

Notitie

Betreft: Verkeer en parkeren ter hoogte van een geplande schoolwerktuin te Amsterdam
Datum: 26 november 2009
Ref.: KvdN/IK/TvdE/S 1118-2-NO#002

Peutz bv
Paletsingel 2, Postbus 696
2700 AR Zoetermeer
Tel. (079) 347 03 47
info@zoetermeer.peutz.nl
www.peutz.nl

Peutz bv
Lindenlaan 41, Molenhoek
Postbus 66, 6585 ZH Mook
Tel. (024) 357 07 07
info@mook.peutz.nl
www.peutz.nl

Peutz bv
L. Springerlaan 37, Groningen
Postbus 7, 9700 AA Groningen
Tel. (050) 520 44 88
info@groningen.peutz.nl
www.peutz.nl

1. Inleiding en samenvatting

In opdracht van Dienst Zuidas te Amsterdam wordt in de onderhavige notitie ingegaan op de aspecten verkeer en parkeren in het kader van de realisatie van een schoolwerktuin aan de Kalfjeslaan te Amsterdam.

Momenteel is deze schoolwerktuin gelegen in de deelgemeente Zuideramstel, omklemd door de Zuidas en ringweg A10. Op deze schoolwerktuin krijgen leerlingen uit groep zes en zeven van de basisschool natuurlessen. Naast het volgen van klassikale lessen hebben de kinderen een eigen stukje grond. Hierop verbouwen zij gewassen en bloemen; de oogst mogen zij mee naar huis nemen. Vanwege de voorgenomen ontwikkelingen ter hoogte van de huidige locatie (bouwplannen van de VU-Amsterdam) dient een nieuwe locatie te worden ingericht voor deze schoolwerktuin.

De voorgenomen nieuwe locatie, welke momenteel in gebruik is als bladwerf, is gelegen ten noorden van de Kalfjeslaan en ten westen van de rivier de Amstel, zie figuur 1. Ter hoogte van deze locatie vigeert het bestemmingsplan "Buitenveldert 2001" en geldt de bestemming "Parken en Plantsoenen". Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken dient de bestemmingssituatie aldaar gewijzigd te worden. In het kader hiervan dient onderzocht te worden of de afwikkeling van het verkeer op de omliggende wegen niet in het geding komt door het plan en of is voorzien in voldoende parkeercapaciteit.

Uit de onderhavige rapportage volgt dat:

- de verkeersintensiteit op de omliggende wegen dusdanig laag is en de te verwachten verkeersaantrekkende werking ten gevolge van het plan dusdanig gering dat de doorstroming van het verkeer in de omgeving gewaarborgd blijft;
- de parkeerbehoefte ten gevolge van het plan verwaarloosbaar is en het ontbreken van parkeerplaatsen specifiek ten behoeve ervan derhalve niet tot parkeerproblemen leidt.

Uitzondering op bovenstaande wordt gevormd door de open dagen die tweemaal per jaar georganiseerd worden: op deze dagen bestaat een relevante parkeerbehoefte waarin het hier beschouwde plan niet voorziet. Ten zuiden van het plangebied, aan de Aanloop op ongeveer 250 meter afstand, is echter een groot openbaar parkeerterrein gelegen dat op deze dagen voldoende parkeergelegenheid biedt. Derhalve kan gesteld

worden dat de aspecten verkeer en parkeren geen belemmering vormen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging.

2. Uitgangspunten

2.1. Wet- en regelgeving

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt, in algemene termen, dat nieuwe ruimtelijke plannen inpasbaar dienen te zijn in de omgeving. Teneinde deze inpasbaarheid aan te tonen wordt van de initiatiefnemer verlangd dat hij zijn aanvraag onderbouwt met technische onderzoeken. Het uit (laten) voeren van een groot aantal van deze onderzoeken is verplicht gesteld middels wet- en regelgeving op overige beleidsterreinen zoals bijvoorbeeld de Wet milieubeheer en de Wet geluidshinder. Voor de aspecten verkeer en parkeren is dit niet het geval, als gevolg waarvan onderzoek hiernaar geen wettelijke grondslag kent anders dan de algemene eisen zoals verwoord in de Wro. Wel beschikken gemeenten in het algemeen over een verkeers- en parkeerbeleid en verlangt een gemeente dat ruimtelijke plannen op haar grondgebied zich conformeren aan dit beleid.

Binnen de gemeente Amsterdam is de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV) verantwoordelijk voor het verkeers- en parkeerbeleid. Het verkeersbeleid is hierbij vastgelegd in het Beleidskader Hoofdnetten (d.d. 11 mei 2005). Het parkeerbeleid binnen de gemeente is geregeld in de Beleidsnota "Parkeren is manoeuvreren" (2001) en het aanvullend gemeentelijk besluit "Menukaart Parkeerregelingen" (d.d. 25 november 2004). Deze documenten vormen derhalve de grondslag voor voorliggende analyse.

2.2. Het plan

Het plan omvat de realisatie van onder andere:

- circa 600 schooltuintjes met paden;
- twee practicumleslokalen;
- twee buitenlesplaatsen;
- kas en kweekplaats voor gewassen;
- kabouterpad.

Hiermee vindt feitelijk een herlocatie plaats van de huidige faciliteiten, zoals omschreven in de inleiding. Hierbij is rekening gehouden met de toekomstige behoefte (het aantal schoolwerktuintjes neemt beperkt toe). In figuur 1 is de voorgenomen locatie weergegeven. Het plangebied is gelegen ten westen van de Amstel en ten noorden van de Kalfjeslaan.



Figuur 1: Planlocatie in de nabije omgeving (Bron: Google Earth).

3. Beoordeling

3.1. Verkeersaantrekkende werking

In de drukste periode van het jaar (april-eind september) bezoeken 21 groepen leerlingen per week de school; buiten deze periode ligt het aantal groepen lager. Het grootste gedeelte van de leerlingen komt per touringcar; waar dit tot de mogelijkheden behoort komen leerlingen soms ook op de fiets naar de locatie. Wanneer, *worst case*, wordt aangenomen dat elke groep met een eigen touringcar de schoolwerktuinen bezoekt en het gehele jaar door 21 groepen per week een bezoek afleggen leidt dit tot 42 toeringcarbewegingen per week, oftewel (verdeeld over 5 schooldagen en naar boven afgerond) gemiddeld 9 per dag.

Daarnaast moeten extra vervoersbewegingen ten gevolge van het aanwezige personeel meegenomen worden. Deze komen normaliter op de fiets en slechts incidenteel met de auto. Uitgegaan wordt van maximaal 2 voertuigbewegingen per dag. Ten slotte dienen ook onderhouds- en expeditiebewegingen meegeteld te worden, waarvoor uitgegaan wordt van in totaal 4 voertuigbewegingen met middelzware voertuigen per dag.

3.1.1. Intensiteiten ontsluitingswegen

Volgens opgave van de gemeente Amsterdam vinden op de ontsluitende wegen, te weten de Kalfjeslaan en de Amsteldijk, 1150 respectievelijk 3450 voertuigbewegingen per dag plaats. Dit betekent dat de hierboven bepaalde toename van 15 voertuigbewegingen per dag overeenkomt met een toename van de verkeersintensiteit met 1,3% respectievelijk 0,4%. Deze toename is dusdanig gering dat geen sprake is van een verandering van het verkeersbeeld. Voor het jaar 2020 is de verwachting dat de verkeersintensiteit op de Kalfjeslaan gelijk blijft terwijl deze op de Amsteldijk af zal nemen tot 3000 voertuigbewegingen per dag. Omdat de bijdrage van het hier beschouwde plan aan de lokale verkeersintensiteit in deze periode niet zal veranderen betekent dit dat in de toekomstige situatie de verkeersdruk op de beschouwde wegen af zal nemen. Met het oog op het Beleidskader Hoofdnetten ligt het eveneens niet in de lijn der verwachtingen dat de hierboven bepaalde toename in het aantal voertuigbewegingen leidt tot problemen met de verkeersdoorstroming in de omgeving aangezien de hier beschouwde wegen geen deel uitmaken van het hoofdwegennet van de stad. De dichtstbijzijnde wegen die hier wel toe behoren zijn de Van Nijenrodeweg en de Europaboulevard ten noorden van het plangebied.

3.1.2. Capaciteit ontsluitingswegen

Ook kan de verkeersaantrekkende werking afgezet worden tegen de voertuigcapaciteit van de ontsluitende wegen. Het betreft hier enkelbaans wegen waarop het verkeer niet geregeld wordt met behulp van stoplichten. Dergelijke wegen bezitten een voertuigcapaciteit van 1.500-2.000 pae (personenauto equivalenten) per uur, oftewel 24.000 tot 32.000 pae per dag wanneer uitgegaan wordt van een gelijkmatige wegbezetting tussen 07.00 uur en 23.00 uur en het aantal voertuigen dat 's nachts rijdt ten opzichte hiervan verwaarloosd wordt. Aangezien er in de ochtend- en avondspits 2 tot 3 keer zoveel voertuigen rijden als gemiddeld tussen bovengenoemde tijden bestaat vanaf een daggemiddelde verkeersintensiteit van 8.000 pae per dag de mogelijkheid van filevorming tijdens de ochtend- en avondspits.

In de hier beschouwde situatie wordt per toruingcar en per middelzwaar voertuig 2 pae gerekend, zodat de verkeersaantrekkende werking van de school uitkomt op 28 pae. Vergeleken met bovengenoemde wegcapaciteit komen deze 28 pae per dag ten gevolge van de activiteiten binnen het plangebied overeen met een verkeerstoename van 0,35% van deze capaciteitsgrens. Opnieuw uitgaande van 2 pae voor alle voertuigen anders dan personenwagens bedraagt het totale aantal verkeersbewegingen over de Kalfjeslaan en de Amsteldijk momenteel 1180 respectievelijk 3570 pae per dag. Inclusief bovenstaande bijdrage resulteert dit in 1208 respectievelijk 3598 pae, hetgeen overeenkomt met 15,1% en 45,0% van deze capaciteitsgrens. Dit onderstreept de conclusie dat de extra voertuigbewegingen ten gevolge van het hier beschouwde plan de doorstroming van het verkeer op de omliggende wegen niet in gevaar brengt. Wanneer bovendien meeregerekend wordt dat het grootste gedeelte van de 28 pae aan

extra voertuigbewegingen naar verwachting buiten de ochtend- en avondspits plaatsvindt betekent dit dat de verkeersaantrekkende werking van het beschouwde plan verwaarloosd kan worden.

3.2. Parkeerbehoefte

Over de parkeerbehoefte behorende bij schoolwerktuinen zijn geen gegevens beschikbaar. Enigszins vergelijkbare voorzieningen waarvoor wel gegevens beschikbaar zijn, zijn basisscholen en volkstuinen. Hiervoor is bekend dat de gemiddelde parkeerbehoefte respectievelijk 0,75 plaatsen per groep en 0,3 plaatsen per tuin bedraagt.¹ Aangezien niet meer dan 2 groepen tegelijkertijd aanwezig zijn komt dit voor de hier beschouwde situatie overeen met respectievelijk 2 en 180 parkeerplaatsen. Gelet op het feit dat de verkeersaantrekkende werking van het plan verwaarloosbaar is (zie paragraaf 3.1) is laatstgenoemde schatting duidelijk onrealistisch. Uitgegaan wordt daarom van eerstgenoemd getal. Wanneer nog een paar parkeerplaatsen meegerekend worden voor vrijwilligers en personeel kan gesteld worden dat de parkeerbehoefte van het plan maximaal vijf plaatsen bedraagt.

Uit de Beleidsnota “Parkeren is manoeuvreren” kan afgeleid worden dat de parkeerdruk in de omgeving van het plangebied zeer laag is. Dit is in overeenstemming met het feit dat er in het gebied geen parkeergeld geheven wordt: de dichtstbijzijnde parkeerzone is gelegen ten noorden van de van Nijenrodeweg op een afstand van 580 meter van het plangebied. Mede gelet op de inrichting van de omgeving zorgt het parkeren van maximaal vijf voertuigen aan de openbare weg derhalve geen enkele belemmering voor de doorstroming van het verkeer, de verkeersveiligheid of de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de omgeving van het plangebied. Bovendien is op 250 meter afstand, aan de Aanloop ten zuiden van het plangebied, een grote openbare parkeerplaats aanwezig waar geparkeerd kan worden.

3.3. Open dagen

Uitzondering op hetgeen beschreven is in paragraaf 3.1 en 3.2, wordt gevormd door de open dagen die tweemaal per jaar georganiseerd worden. Op deze dagen worden de schoolwerktuinen bezocht door gemiddeld 500 personen. Aangezien het vervoer naar de tuinen op deze dagen bovendien niet door de school geregeld is mag verwacht worden dat een groter percentage van de bezoekers de planlocatie per auto bezoekt. Wanneer de huidige verkeersintensiteiten op de omliggende wegen zoals vermeld in paragraaf 3.1 vergeleken worden met de capaciteiten van deze wegen kan geconcludeerd worden dat de verkeersafwikkeling ook in dit geval niet in het geding komt. Wel bestaat de mogelijkheid dat er op deze dagen een relevante parkeerbehoefte bestaat waarin door het huidige plan niet voorzien wordt. Op deze dagen kan echter gebruik worden gemaakt van bovengenoemde grote parkeerplaats aan de Aanloop, dat ook op deze dagen voldoende parkeergelegenheid biedt.

¹ ASVV 2004: “Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom”.

4. Conclusie

In opdracht van Dienst Zuidas te Amsterdam is in de onderhavige rapportage ingegaan op de aspecten verkeer en parkeren in het kader van de realisatie van een schoolwerktuin aan de Kalfjeslaan te Amsterdam (hierna: het plan).

Uit de onderhavige rapportage volgt dat:

- de verkeersintensiteit op de omliggende wegen dusdanig laag is en de te verwachten verkeersaantrekkende werking ten gevolge van het bouwplan dusdanig gering dat de doorstroming van het verkeer in de omgeving gewaarborgd blijft;
- de parkeerbehoefte ten gevolge van het bouwplan verwaarloosbaar is en het ontbreken van parkeerplaatsen specifiek ten behoeve ervan derhalve niet tot parkeerproblemen leidt.

Uitzondering op bovenstaande wordt gevormd door de open dagen die tweemaal per jaar georganiseerd worden: op deze dagen bestaat een relevante parkeerbehoefte waarin het hier beschouwde plan niet voorziet. Ten zuiden van het plangebied, aan de Aanloop op ongeveer 250 meter afstand, is echter een groot openbaar parkeerterrein gelegen dat op deze dagen voldoende parkeergelegenheid biedt. Derhalve kan gesteld worden dat de aspecten verkeer en parkeren geen belemmering vormen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging.

Zoetermeer,

Deze notitie bestaat uit:

6 pagina's.