeft een padelbaan een grotere parkeervraag dan een tennisbaan.*



De extra parkeervraag is 16 tot 28 hoger dan Sweco heeft berekend. Het verschil wordt veroorzaakt door het aantal jeu de boulesbanen (13 in plaats van 8), de hogere kencijfers voor de padelbanen (zie voetnoot 2 op vorige pagina) en doordat de 3 kleinere tennisbanen niet goed zijn meegenomen in het eerdere onderzoek. We raden aan om van de bovenkant van de bandbreedte uit te gaan doordat het nieuwe sportpark ook een sociale en recreatieve functie krijgt die niet meegenomen is.

### 2.2.3

#### Herijking parkeerbalans: parkeerdrukmeting aanpassen

Op basis van de parkeerdrukmeting en de nieuwe parkeervraag (50 tot 81 voertuigen) hebben we het parkeeronderzoek opnieuw uitgevoerd. We hebben een aantal andere aannames gedaan dan in het reeds door Sweco uitgevoerde onderzoek.

##### *Nieuw zoekgebied parkeren*

In de parkeerdrukberkening zaten een aantal fouten en aannames die wij niet aannemelijk vinden. We hebben daarom een aantal aanpassingen gedaan in de parkeerdrukberkening:

- Het parkeerterrein bij het kinderdagverblijf Baloe op de Dorpsstraat 187 is meegenomen in de parkeerdrukmeting. Dit terrein is echter een privé terrein en is niet bestemd voor bezoekersparkeren. Het uitgangspunt van het eerder uitgevoerde onderzoek doet de parkeerdruk in de hele wijk verlagen terwijl deze capaciteit er in feite niet is. Hiervoor hebben we gecorrigeerd in de berekeningen.
- In de parkeerdrukmeting heeft de Dorpsstraat geen capaciteit. Dit komt waarschijnlijk omdat er geen parkeervakken zijn, maar het is wel toegestaan om langs de straat te parkeren. We zien dat het hier behoorlijk vol is en dat het niet wenselijk is dat hier geparkeerd wordt. We hebben deze bij de herberekening weggelaten.
- Ook de parkeercapaciteit bij Café Groos en Het Kerkepad hebben we uit het zoekgebied voor parkeren gelaten. Dit omdat we de parkeerdruk in de wijk willen meten. Bij Café Groos zal naar verwachting sowieso weinig geparkeerd worden t.b.v. het sportpark. Voor Het Kerkepad geldt dat het onwenselijk is om hier veel verkeer naar te sturen. Dan krijg je veel verkeersbewegingen in en uit de smalle uitrit.

Met aftrek van bovenstaande secties/straten zien we dat de huidige parkeerdruk van het nieuwe invloedsgebied 64% is (in plaats van 61% uit het Sweco onderzoek). Wanneer de parkeervraag van 45 tot 74 wordt opgelost in dit nieuwe invloedsgebied ontstaat een parkeerdruk in de wijk van maximaal **78%**. Dit is 8% hoger dan het onderzoek van Sweco heeft geconcludeerd.

##### *Parkeerterrein WSV staat vol*

We zien in de parkeerdrukmeting dat de gemeten parkeerdruk op het parkeerterrein van WSV op een zondagmiddag slechts 69% is. Wij hebben tijdens de schouw geconstateerd dat gedurende een voetbalwedstrijd dit terrein zo goed als vol staat. Het is daarom realistisch om dit terrein als vol te beschouwen in de parkeerberekeningen. Wanneer we daar rekening mee houden gaat de parkeerdruk in het invloedsgebied omhoog naar 70% en met de extra parkeervraag er bij naar **81%** tot **87%**. Dit betekent een hoge parkeerdruk.

Tabel 6: Herijking parkeerdruk als het WSV terrein vol staat

	Oude aannames	Nieuw zoekgebied	Nieuwe zoekgebied + parkeerterrein WSV vol
Parkeervraag planontwikkeling laag	50	50	50
Parkeervraag planontwikkeling hoog	81	81	81
parkeercapaciteit in zoekgebied	636	576	460

bezet P zoekgebied	391	369	321
parkeerdruk zoekgebied	61%	64%	70%
bezet P + parkeervraag laag	441	419	371
bezet P + parkeervraag hoog	472	450	402
parkeerdruk nieuw zoekgebied laag	69,3%	72,7%	80,7%
parkeerdruk nieuw zoekgebied hoog	74,2%	78,1%	87,4%

## 2.2.4

### Herijking parkeerbalans: parkeervraag zo veel mogelijk op eigen terrein

Idealiter los je de parkeervraag zo veel mogelijk op het parkeerterrein van de voetbalvereniging op. Hier is echter niet voldoende ruimte voor de totale parkeervraag. Sterker nog, deze staat tijdens voetbalwedstrijden al vol. De berekeningen van Sweco gaan ervan uit dat parkeerders zich dan evenredig verspreiden over het berekende invloedsgebied op 600 loopafstand. Deze aanname vinden wij niet realistisch. Het is waarschijnlijker dat parkeerders eerst dicht bij de ingangen gaan parkeren. Wanneer deze vol zijn gelopen zal het verkeer een plek zoeken in de wijk.

Op het moment dat de parkeervraag van de ontwikkeling volledig opgelost moet worden in de wijk (dus niet op het terrein van WSV) zijn er dus 50 tot 81 meer plekken bezet in de wijk. We beredeneren dat er nog altijd een aantal tennissers zullen parkeren bij WSV. Daarom nemen we de grove aanname dat er gemiddeld 50 extra parkeerders in de wijk zijn. Deze parkeerders zullen met name bij Het Kerkepad en Voorhoede naar een plek zoek, gezien de ligging ten opzichte van de ingangen naar de tennisvelden. Als we deze evenredig verdelen over de twee straten is het circa 25 parkeerders per straat. Bij De Voorhoede zijn nu nog (op basis van de parkeerdrukmeting) 25 plaatsen over. Dat betekent dat deze straat op een zaterdagmiddag helemaal vol staat en hoge parkeerdruk gaat ervaren.

Het is allicht nog waarschijnlijker dat Het Kerkepad meer parkeerders aantrekt omdat deze nog makkelijker te bereiken is vanaf de Dorpsstraat én de loopafstand naar de tennisvelden korter is. Hier is echter niet de volledige parkeervraag op te lossen. Daarom krijg je veel zoekverkeer in en uit Het Kerkepad. Vanwege de beperkte breedte van de inrit waarbij verkeer elkaar niet kan passeren zal dit tot opstoppingen kunnen leiden. Overloop in de Dorpsstraat is slechts zeer beperkt mogelijk omdat de parkeerdruk al erg hoog is.

Tabel 7: Herijking parkeerdruk in de wijk bij bezetting bestemde parkeerlocaties

	Gelijk verdeeld	Volle benutting Voorhoede en WSV	Volle benutting Voorhoede, Kerkepad en WSV
Parkeervraag laag	50	50	50
Parkeervraag hoog	81	81	81
Capaciteit terreinen	0	93	146
Bezet terreinen	0	58	83
Parkeervraag in de wijk over na volle benutting terreinen	<b>50-81</b>	<b>15-46</b>	<b>0 - 18</b>

### 2.2.5

#### Conclusies nieuw parkeeronderzoek

Wanneer we de parkeervraag getrapd uitvoeren (zoals beschreven in subparagraaf 2.3.4) krijgen we andere resultaten. Belangrijk hierbij te vermelden is dat parkeerders actief naar het parkeerterrein gestuurd moeten worden, om maximaal gebruik te maken van het terrein.

Uitgaande van een bezettingsgraad van 69% op het WSV terrein op zaterdagmiddag blijkt uit de berekeningen dat het parkeerterrein al niet voldoende capaciteit biedt om de extra parkeervraag op te vangen. In de rest van de wijk is dan nog voldoende capaciteit aanwezig om de overige parkeervraag (9 tot 28 plaatsen) op te vangen. De extra parkeervraag zal met name de druk in De Voorhoede doen toenemen.

Maar wanneer we aannemen dat de het terrein bij WSV op maatgevende momenten nauwelijks gebruikt gaat worden door de ontwikkeling (enerzijds doordat dit terrein vaak al vol is en anderzijds doordat deze ingang niet logisch is voor de tennisclub) moet de gehele parkeervraag worden opgelost in de wijk en/of Het Kerkepad. Het Kerkepad is aantrekkelijk vanwege de ligging ten zichte van het plangebied en omdat je dan niet door de wijk hoeft te rijden. Hier is echter te weinig plaats om in de parkeervraag te voorzien, ook na uitbreiding. Daardoor ontstaat veel zoekverkeer. In de al te smalle steeg is hier een knelpunt te verwachten.

De volledig parkeervraag in de wijk oplossen zal de parkeerdruk bij Voorhoede enorm doen toenemen. Ook bij een 50/50 verdeling tussen wijk en Kerkepad zal Voorhoede vrijwel vol staan.

#### *Kanttekeningen parkeeronderzoek*

- Het parkeerdrukonderzoek is op basis van slechts één meting. De betrouwbaarheid van de meting is daarmee laag.
- Door de ontwikkeling zal de parkeervraag verhogen. In het uitgevoerde onderzoek is er van uitgegaan dat de parkeervraag geheel in de huidige parkeercapaciteit wordt opgelost.

## 2.3

### CONCLUSIE VERKEER EN PARKEREN

In de huidige situatie leidt het verkeer naar de voetbalvereniging en het parkeren niet tot problemen. De parkeervraag kan grotendeels worden opgevangen door het parkeerterrein bij WSV. Het parkeerterrein van de club kan vollopen tijdens trainingen/wedstrijden, dan wordt een deel van de parkeervraag opgelost in de straten rondom de club (m.n. Achterhoede). De rest van de parkeervraag wordt opgelost in de wijk. De parkeerdruk wordt hierdoor niet opvallend hoog. Wat betreft verkeersintensiteiten zijn er ook geen verontrustende cijfers berekend. Ook voor de huidige Jeu de boulesclub bij Het Kerkepad is nu voldoende plek. Samen met andere recreanten zijn de parkeerplaatsen bij Het Kerkepad afdoende.

De ontwikkeling van het nieuwe sportpark zal meer verkeer aantrekken en de behoefte voor parkeerplaatsen vergroten. In de huidige plannen zijn geen extra parkeerplaatsen voorzien en blijft de infrastructuur hetzelfde. De ontwikkeling zal de parkeerbehoefte volgens de nieuwe berekeningen met ongeveer 50 tot 81 doen toenemen. Uitgaande van de huidige plannen zullen op drukke trainingdagen alle (extra) bezoekers in de omliggende wijk moeten parkeren. Het parkeerterrein van WSV staat met de huidige bezetting namelijk dan al vol. Dat betekent dat de straten rondom de ingangen vol zullen lopen. De Voorhoede en De Achterhoede gaat hierdoor een grote parkeerdruk ervaren. Ook Het Kerkepad komt vol te staan. Het Kerkepad kent niet genoeg capaciteit en heeft bovendien met de huidige smalle inrit een slechte bereikbaarheid. Vanwege de beperkte bereikbaarheid (smalle inrit) is het de vraag of je hier zoekverkeer wilt hebben dat in- en uitrijdt. In de Dorpsstraat is ook weinig plek meer om een grotere parkeerbehoefte op te vangen.



## 3. Maatregelen om overlast te beperken

Doordat geen capaciteit wordt toegevoegd aan het aantal parkeerplaatsen wordt parkeren afgewenteld om de omliggende wijk. In dit hoofdstuk dragen we een aantal concrete maatregelen aan om de impact van het extra verkeer op de wijk te minimaliseren.

### 3.1 PARKEERVRAAG VERMINDEREN

Wil je de parkeerdruk niet doen laten toenemen (in met name De Voorhoede) dan is een maximale parkeervraag van 50 gewenst. Dat kan in theorie allemaal op Het Kerkepad parkeren waardoor zoekverkeer geminimaliseerd wordt. In een scenario waarbij je het Kerkepad niet gebruikt zal Voorhoede vollopen, maar zal dit waarschijnlijk niet leiden tot grote problemen. De parkeerberekeningen komen uit op 50 tot 81 parkeerplaatsen benodigd. Het gemiddelde van de waardes is 66 parkeerplaatsen. Op dit moment zouden er de parkeervraag met ongeveer 16 af moeten nemen om van het gemiddelde naar de gewenste 50 te gaan.

#### 3.1.1 Sportpark verkleinen

Door het verminderen van het aantal sportfaciliteiten verlaag je de parkeervraag. Hieronder staat een opsomming van de verschillende functies met de bijbehorende parkeervraag per baan. Er zouden dus bijvoorbeeld twee dubbele tennisbanen en vier Jeu de boules banen af kunnen om de parkeervraag met 14 tot 23 parkeerplaatsen af te laten nemen.

- Jeu de boules baan: 1 tot 2 parkeerplaatsen
- Dubbele tennisbaan (2 banen): 5 tot 7,5 parkeerplaatsen
- Enkele tennisbaan: 2,7 tot 4 parkeerplaatsen
- Minibaan: 0,6 tot 1 parkeerplaatsen
- Padelbaan: 2,7 tot 4 parkeerplaatsen

In hoofdstuk 4.2.1 geven wij een aanbeveling over welke functies kunnen worden verminderd.

### 3.2 MAATREGELEN M.B.T. HET KERKEPAD

Het Kerkepad speelt een cruciale factor in de bereikbaarheid van het sportpark. Tegelijkertijd is hier ook de meeste onzekerheid over de haalbaarheid dan wel wenselijkheid van het gebruik van deze steeg. Vanuit veiligheid en bereikbaarheid bezien gebruik je deze steeg liever niet voor gemotoriseerd verkeer. We maken in deze paragraaf een tweetal scenario's voor het afsluiten dan wel openhouden van Het Kerkepad voor parkeren, bespreken de voordelige en nadelige impact van die scenario's en doen voor die scenario's een aantal concrete voorstellen om de overlast te beperken.

#### 3.2.1 Kerkepad afsluiten voor gemotoriseerd verkeer

Een mogelijkheid is om Het Kerkepad alleen beschikbaar te stellen voor actief verkeer en specifiek gemotoriseerd verkeer. Het Kerkepad wordt dan de hoofdingang voor fietsers en voetgangers. Een prettige fietsverbinding kan dan gemaakt worden vanaf de Dorpsstraat. Bevoorrading en gehandicapten parkeren kan nog steeds plaatsvinden via dit pad. Bezoekersparkeren ten behoeve van tennis, padel, jeu de boules en de ijsbaan zal dan elders moeten plaatsvinden.

*Voordelen*

- + Geen ongewenste verkeersbewegingen rondom Het Kerkepad, ook door bewoners en zoekverkeer vanuit Groos
- + Fietsers hebben een snelle, directe en aantrekkelijke route naar de sportvelden.
- + Minder conflicten tussen autoverkeer en fietsverkeer door het scheiden van stromen.
- + Geen noodzaak meer voor permanent uitbreiden van parkeercapaciteit op Kerkepad. Dit terrein kan nog wel tijdelijk gebruikt worden tijdens vorstdagen als de natuurijsbaan open is.

*Nadelen*

- De parkeer- en verkeersdruk bij De Voorhoede zal, zonder aanvullende maatregelen, aanzienlijk groter worden.
- Fietsstromen in Dorpsstraat zullen toenemen, afslagbeweging van- en naar Het Kerkepad is verkeerskundig niet ideaal en vergt mogelijk infrastructurele aanpassingen
- Verkeer met recreatieve bestemming (dat er nu ook al staat) moet elders de auto parkeren.

*Aandachtspunten en aanbevelingen voor dit scenario*

We bevelen aan om de inrit van Kerkepad zodanig aan te passen dat het een prettige fietsverbinding wordt. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen nodig om de parkeerdruk bij De Voorhoede te beperken.

**3.2.2****Het Kerkepad openhouden**

Een ander scenario is om Het Kerkepad open te houden voor parkerend verkeer en het terrein permanent uit te breiden naar 56 parkeerplekken. In dit scenario bevelen we aan om de fiets- en voetgangersbrug bij De Voorhoede de hoofdroute voor fietsers te maken. De brug zal dan ook toegankelijk gemaakt moeten worden voor fietsers. De route via Het Kerkepad mag voor fietsers ontmoedigd worden, om stromen zoveel mogelijk te scheiden. Wij denken dat het niet werkt om zowel de hoofdontsluiting voor fietsers als het parkeren van auto's via het Kerkepad te laten verlopen. Het is hiervoor wel noodzakelijk om de fietsroute via Voorhoede te verbeteren.

*Voordelen*

- + Voorhoede wordt gedeeltelijk ontzien van de extra parkeervraag. Ook in dit scenario zal de parkeerdruk op drukke momenten hoog worden, maar niet extreem.

*Nadelen*

- Zoekverkeer naar en van het Kerkepad doordat het parkeerterrein niet voldoende plekken heeft op piekmomenten. In combinatie met de smalle inrit kan dit zorgen voor in- en uitstroomproblemen.

*Aandachtspunten en aanbevelingen voor dit scenario*

We bevelen aan om de parkeerplaatsen bij het Kerkepad niet te bewegwijzeren en niet te communiceren. Het terrein wordt dan alleen gebruikt door mensen die bekend zijn in de omgeving. De inrit van het Kerkepad moet in dit scenario verbreed worden zodat auto's op elkaar kunnen wachten bij tegemoetkomend verkeer. De mogelijkheden zijn hier echt beperkt door de privé-percelen en huizen aan weerszijden van de inrit. Als dit niet mogelijk is het hoe dan ook aan te bevelen om een voorrangregeling voor in- en uitrijdend verkeer toe te passen.

### 3.3 MAATREGELEN OM OVERLAST IN DE WIJK TE VERMINDEREN

#### 3.3.1 Fietsstimulering

Wanneer het aantal daadwerkelijke verkeersbewegingen aan de hoge kant van de berekeningen zit wordt de druk op de woonwijk vrij hoog. Het lastige van een sportclub is het feit dat de piekmomenten ontstaan op overgangsmomenten. Bijvoorbeeld op trainingdagen als een groep net klaar is met de trainen en de volgende net gaat beginnen en hun aanwezigheid op het sportpark overlapt. Of op wedstrijddagen als een wedstrijd net is afgelopen en de volgende teams alweer aanwezig zijn op de sportvelden. Daar komt bij dat de spelers en toeschouwers van de bezoekende teams (op wedstrijddagen) vrijwel altijd met de auto komen, omdat ze uit een ander dorp/andere stad moeten komen. Je hebt qua mobiliteitsmanagement dus wat extra uitdagingen op dat vlak.

Om aan de lagere kant van de bandbreedte uit te komen is het noodzakelijk dat maximaal wordt ingezet op fietsen naar de sportvereniging. Dit is extra van belang omdat de tennisvelden verplaatsen van een centrale plek in het dorp naar de rand van het dorp waardoor de verleiding om de auto nemen mogelijk vergroot. Het is dus van groot belang om iedereen die nu al op de fiets gaat ook op de fiets te houden.

##### *Fietsroutes en fietsveiligheid*

Randvoorwaardelijk voor fietsstimulering is dat de fietsroute verkeersveilig, comfortabel veilig en sociaal veilig is. Op dit moment zijn de routes naar de huidige ingang en de nieuwe ingangen dat nog niet. Fietsers rijden grotendeels mee met het autoverkeer en moeten veel bochten maken. Dit komt het fietscomfort en veiligheid niet ten goede. De aanrijroutes voor fiets zullen prominent aanwezig moeten zijn. Het zou goed zijn om de autoroute en fietsroute zo veel mogelijk uit elkaar te trekken. We stellen voor om een aantal doorsteken te maken voor fietsers om zo doorgaande fietsroutes te creëren.

We weten dat er van het voetpad parallel langs de voetbalvelden gebruik wordt gemaakt door fietsers. Deze fietsstroom kun je faciliteren (in plaats van weren) door aan de ander zijde van de sloot, langs de voetbalvelden, een fietspad te maken. Zo hoeven fietsers niet meer om te rijden en ontstaat een directe fietsverbinding naar de voetbalclub. Ook is het mogelijk om het voetpad tussen de Dorpsstraat (t.h.v. nr. 184) en Voorhoede 33/35 toegankelijk te maken voor fietsers, zodat een snellere route naar de noordwestelijke ingang van het nieuwe sportpark mogelijk is. Tot slot denken we aan herinrichting van De Voorhoede zuidzijde (tussen nr. 1 en nr. 52) tot een fietsstraat. Door de fietsstraat is er dan een natuurlijke, veilige en aantrekkelijke fietsroute naar de noordwest ingang van het tennispark.

#### BRUG TUSSEN WSV EN TENNISPART

De nieuwe brug tussen de voetbalclub en de tennisvelden (zuidwest zijde) kan overigens niet toegankelijk gemaakt worden voor fietsers. Wil je dit wel faciliteren zullen er veel fietsers tussen de voetbalvelden door moeten fietsen. Fietsverkeer naar de tennisvelden zal dus gebruik moeten maken van de noordwest ingang of de noordingang. In het ontwerp zul je rekening moeten houden met de juiste positionering van de fietsenstallingen. Idealiter zijn deze zo dicht mogelijk tegen de kantine, maar heb je ook geen fietsstroom over het sportpark zelf.

##### *Communicatie en gedragscampagne*

Om fietsers op de fiets te houden en daarbovenop extra sporters te stimuleren de fiets te pakken kan een gedragscampagne worden opgezet voor de tennisverenigingen die verhuizen. Een fietsstimuleringscampagne voor de tennisclubs kan de volgende elementen bevatten:





- **Fietspotentie onderzoek:** Het is raadzaam om vooraf een postcodescan uit te voeren om de fietspotentie in kaart te brengen. Wanneer je weet hoeveel leden er binnen fietsbare afstand wonen heb je een indruk van hoeveel fietsers je maximaal kan verwachten.
- **Clubcommunicatie:** de sportclubs hebben een belangrijke rol in de communicatie naar hun leden. Ze zullen de boodschap dat parkeren zeer beperkt is en dat dat gedaan moet worden in de wijk moeten uitdragen naar hun leden. Besteed op de website, in de nieuwsbrief, in ledenvergaderingen, etc. aandacht aan de bereikbaarheid en stel fietsen voorop. Communicatie moet ook plaatsvinden naar uit-spelers/clubs. Dat voorkomt zoekverkeer.
- **Goede fietsvoorzieningen:** Goede fietsvoorzieningen bij de clubs zijn belangrijk. Een mooie fietsenstalling, mogelijkheden om ook elektrische fietsen, bakfietsen, etc. te stallen maken het aantrekkelijker om met de fiets te komen. Mogelijke weerstanden om niet met een dure fiets te komen worden met goede fietsvoorzieningen weggenomen.
- **Fietsgroepen:** Zeker de jongere leden hebben in de donkere maanden veel baat bij samen fietsen. Als het mogelijk is om vanuit de verschillende windrichtingen 'fietsgroepen' te organiseren met een vast verzamelpunt, kun je meer leden de kans bieden toch te fietsen (eventueel onder begeleiding van een ouder).
- **Seizoens- en weersgebonden acties:** Denk aan het uitdelen van verlichting rond november, het belonen van fietsers met drinken of ijs in de zomer, het aanmoedigen van fietsers met een gezonde goodybag. Het liefst gefaciliteerd door de club, maar dit kun je natuurlijk heel laagdrempelig houden.
- **Eventueel een ludieke actie:** Organiseer een soort event voor de fietsers, laat een mobiele fietsenmaker langskomen, of iets anders waarmee je er een soort aftrap aan kan geven.

### 3.3.2

#### **Parkeren op de juiste plek**

We weten dat parkeren meestal met overlast gepaard gaat. Daarom stellen we een aantal maatregelen voor om parkeren beter te kunnen sturen.

##### *Bewegwijzering*

Goede bewegwijzering is de eerste stap in het sturen van verkeer (en parkeren). Bewegwijzering voorkomt bovendien zoekverkeer. Vooral niet-leden zullen ontvankelijk zijn voor het sturen middels bewegwijzering. Frequente bezoekers zullen hun eigen route kiezen, mocht dat sneller zijn. De huidige bebording geeft voor WSV de route via Zaandammerstraat, Kokerstraat en Wezenland aan. Deze routering is prima. De borden op de Dorpsstraat t.h.v. Zaandammerstraat zijn erg klein en kunnen verduidelijkt worden.

Voor de nieuwe stroom naar de tennisvelden zul je nieuwe borden moeten plaatsen. Afhankelijk van of je het Kerkepad openhoudt voor regulier parkeren of niet wordt de bewegwijzering anders. Ons advies om de reguliere routering altijd via het kruispunt Wezenland ter hoogte van kinderdagverblijf Baloe te laten lopen. Dit is de snelste route naar Voorhoede. Bovendien spreid je de stromen en wordt het niet veel drukker op de Kokerstraat en Wezenland zuid.

##### *Parkeerregulering*

Een drastischere maatregel is om een vorm van parkeerregulering in de wijk in te voeren. Door bewoners parkeervergunningen te verlenen en bezoekers te laten betalen zullen de bezoekers verleid worden op de ongereguleerde plekken te gaan staan. Eventueel is een blauwe zone met uitzondering voor bewoners nog een mogelijkheid. Het nadeel van een blauwe zone met uitzondering is de handhaafbaarheid. Voor parkeerregulering geldt sowieso dat wij de haalbaarheid in deze wijk laag inschatten.



### *Extra parkeervoorzieningen*

Hoewel het aanbieden van meer parkeervoorzieningen ook leidt tot een grotere parkeervraag kan het uitbreiden van het aanbod een reële oplossing zijn om overlast in de wijk te beperken. We zien mogelijkheden om de parkeerplaats aan het uiteinde van de Mariastraat te gebruiken. Dat levert minimaal 17 extra parkeerplekken op. Hiervoor is wel een nieuwe loopverbinding van Mariastraat naar het tennispark nodig. Als het haalbaar is kun je ook de ijsbaan op piekmomenten gebruiken als tijdelijk parkeerterrein. Uiteraard is dit niet mogelijk tijdens vorstdagen.

## 4. Conclusie en aanbevelingen

### 4.1 CONCLUSIE

De toegenomen verkeersintensiteiten rond het nieuwe sportpark gaan waarschijnlijk niet tot problemen leiden. Tijdens piekmomenten kan het wat drukker worden in de wijk, maar de aantallen zijn zo laag dat wij geen overlast verwachten. Het parkeren wordt volledig afgewenteld op de omliggende straten gezien er geen extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het aantal geparkeerde auto's in de wijk kan daarom wel degelijk tot overlast leiden. Hierbij is het de vraag of het noodzakelijk om voor het maatgevende moment te ontwerpen.

Bovendien zal het faciliteren van parkeerplaatsen er ook voor zorgen dat meer mensen met de auto komen. Het creëren van aanbod creëert ook vraag. Het knippen van het aantal parkeerplekken in combinatie met zorg er voor dragen dat de alternatieven (met name fiets) op orde zijn en goed communiceren naar de bezoekers dat parkeren beperkt is, zal er voor zorgen dat minder mensen de auto nemen naar de sportvelden. Wanneer ook wordt gestuurd op gewenste routing door de wijk en parkeren op de juist plek kan dit er voor zorgen dat de overlast in de omgeving van het extra verkeer beperkt blijft.

### 4.2 AANBEVELINGEN

Op basis van de conclusie over extra verkeer in de wijk en de aangedragen maatregelen uit hoofdstuk 3 doen we een drietal aanbevelingen om de overlast in de wijk te beperken welke volgens ons het meest kansrijk zijn.

#### 4.2.1 Aantal tennisbanen verlagen

Om er zeker van te zijn dat er geen parkeeroverlast ontstaat kun je draaien aan het aantal bezoekers. Wij raden aan om het aantal functies te verminderen zodat er minder bezoekers komen. Om tot de ideale situatie (zoals in subparagraaf 3.1.1 beschreven) te komen zouden er minimaal 16 parkeerplaatsen af moeten. Het lijkt logisch om het aantal functies gelijkmatig te verminderen. Het verwijderen van tennisbanen levert veel winst op, maar is waarschijnlijk onwenselijk omdat het een tennispark betreft. Je kunt denken aan het verwijderen van één dubbele tennisbaan, één padelbaan en vijf jou de boules banen uit het ontwerp. Daarmee wordt de parkeervraag met gemiddeld 17 parkeerplaatsen minder.

#### 4.2.2 Fietsklimaat verbeteren

Met de duurzaamheidsambities in het achterhoofd raden wij aan om maximaal in te zetten op fietsen naar het sportpark. Zowel met fysieke (infrastructurele) maatregelen als gedragskundige maatregelen zorgen de gemeente en de sportclubs er samen voor dat veel leden met de fiets naar het sportpark gaan. Campagnes vanuit de clubs kunnen mensen wijzen op de verantwoordelijkheid van leden en de beperkte capaciteit voor parkeren. Randvoorwaardelijk is goede fietsinfrastructuur. Op dit vlak zullen er prettige doorgaande fietsroutes naar het park gerealiseerd moeten worden. Een langzaam verkeersbrug van De Voorhoede naar het Sportpark is daarvoor nodig. Deze lijkt nog niet opgenomen in de huidige plannen. Aanvullend bevelen wij ook aan om de fietsstalling zo dicht mogelijk bij de sportkantine te plaatsen. Dit helpt in de beleving dat fietsen snel en toegankelijk is.

#### 4.2.3

##### **Optimaal inzet Kerkepad**

Tot slot voorzien wij problemen rondom Het Kerkepad met de in- en uitloop van parkerend verkeer. Idealiter wordt de inrit verbreed waardoor auto's makkelijker in- en uit kunnen rijden. Hiervoor is echter sloop van één of twee huizen nodig. Wij denken niet dat een dergelijk kostbare maatregel te rechtvaardigen is. Mocht dit wel realistisch worden geacht, kun je het aantal parkeerplaatsen op Het Kerkepad verhogen, wordt dit de hoofdparkeerplaats voor het park en is de verwachte parkeerdruk in de wijk opgelost. In dat geval is een goede fietsverbinding via Voorhoede wel cruciaal.

Realistischer is het om Het Kerkepad niet toegankelijk te maken voor bezoekersparkeren. Zo ontstaat ook een aantrekkelijk fietsalternatief met directe aansluiting tot het sportpark. Parkeren dient dan in de wijk opgelost te worden.

# Bijlage 1

## Aanwezigheidspercentages

	Tennisbanen	Tennisbanen	Tennisbanen	Padelbanen	Jeu de boules banen	Totaal
Geen dubbelgebruik	100%	100%	100%	100%	100%	
min	20,0	5,4	0,6	10,8	13,0	50
max	30,0	8,0	1,0	16,0	26,0	81
Werkdag ochtend	25%	25%	25%	25%	25%	
min	5,0	1,3	0,2	2,7	3,3	12
max	7,5	2,0	0,2	4,0	6,5	20
Werkdag middag	25%	25%	25%	25%	25%	
min	5,0	1,3	0,2	2,7	3,3	12
max	7,5	2,0	0,2	4,0	6,5	20
Werkdag avond	50%	50%	50%	50%	100%	
min	10,0	2,7	0,3	5,4	13,0	31
max	15,0	4,0	0,5	8,0	26,0	54
Koopavond	50%	50%	50%	50%	100%	
min	10,0	2,7	0,3	5,4	13,0	31
max	15,0	4,0	0,5	8,0	26,0	54
Werkdag nacht	0%	0%	0%	0%	0%	
min	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
max	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Zaterdag middag	100%	100%	100%	100%	100%	
min	20,0	5,4	0,6	10,8	13,0	50
max	30,0	8,0	1,0	16,0	26,0	81
Zaterdag avond	25%	25%	25%	25%	75%	
min	5,0	1,3	0,2	2,7	9,8	19
max	7,5	2,0	0,2	4,0	19,5	33

Zondag middag	100%	100%	100%	100%	100%	
min	20,0	5,4	0,6	5,6	13,0	45
max	30,0	8,0	1,0	9,3	26,0	74



## COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2023

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

<b>Titel</b>	Eindrapportage XTNT ontsluiting sportpark Wormer
<i>Samengesteld door</i>	Thijs van de Wiel Bats Nuismer Gerard Tertoolen
<i>Projectnaam</i>	Gem Wormerland Ontsluiting sportpark Wormer
<i>Projectnummer</i>	370-329
<i>Datum</i>	22 januari 2024
<i>Bestandsnaam</i>	Eindrapportage XTNT ontsluiting sportpark Wormer_def
<i>Contactadres voor deze publicatie</i>	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

### Mobiliteit is ons vak, de boel in beweging brengen onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.