

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam



Projectbureau Zuidas, Gemeente Amsterdam

Verkeersanalyse tijdelijke studentenhuisvesting

notitie

Datum 21 juli 2011
Kenmerk PAZ011/Msm/0052
Eerste versie 07 juli 2011

1 Aanleiding

Zuidas Amsterdam wordt de komende jaren ontwikkeld tot internationaal georiënteerde wijk van Amsterdam. Onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidas is deelgebied Ravel.

De ontwikkeling van Ravel gaat in de komende jaren van de start. In de huidige plannen is dit vooral gericht op woningbouw met bijbehorende functies. Naar aanleiding van een raadsmotie in de gemeente Amsterdam wordt gewerkt aan een tijdelijk bestemmingsplan voor een van de beschikbare kavels - totdat de beoogde ontwikkeling van start gaat.

Aanpassing van het bestemmingsplan maakt het mogelijk op de beschikbare kavels komende 10 jaar studentenhuisvesting te faciliteren, inclusief aanvullende voorzieningen. Projectbureau Zuidas heeft aan Goudappel Coffeng BV gevraagd om de verkeerskundige gevolgen van de aanpassing van het bestemmingsplan in beeld te brengen.

Bij het in beeld brengen van de verkeerskundige gevolgen wordt specifiek gekeken naar de verkeersaantrekkende werking van de studentenhuisvesting, de gevolgen voor het omliggende wegennet en het parkeren.

2 Komst tijdelijke studentenhuisvesting

2.1 Ruimtelijk programma

De beschikbare kavel voor de tijdelijke studentenhuisvesting ligt tussen de Antoni Vivaldistraat, De Boelelaan, de sportvelden van AFC en de sporthallen in BL46. In de

afgelopen jaren diende het terrein als parkeerplaats. De laatste tijd was het bouwterrein. Voor de bouw van de studentenwoningen hoeven geen bestaande functies gesloopt te worden.

Op de beschikbare kavel dienen minimaal 500 studentenwoningen te worden gerealiseerd. Maximaal worden 1.000 studentenwoningen gerealiseerd. Naast de studentenhuisvesting kan tussen de 200 en 1.000 m² bvo aan voorzieningen worden gerealiseerd. De bouwvelop schrijft voor dat in ieder geval een horecagelegenheid van circa 200 m² wordt gerealiseerd.

Voor de overige m² is nog geen exacte invulling bekend, gedacht wordt aan supermarkt ten behoeve van de studenten of andere voorzieningen ten gunste van de studentenwoningen. Voor de berekeningen van het aantal verkeersbewegingen is uitgegaan van een buurtsupermarkt, omdat de verkeersgeneratie van een buurtsupermarkt hoger ligt dan een horecagelegenheid of andere winkels.

Uitgangspunt voor de gemaakte analyse is het volgende ruimtelijk programma als maximum:

- 1.000 studentenwoningen
- 1.000 m² bvo buurtsupermarkt



Plangebied en omgeving

2.2 Verkeersgeneratie en gevolgen omgeving

2.2.1 Verkeersgeneratie en modal split

Aangezien de voorzieningen zijn gericht op de studentenwoningen, zullen deze vooral worden gebruikt door studenten uit de studentenhuisvesting in hetzelfde ge-

bouw. Voor de berekening van de verkeersgeneratie van het voorzieningsblok (1.000m²) is uitgegaan van de functie buurtsupermarkt, dit geeft qua verkeersgeneratie een

worst case-scenario. De nuancering is gemaakt door aan te nemen dat 67% van de supermarktbezoekers uit de studentenhuisvesting afkomstig is. De overige 33% komt van elders, zoals de omliggende bedrijven en woningen in Buitenveldert. Het kengetal voor de verkeersgeneratie van een buurtsupermarkt is zodoende vermenigvuldigd met 0,33.

De verkeersgeneratie van de studentenhuisvesting zal voornamelijk bestaan uit verzorgingsverkeer (postbode, vuilniswagen e.d.). Dit komt omdat er geen parkeerplaatsen/ vergunningen beschikbaar zijn voor studenten om gedurende de hele dag te parkeren bij de huisvesting. Hiervoor zijn verschillende oorzaken:

- Het gemeentelijk beleid dat voor studentenwoningen een parkeernorm van 0 wordt aangehouden.
- Het parkeerregime in de omgeving waarbij overdag, op werkdagen, betaald moet worden
- Het beleid van het stadsdeel Zuid om in principe geen vergunningen af te geven voor parkeren op de openbare weg in de Zuidas.

Op basis van bovenstaande wordt aangenomen dat 10% van de verkeersproductie van een woning bestaat uit verzorgingsverkeer. De verkeersgeneratie van de studentenhuisvesting wordt dan bepaald door het kengetal van huurwoningen (etage, buiten centrum met hoge dichtheid) te vermenigvuldigen met een factor 0,1.

Functie	Omvang	Verkeersgeneratie werkdag (mvt/ etmaal)
Studentenwoning	1.000 stuks	240
voorzieningen	1.000 m ² bvo	230
totaal		470

Tabel 1 Verkeersgeneratie op werkdag bij maximale omvang functies

Voor de werkdag wordt aangehouden dat 9% van het verkeer in de avondspits aankomt of vertrekt. Hierbij is de verdeling tussen aankomsten en vertrekken 85% – 15%. De aannames voor het aantal aankomsten en vertrekken zijn gedaan op basis van CROW-publicatie 256. Voor de tijdelijke studentenhuisvesting betekent dit 5 vertrekken en 35 aankomsten in het avondspitsuur. Het extra verkeer is een toename van circa 1,5% op de huidige verkeersintensiteiten in de avondspits op de De Boelelaan

2.2.2 Gevolgen omgeving

De verkeerskundige gevolgen voor de omgeving zijn met de komst van de studentenhuisvesting beperkt. De berekende toename van verkeer is bij het worst case-scenario waarin sprake is van een maximale bebouwing. De verkeersstromen gaan op in het totale verkeersaanbod op de De Boelelaan.

2.3 Parkeren

De gemeente Amsterdam hanteert voor de studentenwoningen een parkeernorm van 0 parkeerplaatsen per woning.¹ Uitgaande van de gemeentelijke parkeernorm hoeven dan ook geen parkeerplaatsen voor de studentenwoningen aangelegd te worden.

Wel dienen parkeerplaatsen aangelegd te worden voor de voorzieningen. Hiervoor hanteert de gemeenten een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 100m² voorzieningen. Dit betekent dat circa 10 parkeerplaatsen nodig zijn. In de plannen staat dat minimaal 13 en maximaal 40 parkeerplaatsen worden aangelegd. De geplande parkeerplaatsen zijn voldoende voor de voorzieningen en genoeg voor de gemeentelijke parkeernorm voor studentenwoningen.

Naast parkeerplaatsen voor auto's zijn voldoende fietsparkeerplaatsen noodzakelijk. Voor de studentenhuisvesting hanteert de gemeente 1,5 fietsparkeerplaats per wooneenheid. Het faciliteren van zoveel fietsers vraagt ook om een goede aansluiting tussen de fietsparkeerplaatsen en de fietsstructuur. In het ontwerp moet hier nader aandacht aanbesteedt worden.

3 Conclusie

Verkeersgeneratie en gevolgen omgeving

De ontwikkeling van de tijdelijke studentenhuisvesting en voorzieningen zorgt voor circa 470 ritten per werkdagemaal. De toename van verkeer is relatief beperkt vergeleken met de intensiteiten op de De Boelelaan (circa 1,5%). De groei van verkeer als gevolg van de nieuwe ontwikkeling zal in de praktijk dan ook nauwelijks merkbaar zijn.

Parkeren

Bij het hanteren van de gemeentelijke parkeernormen dienen voor de ontwikkeling circa 10 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. In de plannen is ruimte voor 13 tot 40 parkeerplaatsen. Daarmee wordt aan de gemeentelijke parkeernormen voldaan.

¹ Conform het collegebesluit van 1 maart 2011