



Uitbreiding Camping Zeeburg

Verkeerskundige consequenties

december 2013



Colofon

Titel	Uitbreiding Camping Zeeburg
Ondertitel	Verkeerskundige consequenties
Pagina's	12
Projectnr.	1042
Datum	december 2013
Opdrachtgever	Van Riezen en Partners
contactpersoon	Hugo Misset

Uitgave:

 **LIGTERMOET
& PARTNERS**
adviseurs in verkeersbeleid
Stationsplein 7a - 2810 AK Gouda
T: +31(0)182 520870 - I: www.ligpart.nl

 **Timenco**
Richting in mobiliteitsbeleid
Martelarenplein 3 bus 7 - 3000 Leuven
T: +32(0)1624 2270 - I: www.timenco.be

 **BVA**
verkeersadviezen
postbus 40089 - 8004 DB Zwolle
T: (038) 460 6747 - I: www.bva-verkeer.nl

Uitbreiding Camping Zeeburg

Verkeerskundige consequenties

december 2013

in opdracht van:

Van Riezen en Partners

Hugo Misset

Inhoud

1.	Achtergrond en vraagstelling	- 5 -
2.	Verkeersstructuur en -generatie	- 6 -
2.1	Verkeersgeneratie	- 6 -
2.2	Kruispunt	- 8 -
2.3	Modelberekening	- 9 -
2.4	Realistische toename	- 10 -
2.5	Conclusie	- 11 -

1. Achtergrond en vraagstelling

Camping Zeeburg in Amsterdam werkt aan een uitbreiding van het aanbod van tentplekken. Hiertoe wordt het bestemmingsplan gewijzigd. Daarvoor moet onderzocht worden (1) wat de verkeersaantrekkende werking van de extra tentplaatsen is en (2) of dat extra verkeer kan worden afgewikkeld op het aansluitende bestaande wegennet. De uitkomsten van dat onderzoek vindt u in dit document.

2. Verkeersstructuur en -generatie

Camping Zeeburg ligt op het Zeeburgereiland aan de oostkant van Amsterdam. De camping heeft momenteel 513 standplaatsen, verdeeld over tenten, campers, wagonettes en cabins. Het Zeeburgereiland is verbonden met het vasteland via de IJburglaan (richting de ringweg A10 en de Piet Heintunnel naar de stad, alleen voor autoverkeer), de Amsterdamsebrug aan de zuidkant naar Amsterdam-Oost en de Schellingwouderbrug aan de noordkant naar Amsterdam-Noord. Om vanaf de camping op het hoofdwegennet te komen, moet met de auto de Zuider IJdijk gevolgd worden tot aan de kruising met de Zuiderzeeweg. Te voet (of eventueel met een fiets) kan ook een trap naar de Amsterdamsebrug gebruikt worden.

De vraag die voorligt, is of het extra autoverkeer afgewikkeld kan worden. We kijken daarvoor dus alleen naar de Zuider IJdijk en de kruising Zuider IJdijk-Zuiderzeeweg. Maar eerst moeten we weten hoeveel extra autoverkeer het betreft.

2.1 Verkeersgeneratie

Het CROW¹ heeft in zijn publicatie het ASVV² kengetallen voor verkeersgeneratie opgenomen. Daarin wordt ook de verkeersgeneratie van een camping behandeld. Uit onderstaande tabel blijkt dat er per standplaats 0,4 ritten per etmaal te verwachten zijn.

Verkeersgeneratie camping (kampeerterrein)									
verkeersgeneratie per standplaats	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	89%
zeer sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0,4	
sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0,4	
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0,4	
weinig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0,4	
niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0,4	
Opmerkingen									
Exclusief verkeersgeneratie van gasten van bezoekers									

Overigens wordt een camping in deze kentallen per definitie in het buitengebied gesitueerd. In het geval van camping Zeeburg, een echte stadscamping, is te verwachten dat er veel minder autoritten zijn. Ten eerste komen de campinggasten (veel backpackers) minder vaak met de auto, ten tweede zijn er in Amsterdam veel meer alternatieven (fiets, OV) dan bij een 'normale' camping, ten derde zijn veel bestemmingen van de campinggasten in de binnenstad van Amsterdam, waar men onder andere vanwege het parkeerbeleid juist niet met de auto heen zal gaan. We gebruiken dit kental daarom slechts indicatief, het is waarschijnlijk veel te hoog.

¹ Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, www.crow.nl

² Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

De voorgenomen uitbreiding van camping Zeeburg betreft 200 tentplaatsen en 23 camperplaatsen. Uitgaande van het CROW-kencijfer betekent dat een extra 89 autoritten per etmaal. Met de standaard-oophogingen komen we met de rekentool die het CROW aanbiedt, uit op een toename van 326 autoritten per etmaal voor een maatgevende dag in het hoogseizoen.

Funcatieprofiel	Voorkeuren	Resultaten	Achtergrond	Beheer
Verkeersgeneratie				
	gemiddelde weekdag	89 mvt / etmaal +/- 8 %		①
	gemiddelde openingsdag	89 mvt / etmaal +/- 8 %		①
	maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	89 mvt / etmaal +/- 8 % (gemiddelde weekdag)		①
	maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	326 mvt / etmaal +/- 8 % (gemiddelde weekdag / juli)		①

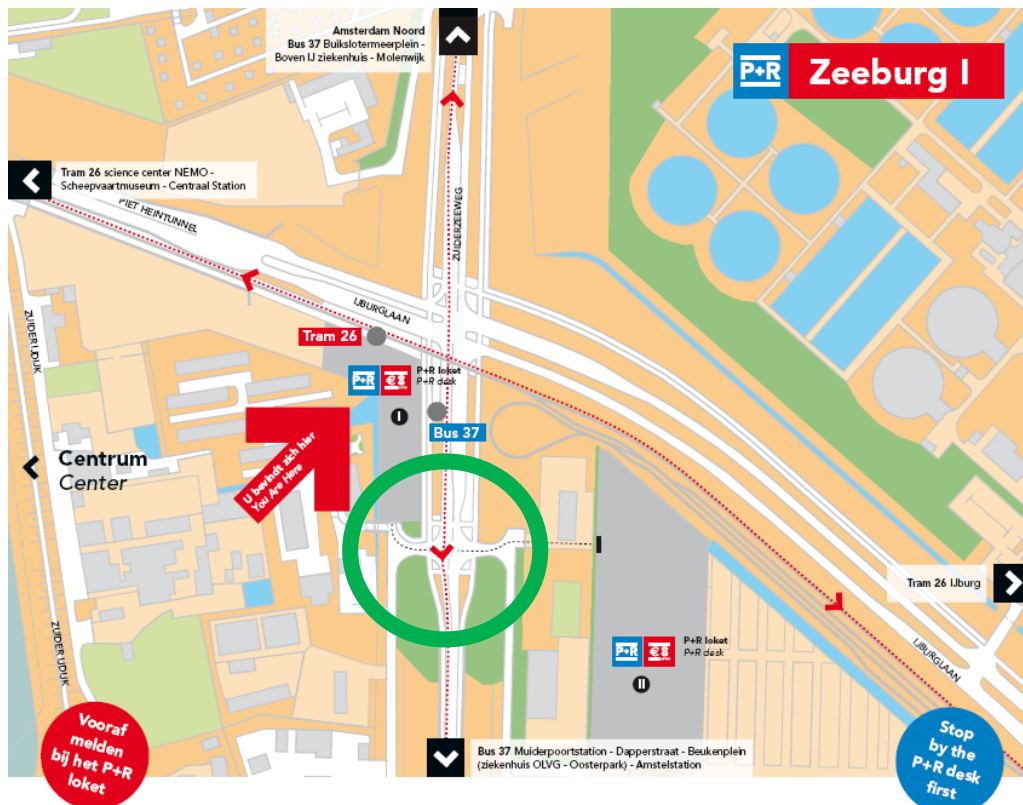
Tegelijk is er op de Zuider IJdijk en de wegen eromheen natuurlijk meer verkeer. Op de website www.verkeersprognoses.amsterdam.nl staan de geprognostiseerde intensiteiten voor 2015 per wegvak in de (maatgevende) twee uur avondspits. Daaruit blijkt dat de Zuider IJdijk op dit moment in de laagste categorie valt met minder dan 50 voertuigbewegingen in twee uur avondspits. Voor het drukste uur is het gebruikelijk om daarvan 55% te nemen, dus zijn er nu minder dan 28 bewegingen in het drukste uur.

Hierbij komt dan in het drukste uur in het ongunstigste geval 10% van de etmaalintensiteit die we net berekenden. In het hoogseizoen zou dat gaan om 33 auto's. Ook hier weer rekenen we met kentallen die voor dit geval erg aan de hoge kant zijn. Mede omdat we verwachten dat de avondspits juist in het kampeer-hoogseizoen minder druk is en omdat kampeerders niet zo geconcentreerd in de avondspits zullen rijden, zal dit spitsgetal waarschijnlijk veel lager blijven.

De Zuider IJdijk is te zien op Google Streetview en daaruit blijkt dat het vrijwel overal breed genoeg is voor twee personenauto's om elkaar te passeren. Een dergelijke weg kan makkelijk dit soort hoeveelheden verkeer (in het drukste uur van het jaar dus 'minder dan 28' plus 'maximaal 33' auto's) verwerken.

2.2 Kruispunt

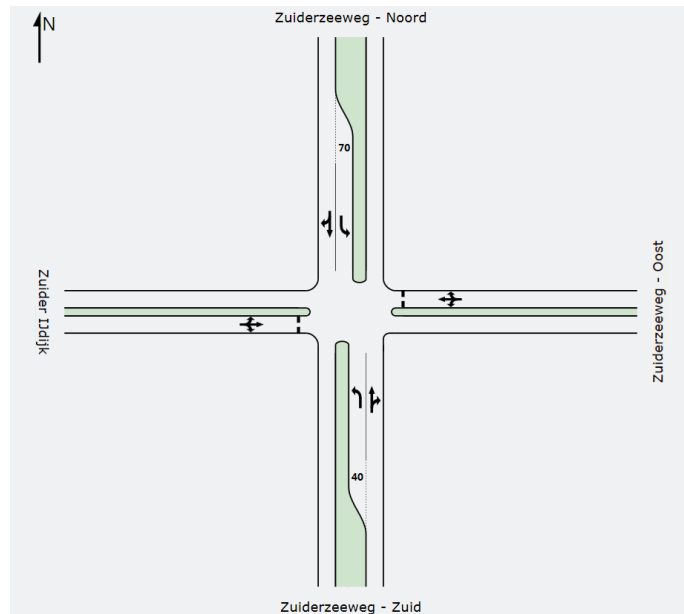
Het kruispunt Zuider IJdijk – Zuiderzeeweg vraagt om een uitgebreidere analyse. Dat komt niet zozeer door de extra auto's die door de 223 extra staanplaatsen gegeneerd worden, maar doordat het nu al een volle kruising is. Dat komt onder meer doordat de kruising aan beide zijden toegang geeft tot een deel van de 600 parkeerplaatsen van P+R Zeeburg en omdat hij slechts zo'n 120 meter verwijderd is van de grote kruising Zuiderzeeweg-IJburglaan.



Illustratie van <http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeren-amsterdam/p-r/zeeburg-ii/>, de groene cirkel omvat de kruising die we hier analyseren.

2.3 Modelberekening

Om na te gaan of de extra ritten ten gevolge van de uitbreiding van de camping kunnen worden afgewikkeld op het kruispunt Zuider IJdijk – Zuiderzeeweg hebben wij een kruispuntberekening uitgevoerd met behulp van het programma Sidra Intersection. Op de onderstaande afbeelding is de configuratie van het kruispunt weergegeven.



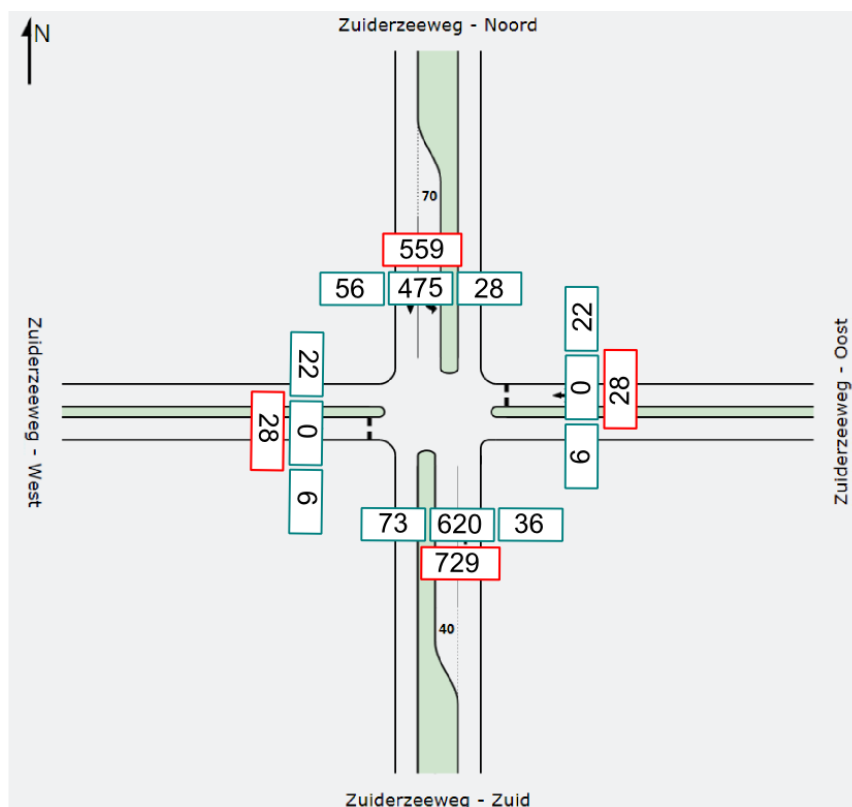
De berekening is uitgevoerd voor een tweetal situaties, namelijk de situatie 2015 zonder de extra ritten ten gevolge van de uitbreiding van de camping en de situatie 2015 inclusief de uitbreiding van de camping.

De verkeersgegevens die als basis voor de berekeningen zijn gebruikt, zijn afgeleid van de website <http://www.verkeersprognoses.amsterdam.nl>. Op deze website worden door DIVV de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel Genmod2010 gepubliceerd. Voor de berekeningen hanteren wij de intensiteiten uit het planjaar 2015.

Voor het kruispunt zijn alleen gegevens beschikbaar op wegvakniveau van de Zuiderzeeweg ten noorden en zuiden van het kruispunt. We kunnen op basis hiervan niet één op één de kruispuntstromen herleiden. Daarom is het noodzakelijk om aannames te doen ten aanzien van de verdeling van het op het kruispunt:

- Verkeer vanaf beide zijwegen: 80% richting IJburglaan en 20% richting Indische buurt;
- Verkeer vanuit noorden: 85% rechtdoor, 10% rechtsaf, 5% linksaf;
- Verkeer vanuit zuiden: 85% rechtdoor, 10% linksaf, 5% rechtsaf.

Als we deze verdeling hanteren dan komen we tot de kruispuntstromen zoals op de onderstaande afbeelding is weergegeven. Deze intensiteiten hebben betrekking op het drukste spitsuur (55% van de 2 uurs-avondspits). Dit betreft de situatie zonder de extra ritten van en naar de camping.



Uit de modelanalyse blijkt dat voor het verkeer dat komt vanaf de Zuider IJdijk, sprake is van een vertraging van gemiddeld 36 seconden. Gezien de verhoudingen in de verkeersstromen lijkt het voor het verkeer op deze arm lastig om het kruispunt op te kunnen rijden. Dat is al het geval in de huidige situatie.

In het ongunstigste geval komen er door de uitbreiding van de camping in het drukste spitsuur 33 auto's (=10% van de etmaalintensiteit op de maatgevende dag) bij op de niet-hoofdrichtingen. Als we die ongunstigste situatie doorrekenen in het kruispuntmodel, dan blijkt dat op de Zuider IJdijk de vertraging is toegenomen naar gemiddeld circa 44 seconden.

In deze berekening is geen rekening gehouden met de kruising met verkeerslichten even verderop. Deze zorgt er waarschijnlijk voor dat er gaten vallen in de verkeersstroom (zgn. hiaten). Hierdoor komt er meer ruimte om de hoofdrijbaan op te rijden dan wanneer het verkeer regelmatig verdeeld aankomt.

2.4 Realistische toename

Zoals we al aangaven, zijn de kentallen waar we mee rekenden hoogstwaarschijnlijk te hoog voor deze situatie. Er is nóg een indicatie waarom dat zo is. De camping heeft momenteel in totaal ongeveer 440 tent/cabin/wagonetteplaatsen. Hiervoor zijn 190 parkeerplaatsen beschikbaar. Het CROW gaat echter uit van een parkeernorm voor een camping van minimaal 1,1 parkeerplek per staanplaats, dus zouden er voor de 440 plaatsen minstens 484 parkeerplaatsen moeten zijn. Er is nu echter bij camping Zeeburg geen parkeerpbleem, sterker nog, de tijdelijke dependance van de

camping zónder parkeerplaatsen staat óók vol met tenten. Te verwachten valt dat juist deze gasten, die dus allemaal zonder auto zijn, terechtkomen op de uitbreiding en dat de verhouding parkeerplaatsen per tentplaats nog gunstiger (lager) zal worden. Camping Zeeburg is dan ook van plan om maar 40 extra parkeerplekken voor de 200 extra tentplaatsen aan te leggen.

Het huidige aantal parkeerplaatsen is maar een factor 0,4 van de CROW-norm. Het ligt voor de hand dat de verkeersgeneratie ook ongeveer zo veel lager zal zijn. Dat zou betekenen dat de extra plekken op een normale dag niet meer dan $(0,4 * 89 =)$ 35 extra ritten per etmaal zouden genereren. Hier zitten de 23 extra campers ook bij, dat maakt de inschatting nog hoger. Die campers genereren namelijk wel ritten, maar hoogstwaarschijnlijk alleen bij aankomst en vertrek.

Op de voor het CROW maatgevende dag in juli komen we dan op niet meer dan $(0,4 * 326 =)$ 130 ritten per etmaal, dus maar 13 ritten in het drukste spitsuur, voor zover er al sprake is van een spitsuur bij campinggasten. Het kán ook nauwelijks meer worden; kampeerders die met de auto komen terwijl er geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn worden verwezen naar andere campings. Op de openbare weg wordt niet geparkeerd t.b.v. de camping.

2.5 Conclusie

We begonnen dit onderzoek met twee vragen:

- 1) Wat is de verkeersaantrekkende werking van 200 extra tentplaatsen en 23 extra camperplaatsen?
- 2) Kan dit extra verkeer goed worden afgewikkeld op het aansluitende bestaande wegennet?

De antwoorden blijken uit bovenstaande:

- 1) De extra tentplaatsen zorgen voor enige tientallen extra verkeersbewegingen op een normale dag, oplopend tot 130 (aangepaste berekening) ritten per etmaal in het hoogseizoen. Deze ritten kunnen goed worden afgewikkeld over de Zuider IJdijk.
- 2) Op de kruising met de Zuiderzeeweg zal verkeer van de Zuider IJdijk even moeten wachten voor het de hoofdrijbaan op kan rijden. Dat is nu al zo en zal door de uitbreiding van de camping uiteraard niet beter worden. We verwachten echter dat de uitbreiding ook niet heel veel negatieve invloed heeft. Bij de extra tentplekken worden relatief weinig extra parkeerplekken gemaakt en zijn dus weinig extra verkeersbewegingen te verwachten. Daarbij heeft de camping zijn pieken op andere momenten dan de avondspits die voor de rest van het verkeer maatgevend is.

De invloed van de camping op de totale verkeerssituatie is daarmee niet maatgevend en dit zou dus geen beletsel moeten zijn om de uitbreiding in het bestemmingsplan mogelijk te maken.

■ ■ ■ LIGTERMOET
■ ■ ■ & PARTNERS
adviseurs in verkeersbeleid

Stationsplein 7a
2801 AK Gouda
T 0182 520 870
F 0182 520 877
E info@ligpart.nl
I www.ligpart.nl

