

SPORTPARK DIEMERPARK - PARKEREN EN ONTSLUITING

GEMEENTE AMSTERDAM
STADSDEEL OOST

21 augustus 2012
076423931:A - Definitief
B01064.000363.0100



Inhoud

1	Inleiding	2
2	Parkeernormen	4
2.1	Kentallen en referenties	4
2.2	Parkeernormen in relatie tot de ligging.....	4
2.3	Combinatie sportpark en evenemententerrein	5
2.4	Advies	5
3	Afweging parkeervoorziening en ontsluiting	6
3.1	Ontsluiting sportpark.....	6
3.2	Extra locatie voor parkeergelegenheid	6
3.2.1	Vergelijking locaties	7
3.2.2	Andere toetsingsaspecten	10
3.3	Afweging verkeersontsluiting	11
3.3.1	Ontsluiting via Diemerzeedijk	11
3.3.2	Ontsluiting via Oeverzeggestraat	12
3.3.3	Geen ontsluitingsweg.....	12
3.4	Afweging en advies.....	12
	Colofon	15

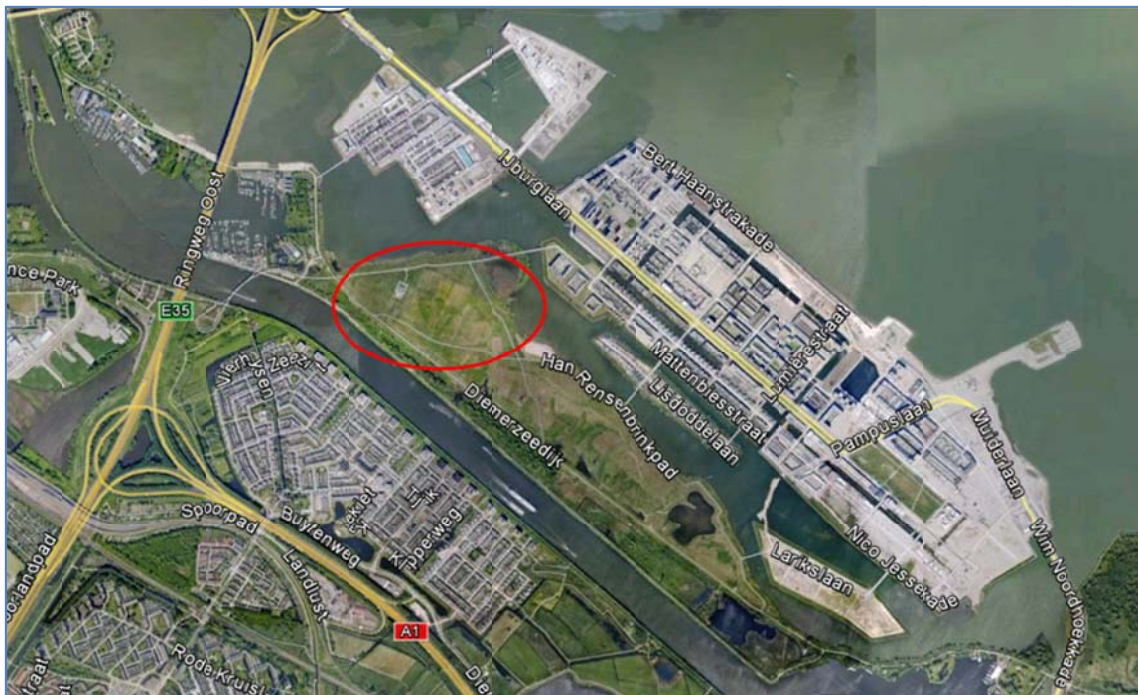
1 Inleiding

Aanleiding

In het Diemerpark zijn plannen in ontwikkeling om de bestaande sportvelden uit te breiden.

De uitbreiding van de sportvelden betekent ook een uitbreiding van de parkeerbehoefte voor het terrein.

Omdat het park is gelegen nabij IJburg, zal een groot deel van de sporters uit IJburg ook de fiets gebruiken of te voet komen. Desondanks zal nog steeds sprake zijn van een toename van de parkeerbehoefte en de daarmee samenhangende bereikbaarheid/ontsluiting van het terrein.



Figuur 1: Globale ligging sportpark.

De Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) van de gemeente Amsterdam heeft een advies opgesteld met betrekking tot het parkeren bij het sportpark Diemerpark. In dit advies worden verschillende parkeerlocaties tegen elkaar afgewogen. De locatie van de uitbreiding van de parkeervoorziening heeft tot discussie geleid bij de bewoners van de naastliggende buurten en andere belanghebbenden. De bezwaren zijn gericht op meerdere aspecten:

- Het aantasten van het groene Diemerpark door het aanleggen van parkeerplaatsen in het park.
- Toenemende parkeerdruk in naastliggende woonbuurt.
- De parkeerlocatie moet zo mogelijk ook meehelpen aan de parkeerproblematiek rondom de jachthavens, zoals de Violsleutel.
- De parkeerlocatie moet ruimte bieden voor de bezoekers na het park (sportvelden, manifestatieterrein, theaterplein, strandje).

Doel

Deze rapportage heeft als doel inzicht te geven in de te hanteren parkeernorm voor een sportpark in het Diemerpark. Voorts wordt in de rapportage een aantal parkeerlocaties met elkaar vergeleken. In de vergelijking wordt ook de parkeergarage onder het winkelcentrum IJburg meegenomen. De vergelijking heeft als doel inzicht te verlenen in hoe de parkeerlocaties zich verhouden tot elkaar en op welke wijze dan de ontsluiting van het gebied moet plaatsvinden.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de te hanteren parkeernormen. In hoofdstuk 3 worden de verschillende parkeerlocaties gewogen ten opzichte van elkaar in relatie tot ook de wijze van ontsluiten van het terrein. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een advies.

2 Parkeernormen

2.1 KENTALLEN EN REFERENTIES

Volgens de parkeerkcijfers van het CROW¹ zijn per hectare sportveld minimaal 13 en maximaal 27 parkeerplaatsen nodig. In het locatiebeleid van Amsterdam wordt echter afgeweken van deze standaard en is een norm van minimaal 9,75 en maximaal 27 parkeerplaatsen per hectare vastgesteld; 3 hockeyvelden en 3 voetbalvelden beslaan samen 4,35 hectare.

De DRO heeft op basis van ervaringscijfers van andere sportvelden tevens gekeken wat een acceptabele parkeersituatie voor het sportpark zou zijn. Op basis van deze bekeken referenties is gesteld dat 15 tot 20 parkeerplaatsen per sportveld nodig zijn.

	Minimaal	Maximaal	Midden bandbreedte
CROW-kengetal	57	117	87
Norm locatiebeleid	42	117	80
Obv referenties	90	120	105

Tabel 1: parkeerplaatsen vanuit kengetallen voor zes sportvelden (4,35 ha).

Daarnaast heeft het stadsdeel Oost een Nota Parkeernormen en een Nota Parkeerbeleid in voorbereiding. Qua parkeernormen sluit deze nota aan op de door DRO gehanteerde cijfers.

2.2 PARKEERNORMEN IN RELATIE TOT DE LIGGING

Uit tabel 1 is geconcludeerd dat bij de referentiesportvelden veelal is gekozen voor een aantal parkeerplaatsen dat boven het gemiddelde van de bandbreedte ligt. Dit heeft vaak te maken met de minder goede bereikbaarheid van de sportvelden, waardoor het autogebruik toeneemt. Gezien de ligging van het sportpark midden in het Diemerpark kan gemotiveerd afgeweken worden van deze trend.

Het terrein ligt dicht tegen de woongebieden aan en kent een goede bereikbaarheid per voet/fiets. Hierdoor wordt het autogebruik afgeremd. Zeker bij een keuze voor parkeren op een locatie met een grotere loopafstand tot het sportpark, is het reëel juist onder het gemiddelde te gaan zitten met de normering.

Wanneer de loopafstand van en naar de parkeergelegenheid groter wordt, is fietsen en lopen voor veel bezoekers een steeds beter alternatief. Vanuit de visie van de gemeente dat voor dit sportpark het parkeren eigenlijk alleen voor bezoekende verenigingen is, thuisploeg komt op de fiets/voet, kan met een minimale normstelling worden volstaan.

¹ Publicatiedatum 27-7-2012.

Bij alle locaties zou daarom gekozen moeten worden voor de minimale norm uit het locatiebeleid, te weten 42 parkeerplaatsen. Conform de richtlijnen van het CROW, zouden van deze 42 parkeerplaatsen 2 plaatsen (5%) ingericht moeten worden als plaatsen voor mindervaliden. In verband met toernooien of sportevenementen stellen we voor het aantal van 42 parkeerplaatsen op te hogen met nog 20 parkeerplaatsen extra, om pieken in de behoefte op te vangen. Dat resulteert in een totale behoefte van 62 parkeerplaatsen (waarvan 4 geschikt voor mindervaliden).

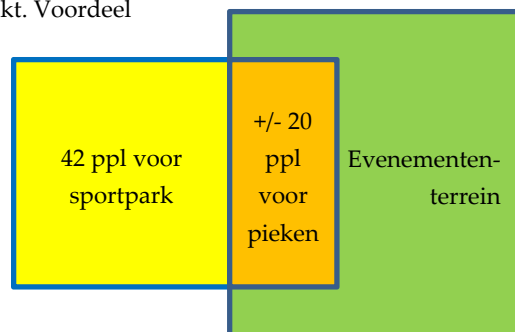
2.3 COMBINATIE SPORTPARK EN EVENEMENTENTERREIN

Naast het sportpark is ook behoefte aan een evenemententerrein (manifestatieterrein/ theaterplein). Op dit terrein zouden kleinschalige zomerevenementen kunnen plaatsvinden. Het evenemententerrein is daarbij een groot deel van het jaar niet in gebruik (met name zomers wanneer er geen sport is). Door een combinatie te zoeken tussen het parkeren voor de sportvelden en het evenemententerrein kan dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk zijn. Daarmee ontstaan mogelijkheden voor het realiseren van een standaard parkeerterrein voor het sportpark, dat tijdens pieken kan worden vergroot door gebruik te maken van het evenemententerrein. Andersom kan het evenemententerrein gebruik maken van de parkeerplaatsen van het sportpark als daar geen activiteiten zijn (bijvoorbeeld zomers, door de weeks overdag). De exacte omvang en vormgeving van het evenemententerrein is nog niet vastgesteld. Qua omvang wordt gedacht aan de omvang van 1 sportveld. Daarbij biedt het terrein voldoende ruimte voor een evenement – bezoekers en parkeren met eventueel een overloop naar het sportparkparkeren.

2.4 ADVIES

Door te kiezen voor een combinatie van het parkeren voor het sportpark en het evenemententerrein kan dubbelgebruik van parkeren mogelijk worden gemaakt. Voordeel daarbij is dat het ruimtebeslag van parkeren wordt beperkt en efficiënter kan worden ingezet.

Voorwaarde van deze constructie is wel dat de parkeervoorziening en het evenemententerrein qua locatie aan elkaar moeten worden gekoppeld.



3

Afweging parkeervoorziening en ontsluiting

3.1 ONTSLUITING SPORTPARK

De ingang van het sportpark is gepland aan het Dick Helleniuspad. De bereikbaarheid van het clubhuis is ook via deze weg gepland. Oorspronkelijk is de autobereikbaarheid van het sportpark via de brug van de Oeverzeggestraat richting IJburg gepland. Deze ontsluiting is een uitkomst van de inspraakprocedure over het bestemmingsplan IJburg.



In de huidige situatie is het Diemerpark, en daarmee het sportpark, niet openbaar toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. De ontsluiting van het sportpark kan globaal via twee routes worden vormgegeven.

In de rapportage van DRO van maart 2011 is opgenomen dat een directe en zo kort mogelijke route naar het hoofdwegennet de voorkeur heeft. Hiermee wordt het onderliggende wegennet (veelal woonstraten, fietsroutes, etc.) zo weinig mogelijk belast. De korte route loopt via de Oeverzeggestraat naar de IJburglaan. Tot aan de A10 is de route 2,4 km lang.

De andere route loopt via de Diemerzeedijk. Tot aan de A10 is het 4,0 kilometer, waarvan 3,0 kilometer tussen Zuiderzeeweg en het sportpark.



3.2 EXTRA LOCATIE VOOR PARKEERGELEGENHEID

In 2010 is besloten het parkeren ten behoeve van het sportpark in eerste instantie op te lossen in de Oeverzeggestraat en langs de Diemerzeedijk, waar ruimte is voor een beperkt aantal plaatsen. Inmiddels is begonnen met de actualisatie van het bestemmingsplan IJburg eerste fase waar het Diemerpark onderdeel van uit maakt. In 2011 heeft het Dagelijks Bestuur besloten onderzoek uit te voeren naar de wenselijkheid en mogelijkheid voor uitbreiding van het sportpark in het Diemerpark. Hierbij is gesteld dat uitbreiding van het sportpark afhankelijk is van de mogelijkheid voldoende parkeerplaatsen te kunnen realiseren.

De DRO van de gemeente Amsterdam heeft een advies met betrekking tot het parkeren bij het sportpark Diemerpark opgesteld², waarin vijf verschillende potentiële parkeerlocaties met elkaar zijn vergeleken. Uit de vergelijking is het parkeerterrein bij het zuiveringsgebouw (locatie 3) als beste naar voren gekomen.

Uit de vergelijking van de vijf locaties komt het parkeerterrein bij het zuiveringsgebouw als beste naar voren. Het ligt dicht tegen het sportpark aan en het in- en uitparkeren levert geen hinder op voor het doorgaande fietsverkeer.

Wanneer toch gekozen wordt voor parkeren langs het Dick Hilleniuspad, dan hebben de locaties aan de noord- en de zuidzijde bij de brug naar IJburg de voorkeur, waarbij alleen de locatie aan de zuidzijde uit te breiden is.

Extra locatie

Eén van de reacties die op het onderzoek zijn geuit, is dat geen locatie is onderzocht buiten het Diemerpark, zodat het park zelf autovrij kan blijven. Bij het overleg in de Raadscommissie van 18 januari 2012 is het voorstel gedaan om voor het parkeren gebruik te maken van de parkeergarage van het winkelcentrum IJburg. In deze locatie lijkt op dit moment voldoende parkeerruimte aanwezig. Bij het parkeren in de parkeergarage zal vervolgens de looproute van de garage naar het sportpark op een heldere en veilige manier moeten worden vormgegeven. De looproute is ten opzichte van andere locaties veel groter. Voordeel is dat geen aantasting van het park plaatsvindt. Bij deze optie is het wenselijk dat afstemming met de exploitant van de parkeergarage plaatsvindt. Ook omtrent de communicatie naar de sporters toe, zal dit veel vragen, omdat het een niet voor de hand liggende oplossing is. Aandachtspunt is dat de parkeergarage op zondagen is gesloten.



Afbeelding 1: Overzicht locatiealternatieven voor parkeren.

3.2.1 VERGELIJKING LOCATIES

In het rapport van DRO is een afwegingstabel opgenomen voor de eerste vijf alternatieven. Ditmaal is locatiealternatief 6 toegevoegd, waarna de verschillende aspecten kort worden toegelicht.

² Gemeente Amsterdam (maart 2011), *Advies parkeren sportpark Diemerpark*, bepaling aantal plaatsen en locatie, Dienst Ruimtelijke Ordening

Locatie bij ontsluiting Oeverzeggestraat	1	2	3	4	5	6
Logica en lengte aanrijdroute autoverkeer / P-locatie	++	++	+	+	--	0
Lengte medegebruik fietspad / veiligheid meerijden	++	+	+	0	0	++
Hinder doorgaand fietsverkeer / veiligheid inparkeren	-	-	-	-	+	++
Voetgangersbewegingen over / langs het fietspad	+	+	++	+	+	0
Loopafstand parkeerplaats - sportpark	+	+	+	+	--	--
Uitbreidingsmogelijkheden	0	0	+	+	+	-
Mogelijkheden beperken gebruik tot doelgroep	0	0	+	0	0	0
Aansluiten bij ontwerp Diemerpark / ruimtelijk beeld	-	+	+	-	0	++
Locatie bij ontsluiting Diemerzeedijk	1	2	3	4	5	6
Logica en lengte aanrijdroute autoverkeer / P-locatie	-	-	+	+	-	0
Lengte medegebruik fietspad / veiligheid meerijden	--	--	0	+	+	++
Hinder doorgaand fietsverkeer / veiligheid inparkeren	-	-	-	-	+	++
Voetgangersbewegingen over / langs het fietspad	+	+	++	+	+	0
Loopafstand parkeerplaats - sportpark	+	+	+	+	--	--
Uitbreidingsmogelijkheden	0	0	+	+	+	-
Mogelijkheden beperken gebruik tot doelgroep	0	0	+	0	0	0
Aansluiten bij ontwerp Diemerpark / ruimtelijk beeld	-	+	+	-	0	++

Tabel 2: Afwegingstabel van de 6 locaties.

Toelichting beoordeling locatievariant 6*Lengte en logica aanrijdroutes*

De aanrijdroute voor autoverkeer naar de parkeergarage is voor verkeer van buiten IJburg goed en veilig. De logica om daar te parkeren, wanneer men bij het sportpark moet zijn, is echter weinig vanzelfsprekend. Men zal vooraf goed ingelicht moeten zijn dat parkeren plaats dient te vinden bij het winkelcentrum, anders zal men op zoek gaan naar een dichterbij gelegen parkeerlocatie of afzetplaats.

Veiligheid in relatie tot andere verkeersstromen*Lengte medegebruik fietspad / veiligheid meerijden*

Voor het recreatief fietsverkeer in het Diemerpark is locatie 6 het meest verkeersveilig van alle alternatieven. Er vinden met deze oplossing geen conflicten plaats tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer in het Diemerpark (++)

Hinder doorgaand fietsverkeer / veiligheid inparkeren

Parkeermanoeuvres vinden plaats binnen een parkeergarage die daarvoor is ingericht. Dit aspect is daarom als 'heel goed' (++) beoordeeld.

Voetgangersbewegingen over / langs het fietspad

Binnen het Diemerpark kan alternatief 6 gelijk gewaardeerd worden aan alternatief 5. Echter binnen dit criterium kan ook beoordeeld worden in hoeverre buiten het park onveilige situaties ontstaan. Waar de andere alternatieven buiten het park nog geen menging van gemotoriseerd verkeer met langzaam verkeer veroorzaakten, zorgt alternatief 6 wel voor extra voetgangersbewegingen buiten het park. Bezoekers van het sportpark moeten vanaf de garage via de verkeerslichten eerst de IJburglaan oversteken om vervolgens via de woonwijk naar het park te wandelen. De veiligheid neemt hierdoor af.

Loopafstand parkeerplaats - sportpark

De loopafstand vanaf de parkeergarage naar het Sportpark bedraagt ongeveer 950 meter. Met kinderen bedraagt de looptijd daardoor ongeveer 12 minuten. Dit is een lange afstand vergeleken met de andere alternatieven. De afstand die acceptabel wordt ervaren als loopafstand voor een ontspanningsactiviteit is afhankelijk van de aantrekkelijkheid van de looproute, de parkeerordering en de prijsstelling.

De acceptabele loopafstand voor ontspanning volgens CROW³ is 100 meter. Conform de Concept Nota Parkeernormen van het Stadsdeel Oost gelden de loopafstanden voor de functie Ontspanning 700 meter voor medewerkers en 200 meter voor bezoekers. Om die reden is hier een zeer slechte waardering gegeven (--).



Afbeelding 2: Looproute vanaf de parkeergarage.

Uitbreidingsmogelijkheden en beperken gebruik tot doelgroep

'Uitbreidingsmogelijkheden' en het 'beperken van het gebruik tot de doelgroep' zijn niet positief of negatief beoordeeld, omdat bij alternatief 6 in eerste instantie gebruik wordt gemaakt van bestaande parkeercapaciteit. Wanneer deze capaciteit noodzakelijk is voor het gebruik van het winkelcentrum dient voor het parkeren ten behoeve van het sportpark alsnog een andere oplossing gevonden te worden. Aangezien de gemeente noch de sportverenigingen hier invloed op hebben, is dit een risico voor de toekomst, waardoor de uiteindelijke beoordeling negatief is (-). Ook speelt daarbij mee dat, mochten sportactiviteiten zich uitbreiden naar de zondag, hier de parkeergarage geen oplossing voor biedt.

Aansluiten bij ontwerp Diemerpark / ruimtelijk beeld

Het Diemerpark autovrij houden door een parkeeroplossing buiten het park sluit zeer goed aan bij het huidige ruimtelijke beeld van het park (++)

³ CROW-publicatie 182

3.2.2 ANDERE TOETSINGSASPECTEN

Naast de verkeerskundige aspecten uit de vorige paragraaf, zijn ook enkele andere aspecten van belang bij het maken van een keuze voor de parkeerlocatie.

Locatie	1	2	3	4	5	6
Aantasting EHS	0	0	0	-	--	++
Combinatie met Evenemententerrein mogelijk	+	-	+	+	--	--
Efficiënt ruimtegebruik (dubbelgebruik) en voorkomen oneigenlijk gebruik	--	--	+	--	--	+
Robuustheid	+	+	+	+	-	0
Toegankelijkheid voor mindervaliden	+	+	++	+	-	--

Tabel 3: Afwegingstabel van de zes locaties.

Aantasting natuurwaarden (EHS)

In tegenstelling tot de andere alternatieven zorgt het gebruik van de bestaande parkeergarage niet voor een aantasting van de natuur. De scores voor de andere locaties zijn overgenomen uit de rapportage uitbreiding sportvelden Diemerpark⁴.

Efficiënt ruimtegebruik (dubbelgebruik) en voorkomen oneigenlijk gebruik

Ook vanuit economisch oogpunt is het gebruik van bestaande parkeercapaciteit wenselijk. Dubbelgebruik van de parkeergelegenheid van het winkelcentrum zorgt voor betere opbrengsten voor de bestaande parkeergarage en geen onnodige investeringskosten bij het sportpark. Daar komt bij dat het eerder door bureau Waardenburg BV afgegeven advies om de benodigde parkeergelegenheid alleen tijdens wedstrijdmomenten toegankelijk te maken, in tegenstelling tot de andere vijf locaties, in deze situatie niet meer nodig is. De scores voor de andere locaties zijn overgenomen uit de rapportage uitbreiding sportvelden Diemerpark⁴, waarbij voor dit aspect opgemerkt moet worden, dat een combinatie van de sportparkeervoorziening aan een parkeerterrein voor evenementen en bezoekers aan het park ook leidt tot dubbelgebruik, waardoor kan worden gesteld dat hierdoor de beoordeling positiever uitvalt (+/- ipv --).

Robuustheid

Het is bekend dat IJburg momenteel nog niet voltooid is. De vraag naar parkeergelegenheid bij het winkelcentrum zal daarom naar verwachting toenemen. Alternatief 6 is voor het parkeervraagstuk voor de nabije toekomst een oplossing, maar zal voor een later stadium mogelijk niet voorzienend zijn. Het parkeerprobleem rond het sportpark zal in de toekomst weer terug komen (0). De scores voor de andere locaties zijn overgenomen uit de rapportage uitbreiding sportvelden Diemerpark⁴.

Toegankelijkheid voor mindervaliden

Bij toetsing van toegankelijkheid voor mindervaliden is gekeken naar de nabijheid van de parkeergelegenheid bij de ingang van het sportpark. Er is beoordeeld dat locatie 3 als meest nabij gelegen parkeergelegenheid het meest gunstig is. Locaties 1, 2 en 4 zijn daarnaast ook redelijk nabij gelegen. Locatie 5 is minder toegankelijk en bij keuze voor parkeren op locatie 6 is het sportpark veruit het minst toegankelijk voor mindervaliden (--).

⁴ Gemeente Amsterdam (2011), *Rapportage uitbreiding sportvelden Diemerpark*, Stadsdeel Oost, Sector Fysieke Realisatie & Beheer, Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling en Ontwerp

3.3 AFWEGING VERKEERSONTSLUITING

Naast de specifieke parkeervoorziening is ook gekeken naar de ontsluitingsroute. Al eerder in de rapportage is aangegeven dat er twee opties zijn:

- Via de Diemerzeedijk.
- Via de Oeverzeggestraat.

Een derde alternatief is daarbij gekomen met het parkeeralternatief op parkeerlocatie 6. Bij deze situatie is geen verkeersontsluiting van het sportpark nodig⁵.

Qua verkeersbelasting is gerekend met twee cijfers:

- Door de weekse dag (alleen trainingen)
 - Hierbij wordt uitgegaan van alleen eigen sporters die te fiets/voet komen en waarbij een enkeling met de auto komt. De extra intensiteit zal liggen tussen de 5-20 mvt (heen en terug).
- Zaterdagen (speeldagen)
 - Voor deze dagen is het uitgangspunt genomen dat het parkeerterrein redelijk is gevuld (85% vol).
 - Indien de parkeerplaats via de Oeverzeggestraat wordt ontsloten, wordt elke parkeerplaats gedurende de dag door 3,5 verschillende auto's bezet (turnover). Het gebruik van de parkeerplaats is bij een ontsluiting op de Diemerzeedijk met 3,0 verschillende auto's iets lager. Dit verschil wordt veroorzaakt doordat een ontsluiting via de Oeverzeggestraat aantrekkelijker is voor haal- en brengverkeer en omdat gebruikers van het sportpak bij deze ontsluiting sneller geneigd zijn om de auto te pakken. Dit laatste kan resulteren in dat de parkeerplaats sneller vol is en bestuurders een parkeerplaats mislopen en deze elders moeten gaan zoeken. Dit resulteert voor een zaterdag in 214 extra bewegingen op de Diemerzeedijk (heen en terug) en 250 extra verkeersbewegingen op de Oeverzeggestraat.

3.3.1 ONTSLUITING VIA DIEMERZEEDIJK

De Diemerzeedijk is een erftoegangsweg die binnen de bebouwde kom is gelegen. Op deze weg geldt een snelheidsregime van 30 km/uur. Een groot deel van de weg oogt qua wegbeeld meer als een weg buiten de bebouwde kom waar een snelheid van 60 km/uur zou gelden. Qua bebording staat het feitelijk snelheidsregime niet helder aangegeven. De weg bestaat uit een rijbaan, waar alle verkeersdeelnemers gebruik maken. Langs delen van de weg ligt een vrijliggend voetpad. Het is een doodlopende weg die voor gemotoriseerd verkeer eindigt bij het Diemerpark en een Jachthaven. Langs de Diemerzeedijk liggen zowel verspreid woningen (en woonboten), watersportbedrijven, volkstuinen een camping en diverse kleine bedrijven. De intensiteit ligt in de avondspits onder de 200 mvt/uur per richting (prognose gemeente Amsterdam). Dit past ook bij de functie van de weg. Wel is het zo dat, gezien de functies aan de weg liggen, er in de huidige situatie allerlei soorten verkeer van de weg gebruik maken.

De Diemerzeedijk maakt onderdeel uit van het hoofdnet fiets van de gemeente Amsterdam. Daarbij is het onderdeel van het stedelijke fietsnet (rood), dat ter hoogte van het Diemerpark het regionale net (groen) kruist.



⁵ Toegang voor beheer en onderhoud, evt mindervaliden en hulpdiensten uitgezonderd.

Een voordeel van de route via de Diemerzeedijk is dat deze route het autogebruik ontmoedigt. De afstand voor het autoverkeer is vele malen groter dan de fiets-/voetroute. Dit is daarmee positief in het kader van het beperken van autogebruik en benodigde ruimte voor parkeerplaatsen. Positief daarbij is ook dat het autoverkeer en het fietsverkeer voor het sportpark van twee verschillende kanten komen, waardoor zo elkaar niet kruisen. Negatief is dat het verkeer over een smalle dijk moet rijden die onderdeel uitmaakt van een recreatieve fietsroute.

3.3.2 ONTSLUITING VIA OEVERZEGGESTRAAT

De ontsluiting via de Oeverzeggestraat is de meest directe route naar de IJburglaan. Daarbij loopt de route over een woonstraat (30 km/uur), die ook onderdeel uitmaakt van het regionale hoofdnet fiets. Ook hier is geen aparte fietsvoorziening aanwezig, waarbij op de brug, gezien de beschikbare ruimte, ook geen vrijliggende voorziening kan worden gerealiseerd. Waar het voordeel is van de meest directe route, is het nadeel dat op deze route zowel gemotoriseerd als fietsverkeer naar dezelfde bestemming rijdt, zonder dat er ruimte is voor een aparte voorziening. Bij deze route moet rekening worden gehouden dat de route per auto en fiets dezelfde is, dus dat, vanuit gemak, meer sporters per auto zullen komen. De beschikbare parkeerruimte zal daardoor sneller gevuld zijn, waardoor elders in IJburg overlast kan ontstaan. Bovendien vormt de parkeerplaats een aantrekkelijk alternatief voor bewoners van IJburg om een extra auto te stallen. Regulering is daarom noodzakelijk.

3.3.3 GEEN ONTSLUITINGSWEG

Bij de situatie dat wordt geparkeerd in de parkeergarage is geen ontsluitingsweg nodig. Behalve voor onderhoudsvoertuigen, hulpdiensten en mogelijk mindervaliden. Dit betekent dat er ook geen knelpunten tussen fiets en autoverkeer zijn. De parkeergarage ligt aan de IJburglaan, die direct deel uitmaakt van het hoofdnet auto.

3.4 AFWEGING EN ADVIES

De locatie 6, waarbij buiten het gebied in de parkeergarage van het winkelcentrum wordt geparkeerd, is op korte termijn een optie, waardoor het Diemerpark niet wordt aangetast. Deze optie heeft het voordeel dat verkeer niet via erftoegangswegen naar het sportveld rijdt. Op langere termijn zal door de groei van het winkelend publiek deze optie minder goed bruikbaar blijken te zijn. Dat betekent dat de voorziening niet een structurele oplossing is, aangezien de beschikbaarheid van plaatsen niet kan worden gegarandeerd en nog de gemeente nog de sportvereniging hier invloed op kan uitoefenen.

Te hanteren parkeernorm

Op termijn moet rekening worden gehouden met een parkeervoorziening in het Diemerpark. Daarbij kan optimaal rekening worden gehouden met het zoeken van die locatie, waardoor dubbelgebruik met het evenemententerrein mogelijk is en ook andere bezoekers van het park hier kunnen parkeren.

Dubbelgebruik is mogelijk en beperkt het ruimtebeslag. Daarmee kan sturing vanuit de gemeente plaatsvinden op het beschikbare aantal plaatsen, zodat de stimulans om met de fiets of te voet naar het sportpark te komen, aanwezig blijft. Gezien de ligging in het Diemerpark en de korte afstand tot de woonbuurten, kan goed worden uitgegaan van een hoog percentage fiets-/voetbewegingen. Dit pleit voor het hanteren van een lage parkeernorm van 9,75 parkeerplaatsen per netto hectare voor het sportpark.

Ontsluiting

Voor wat de ontsluiting betreft, lijkt de route via de Oeverzeggestraat optimaal, echter van deze ontsluiting gaat geen enkele stimulans uit ten gunste van het fiets-/voetgangersverkeer. Bij de ontsluiting via de Diemerzeedijk wordt het fiets-/voetgangersverkeer in reistijd gestimuleerd. Een in reistijd langere autoroute zal zich daarom vertalen in een lagere verkeersaantrekkende werking van het sportpark.

Diemerzeedijk

In de huidige situatie maakt al een divers verkeer gebruik van de Diemerzeedijk. Als wordt gekeken naar de toename van verkeer door het sportpark is dit op door de weekse dagen beperkt tot trainingen en valt dit weg tegen de rest van het verkeer. Voor de zaterdag is het aantal verkeersbewegingen hoger, echter ook dit aantal is niet zo hoog dat het niet past op een erftoegangsweg. Daarbij zijn de aankomsten en vertrekken verdeeld over de dag. In de huidige situatie is er al sprake van de combinatie van het autoverkeer op de Diemerzeedijk met het fietsverkeer. De toename door het sportpark is dermate gering dat dit niet tot een veiligheidsknelpunt zal leiden.

Nader kan worden bekeken of het mogelijk is of een deel van de vrijliggende voetpaden langs de Diemerzeedijk ook kan worden opgewaardeerd tot fietspad, dan wel dat er over delen van de Diemerzeedijk een vrijliggend fietspad kan worden gerealiseerd, bijvoorbeeld over het deel dat tussen het Dick Helleniuspad ligt en de fietsbrug van het Steigereiland, aangezien vanuit die hoek ook sporters worden verwacht.

Positief daarbij is ook dat het autoverkeer en het fietsverkeer voor het sportpark van twee verschillende kanten komen, waardoor ze elkaar niet kruisen.

Oeverzeggestraat

De Oeverzeggestraat wordt in de huidige situatie alleen gebruikt om de appartementen in de straat te ontsluiten. De toename van het verkeer in de straat is daardoor relatief groot, maar komt nog steeds overeen met het gewenste gebruik op een erftoegangsweg. In de huidige situatie maakt de straat deel uit van het hoofdnet fiets. Het toenemend gebruik van de straat door de auto vraagt in een vervolgstadium om onderzoek naar de mogelijkheid de straat vorm te geven als fietsstraat (advies CVC). De benodigde ruimte ontbreekt (op de brug) namelijk om separate fietsvoorzieningen aan te leggen.

De keuze voor de ontsluiting is afhankelijk van de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren naar het sportpark. Zowel de Diemerzeedijk als de Oeverzeggestraat hebben voor- en nadelen, maar zijn beiden geschikt om het verkeer van en naar het sportpark te kunnen verwerken.

Locatie parkeerplaats

Als een locatie voor de parkeerplaats moet worden gezocht in het Diemerpark of aan de rand, dan is de te kiezen locatie afhankelijk van de te kiezen ontsluitingsweg.



Afbeelding 3: Mogelijke locatie parkeerplaatsen

Diemerzeedijk

Indien gekozen wordt voor een ontsluiting via de Diemerzeedijk dan lijken de locaties 3 en 4 goede locaties. Daarbij heeft locatie 4 de voorkeur bij een ontsluiting via de Diemerzeedijk, waarbij een alternatief wordt geadviseerd dat niet langs het Dick Helleniuspad ligt, maar juist aan de binnenzijde van het park (4a). Hier kan een compact terrein worden gerealiseerd, dat ook in twee delen kan worden gedeeld (deel voor parkeren sportpark en deel voor evenemententerrein). Ook bezoekers aan het Diemerpark (bijvoorbeeld wandelaars/skeelers) kunnen hier hun auto parkeren en het park inlopen. Het creëren van een parkeerterrein (waar je rond kan rijden) in plaats van een strook langspaarkeerplaatsen, sluit ook aan bij het advies van de CVC.

Het terrein 4a kan ook worden vormgegeven met een groene rand, zodat het beeld van het park zo min mogelijk wordt aangetast. Belangrijk aandachtspunt is wel dat locatie 4 nabij EHS ligt, wat vraagt om een goede inpassing. Daarbij kan worden bekeken of het fietspad meer richting de oever komt te liggen (dichter naar EHS), terwijl het parkeerterrein juist meer op het eiland komt te liggen. Zo blijft het parkeren blijft weg van de voor natuur belangrijke oeverzones.

Oeverzeggestraat

Bij een ontsluiting via de Oeverzeggestraat lijken juist de locaties 1 en 2 goede locaties. Locatie 1 heeft hierbij de voorkeur, omdat mede gebruik met een evenemententerrein mogelijk is. Om onnodige verkeersbewegingen in het Diemerpark te voorkomen en om een verkeersveilige verkeersafwikkeling te garanderen, kan gekozen worden voor locatie 1a, waarbij het verkeer op de parkeerplaats kan rondrijden. Voordeel van de locatie is dat de loopafstand van het sportpark naar de locatie beperkt is. Groot nadeel van de locatie is dat de locatie op korte afstand van de woonbuurten van IJburg ligt. Het risico is daardoor aanwezig dat de parkeerplaats ook gebruikt wordt door andere doelgroepen (bewoners). Parkeerregulering is daardoor noodzakelijk.

Colofon

SPORTPARK DIEMERPARK - PARKEREN EN ONTSLUITING

OPDRACHTGEVER:

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Oost

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

Roel Toonen
Robert Groenhof

GECONTROLEERD DOOR:

Robert Groenhof

VRIJGEGEVEN DOOR:

Robert Groenhof

21 augustus 2012
076423931:A

ARCADIS NEDERLAND BV
Utopialaan 40-48
Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Tel 073 6809 211
Fax 073 6144 606
www.arcadis.nl
Handelsregister 9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.