



Verkeerstoets

Woonboten de Kom Zeeburgerbaai

projectnummer 0416333.00
definitief
30 augustus 2017

Verkeerstoets

Woonboten de Kom Zeeburgerbaai

projectnummer 0416333.00

definitief revisie 02
30 augustus 2017

Auteurs

Mike Heerekop

Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam - Afdeling Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

datum vrijgave 30-8-17	beschrijving revisie 02 definitief
---------------------------	---------------------------------------

goedkeuring H.W. Lindeboom

vrijgave T. Artz

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
2	Plangebied	2
2.1	Definitieve situatie	2
2.2	Tijdelijke situatie	2
3	Definitieve situatie woonboten Zeeburgerbaai	4
3.1	Bereikbaarheid	4
3.2	Verkeersgeneratie	6
3.3	Verkeersveiligheid	6
3.4	Parkeren	7
3.5	Conclusie effecten verkeer definitieve locatie woonboten	8
4	Tijdelijke situatie woonboten Oostpunt	10
4.1	Bereikbaarheid	10
4.2	Verkeersgeneratie	12
4.3	Verkeersveiligheid	12
4.4	Parkeren	13
4.5	Conclusie effecten verkeer tijdelijke locatie woonboten	14

1 Inleiding

Zeeburgereiland wordt ontwikkeld tot een hoog stedelijk gebied. Daarvoor moet de zuidelijke dijk (Zuider IJdijk) op Zeeburgereiland nog versterkt worden. Beoogd is de werkzaamheden hiervoor in 2018 te laten starten. Om deze werkzaamheden te kunnen uitvoeren, moeten de huidige woonboten in De Kom van de Zeeburgerbaai tijdelijk (circa 1,5 jaar) naar een andere locatie verplaatst worden. Na afronding van de dijkversterkingswerkzaamheden krijgen de woonboten weer een plek in De Kom van de Zeeburgerbaai.

Voor de definitieve locatie van de woonboten wordt een bestemmingsplan opgesteld. De tijdelijke locatie van de woonboten wordt mogelijk gemaakt via een omgevingsvergunning tot tijdelijke afwijking van het bestemmingsplan.

Verkeerstoets

Voor zowel de toelichting bij het bestemmingsplan als de onderbouwing bij de aanvraag van de omgevingsvergunning is voor de relevante omgeving onderzocht wat de te verwachten effecten zijn op het gebied van verkeer bij de (her)locatie van de woonboten. Deze verkeerstoets maakt voor de definitieve en tijdelijke locatie inzichtelijk wat de verkeers- en parkeereffecten zijn: de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling, verkeersstructuur en parkeren en de verkeersveiligheid.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de ligging van de definitieve locatie en de tijdelijke locatie van de woonboten beschreven en afgebeeld. Vervolgens is voor de definitieve locatie ingegaan op de bereikbaarheid, verkeersgeneratie, verkeersveiligheid en de parkeersituatie (hoofdstuk 3). Tenslotte is dit in hoofdstuk 4 ook gedaan voor de tijdelijke locatie van de woonboten.

2 Plangebied

2.1 Definitieve situatie

Het plangebied voor de definitieve locatie van de woonboten is gesitueerd aan de zuidzijde van Zeeburgereiland in de kom van de Zeeburgerbaai. Dit komt overeen met de huidige locatie van de woonboten. Het plangebied is via de Zuider IJdijk en de Zuiderzeeweg ontsloten op de IJburglaan en Amsterdamse Brug. Vanuit het zuiden wordt het plangebied ontsloten via de Diemerzeedijk.

In de definitieve situatie komen 26 woonboten en de 3 woonarken in de kom van de Zeeburgerbaai te liggen. Een deel van de woonboten en/of woonarken zal op de huidige locatie terugkomen, een deel zal komen te liggen op de plek waar nu het Holland Sport Boat Centre (HSBC) is gevestigd. Het HSBC wordt verplaatst¹ naar de oostzijde in oksel van de A10 – IJburglaan.



Afbeelding 1: ligging definitieve locatie woonboten Zeeburgereiland

2.2 Tijdelijke situatie

Het plangebied voor de tijdelijke locatie van de woonboten is gesitueerd aan de oostzijde van Zeeburgereiland (Oostpunt), ten oosten van de ring A10. De tijdelijke locatie is via de IJdijk ontsloten op de IJburglaan.

In de huidige situatie zijn er 26 woonboten en drie woonarken op de huidige locatie. In de tijdelijke situatie gaan 23 woonboten naar de Oostpunt. Drie woonboten blijven in de kom van de Zeeburgerbaai. Deze woonarken blijven aan de oostelijke zijde van de Amsterdamse Brug liggen. Na de afronding van de dijkversterking worden deze naar de definitieve locatie verplaatst.

¹ Met het verplaatsen van het HSBC komt ook de huidige ontsluiting via de Zuiderzeeweg te vervallen. Het effect hiervan op de verkeerssituatie is niet meegenomen. In de praktijk heeft dit alleen maar een positief effect op de definitieve locatie van de Zuider IJdijk.



Afbeelding 2: ligging tijdelijke locatie woonboten Oostpunt Zeeburgereiland

3 Definitieve situatie woonboten Zeeburgerbaai

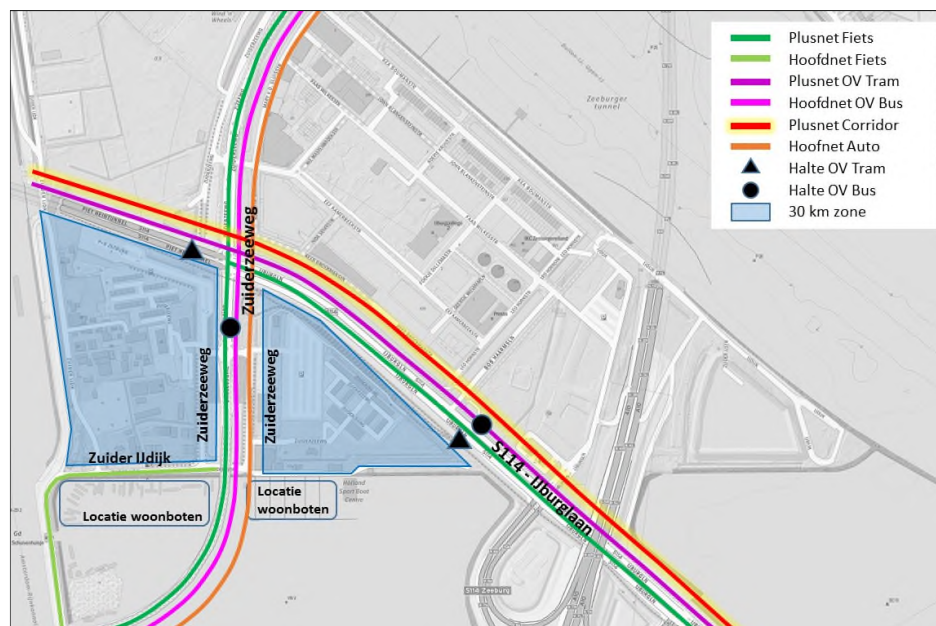
3.1 Bereikbaarheid

Functie

De locatie van de woonboten in de kom van de Zeeburgerbaai ligt aan de rand van Zeeburgereiland. De wegen in het gebied rondom de locatie dragen voor het merendeel de naam Zuider IJdijk en Zuiderzeeweg. De locatie voor de woonboten ontsluit via de Zuider IJdijk en Zuiderzeeweg op de ontsluitingsroute Zuiderzeeweg. Van hieruit is via de Amsterdamsebrug het Oostelijk Havengebied/Amsterdam Oost bereikbaar. Via de Zuiderzeeweg en de IJburglaan (S114) is het centrum van Amsterdam (via de Piet Heintunnel), de ring A10 en IJburg bereikbaar. Verder leidt de Zuiderzeeweg via de Schellingwouderbrug naar Amsterdam Noord. De Zuiderzeeweg/Amsterdamse Brug is onderdeel van de hoofdnetten Auto en OV/bus en het plusnet Fiets. De IJburglaan (S114) maakt onderdeel uit van de plusnetten Fiets, OV/tram en Corridor Auto.

Vanaf de Zuiderzeeweg (ontsluitingsroute) is het gebied een 30 km/h zone.

Met het openbaar vervoer is het gebied per tram (Centraal Station – IJburg) via de halte Zuiderzeeweg (loopafstand circa 400 m - 750 m) en de halte Bob Haarmslaan (350 m – 750 m) bereikbaar. De halte Zuiderzeeweg ligt direct aan het P+R Zeeburg. Per bus (Amstel Station – Molenwijk) is het gebied bereikbaar.



Afbeelding 3: verkeersstructuur en hoofdnetten auto, OV en fiets

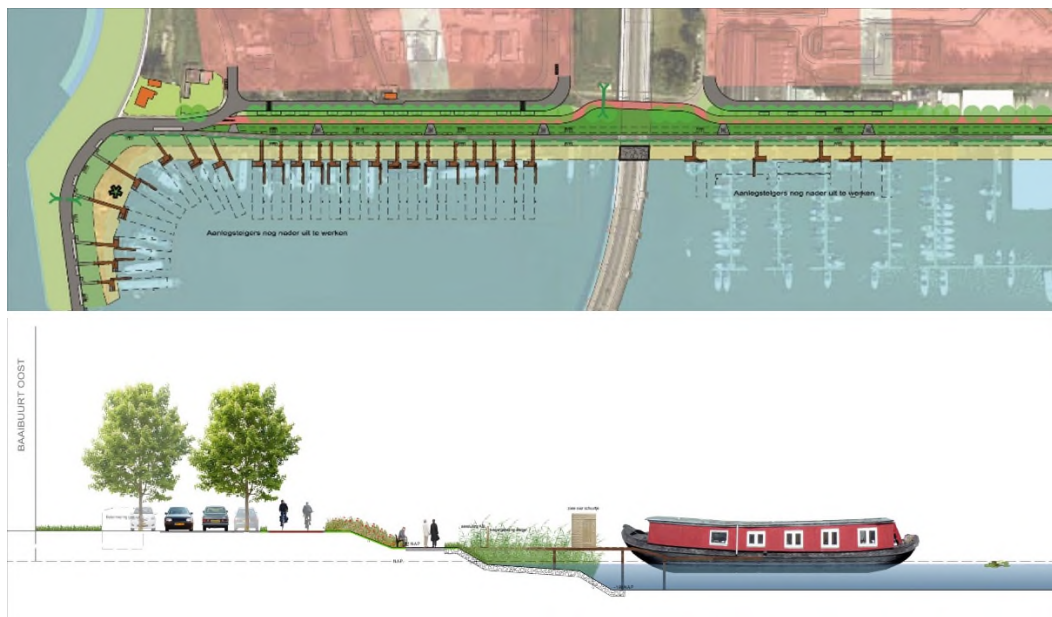
Vormgeving

In de huidige situatie zijn de Zuider IJdijk en Zuiderzeeweg (30 km zone) in twee richtingen toegankelijk voor het verkeer. Fietzers maken gebruik van de rijbaan. Op de Zuider IJdijk geldt betaald parkeren en is een parkeerverbodzone ingesteld. De Zuider IJdijk is voorzien van langspaarkeerplaatsen die ook gebruikt kunnen worden door vergunninghouders. Voorzieningen voor voetgangers ontbreken. Zij maken gebruik van de rijbaan.

In de nieuwe (definitieve) situatie wordt op de dijk een rijbaan voor tweerichtingsverkeer aangelegd (5,6 meter) welke aan beide zijden wordt geflankeerd met parkeerhavens voor langsparkeren (2,2 meter). De verbinding voor het autoverkeer op de Zuider IJdijk ter hoogte van de oost- en westzijde van de Amsterdamsebrug, komt te vervallen. Deze blijft alleen toegankelijk voor het langzaam verkeer.

Voor het fietsverkeer wordt vanaf de oksel van de Zeeburgerbaai een vrijliggend fietspad (tweerichting fietsverkeer, 4,5 meter) aangelegd. Eveneens vanuit de oksel van de Zeeburgerbaai wordt op een lager gelegen voetdijk een voetpad (3 meter) aangelegd. Zowel het voetpad als het fietspad sluiten aan op de halte Bob Haarmslaan. Na de oksel van de Zeeburgerbaai (in zuidelijke richting) maken fietsers gebruik van de rijbaan. Voor voetgangers is geen apart voetpad voorzien.

In afbeelding 4 is het voorstel voor de herinrichting opgenomen.



Afbeelding 4: voorstel inrichting definitieve situatie woonschepen Zeeburgerbaai en doorsnede Zuider IJdijk

Intensiteiten

Voor een beeld van de intensiteiten (motorvoertuigen) op de wegen in het plangebied is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA, prognose jaar 2030). In bijlage 1 zijn voor de ochtend- en avondspits en etmaal de intensiteiten afgebeeld. In het plangebied is de

verblijfsfunctie van wegen in de 30 km zone dominant. Kenmerkend bij deze wegen is een lage intensiteit: kleiner dan 4.000 – 6.000 motorvoertuigen (mvt)/etmaal. De intensiteit op de Zuider IJdijk en Zeeburgerweg (30 km zone) is met circa 700 mvt/etmaal beperkt.

3.2 Verkeersgeneratie

Een deel van de verkeersbewegingen op de Zuider IJdijk en Zeeburgerweg (30 km zone) is het gevolg van de verkeersgeneratie van de woonboten in de kom van de Zeeburgerbaai. Onder verkeersgeneratie verstaan we het aantal motorvoertuigen dat van en naar de locatie rijdt op een gemiddelde weekdag. Om dit voor de definitieve locatie te bepalen, is gebruik gemaakt van de kencijfers voor verkeersgeneratie van het CROW (kennismodule Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012).

In de nieuwe situatie is ruimte voor maximaal 29 ligplaatsen. Dit is vergelijkbaar met het huidige aantal woonschepen en woonarken. De woonschepen en woonarken worden vanuit de verkeersgeneratie gezien als woningen: in totaal dus maximaal 29 woningen. Verder wordt uitgegaan van een ligging van de woonschepen in een 'zeer sterk stedelijk gebied' in de 'rest van de bebouwde kom', zoals deze zijn gecategoriseerd in de CROW-publicatie. In tabel 1 is de verkeersgeneratie berekend.

Tabel 1: verkeersgeneratie woonboten (mvt/etmaal)

Omschrijving	Omvang	Verkeersgeneratie (per woning)		Verkeersgeneratie (mvt/etmaal)	
		Min.	Max.	Min.	Max.
Woonschepen kom Zeeburgerbaai	29 woningen	7,3	8,1	212	235

Uitgaande van de meest ongunstige situatie (maximum) veroorzaken de woonboten op basis van de kencijfers gemiddeld circa 235 ritten per etmaal. Deze ritten worden hoofdzakelijk afgewikkeld op de route Zuider IJdijk, Zuiderzeeweg, Amsterdamsebrug en IJburglaan.

De verkeersgeneratie van de woonschepen ten opzichte van de intensiteiten op de Zuiderzeeweg/Amsterdamsebrug en de IJburglaan zijn klein, 1% - 2%. Het aandeel op de intensiteiten van de Zuider IJdijk, Zuiderzeeweg (30 km zone) van de woonboten is circa 65% - 75%.

3.3 Verkeersveiligheid

Met de bron ViaStat is onderzocht of zich in de omgeving van definitieve locatie ongevallen hebben voorgedaan. Hierbij is alleen gekeken naar de wegen binnen de 30 km/zone. De Zuiderzeeweg, Amsterdamsebrug en IJburglaan zijn hierbij buiten beschouwing gelaten omdat het aandeel verkeer van de woonboten op deze wegen ten opzichte van het totaal, erg klein is. Daarbij verandert de fysieke verkeerssituatie op deze wegen door de herontwikkeling van de locatie van de woonboten niet.

In bijlage 2 zijn de resultaten van de ongevalsregistraties uit ViaStat opgenomen. Uit de ViaStat database blijkt dat er in de periode 2010 - 2015 op de Zuider IJdijk 3 (geregistreerde) ongevallen

zijn gebeurd². Hiervan is in 1 geval sprake van een ongeval met een ziekenhuis opname. Nadere details over het ongeval zijn niet bekend. De overige ongevallen op de Zuider IJdijk zijn ongevallen met uitsluitend materiele schade.

3.4 Parkeren

Op gebied van parkeren is het belangrijk om voldoende parkeerplaatsen op loopafstand van de woonboten te realiseren. Voldoende parkeerplaatsen zorgt voor een goede parkeerwaliteit en voorkomt overlast voor de omgeving. Voor de berekening van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in de 'Overgangsregeling verlengen parkeernormen' van de gemeente Amsterdam (maart 2016).

Zoals reeds eerder is aangegeven, worden de woonschepen gezien als woningen. In totaal wordt voorzien in 29 ligplaatsen wat overeenkomt met 29 woningen. De bouwregels van het bestemmingsplan bieden de mogelijkheid om 50 % van de ligplaatsen in te laten nemen door woonarken (maximaal 14 woonarken) en 50% door woonboten. Verder wordt uitgegaan van een ligging in 'Gebied 2' van de 'Kaart gebiedsindeling van stadsdeel Oost' zoals deze is opgenomen in de 'Overgangsregeling verlengen parkeernormen' van de gemeente Amsterdam. Voor de woonschepen is uitgegaan van de woning categorie 'Middel duur'. Voor de woonarken is de categorie 'Woning – duur' aangehouden. In de onderstaande tabel is de parkeerbehoefte berekend.

Tabel 2: Parkeerbehoefte woonboten definitieve locatie (aantal parkeerplaatsen)

Omschrijving	Functie	Omvang	Parkeereis			Parkeerbehoefte	
			Min.	Max.	Eenheid	Min.	Max.
Woonschepen Kom West	Woning - middel duur	15 woningen	0,7	1	per woning	11	15
Woonschepen Kom West	Woning - duur	14 woning	0,9	1,5	per woning	13	21
Parkeren bezoekers		29 woningen	0,1	0,1	per woning	3	3
Totaal						26	39

Parkeereis woonboten

Omschrijving	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
Woonschepen Kom West	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woonschepen Kom West	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Parkeren bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Aanwezigheidspercentages

Omschrijving	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
Woonschepen Kom West	5	5	9	8	11	6	8	7
Woonschepen Kom West	6	6	11	10	13	8	10	9
Parkeren bezoekers	0	1	2	2	0	2	3	2
Totaal	12	12	23	21	23	16	21	18

Parkeerbehoefte minimaal

² In de periode tot 2015 is de landelijke ongevallenregistratiegraad sterk afgenomen. Hierdoor zijn veel ongevallen niet in de database vastgelegd. De kans bestaat dat ongevallen zijn niet gemeld of geregistreerd. Sinds 2015 is dit aan het verbeteren. Een hoger aantal ongevallen in 2015 is hier mogelijk het gevolg van.

Omschrijving	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
Woonschepen Kom West	8	8	14	12	15	9	12	11
Woonschepen Kom West	11	11	19	17	21	13	17	15
Parkeren bezoekers	0	1	2	2	0	2	3	2
Totaal	18	19	35	31	36	23	32	27

Parkeerbehoefte maximaal

Wanneer wordt uitgegaan van de meest ongunstige situatie dan dienen er in de definitieve situatie voor de woonschepen aan de Zuider IJdijk 36 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn.

In het Voorstel Zuider IJdijk³ (2016) valt uit het voorstel voor de inrichting van de definitieve situatie van de woonschepen op te maken dat aan beide zijden van de Zuider IJdijk (wegvak oksel Zeeburgerbaai – Amsterdamse Brug) parkeerhavens zijn voorzien. In totaal zijn circa 20 parkeerplaatsen per zijde te realiseren. Op het zuidelijke deel van de Zuider IJdijk wordt parkeren op de rijbaan mogelijk. Naar verwachting komen hier 10 – 15 parkeerplaatsen beschikbaar.

3.5 Conclusie effecten verkeer definitieve locatie woonboten

Vanuit verkeer zijn er geen belemmeringen voor de definitieve locatie van de woonboten in de kom van de Zeeburgerbaai. Naast de voorziene inrichting van de Zuider IJdijk zijn geen infrastructurele maatregelen nodig om de ligplaatsen voor de woonboten te realiseren op de definitieve locatie.

Veranderingen in het verkeersbeeld (doorstroming en kwaliteit verkeersafwikkeling) op deze wegen zijn niet te verwachten, omdat vanuit de verkeersaantrekkende werking de definitieve locatie gelijk is aan de bestaande situatie.

Bereikbaarheid

In de definitieve situatie (nieuwe situatie) zijn de veranderingen in de functie van wegen in het gebied beperkt. De Zuider IJdijk en Zuiderzeeweg blijven onderdeel uitmaken van de 30 km zone. De Zuiderzeeweg aan de oostzijde van de Amsterdamsebrug vervalt. Dit is mede het gevolg van de verplaatsing van HSBC. In de nieuwe situatie wordt dit deel van de Zuiderzeeweg een fietspad in twee richtingen.

De vormgeving van de Zuider IJdijk sluit in de definitieve situatie aan bij de functie van de weg als verblijfsgebied. Het voorgestelde profiel sluit aan bij de uitgangspunten voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (bibeko) voor gemengd verkeer (met en zonder parkeren in havens) uit het Wegontwerp bibeko van de ASVV (aanbevelingen-voor-verkeersvoorzieningen, CROW).

Intensiteiten

Als vuistregel geldt doorgaans dat de intensiteit van wegen in verblijfsgebieden (30 km zone) lager is dan 4.000 – 6.000 mvt/etmaal. De intensiteit op de Zuider IJdijk en Zuiderzeeweg blijft met 600 – 700 mvt/etmaal volgens het verkeersmodel ruim onder deze waarden.

³ Dit stuk is een bijlage bij het concept voorstel Zuider IJdijk van november 2016.

Het aantal verkeersbewegingen dat wordt veroorzaakt door de woonschepen is gemiddeld circa 225 mvt/etmaal. Dit is circa 65% - 75% van de totale intensiteit op de Zuider IJdijk. De invloed van het verkeer dat gegenereerd wordt door de woonboten op de Zuiderzeeweg/Amsterdamse Brug en de IJburglaan is zeer beperkt.

Veranderingen in het verkeersbeeld (doorstroming en kwaliteit verkeersafwikkeling) op deze wegen zijn niet te verwachten. De definitieve locatie voor de woonboten is immers gelijk aan de locatie van de woonboten in de huidige situatie. In de intensiteiten treden dan ook geen wijzigingen op, omdat met de woonboten in het VMA (referentie prognose 2030) al rekening is gehouden.

Parkeren

Uit de berekening van de parkeerbehoefte blijkt dat maximaal 36 parkeerplaatsen nodig zijn voor het parkeren van bewoners en bezoekers van bewoners. In het voorgestelde ontwerp zijn voldoende mogelijkheden om het gewenste aantal parkeerplaatsen te realiseren.

Verkeersveiligheid

Het aantal ongevallen op de Zuider IJdijk is minimaal en de ernst van de ongevallen is beperkt. Door de herinrichting verbeterd de verkeersveiligheid omdat voor een gedeelte het fietsverkeer gebruik kan maken van een vrijliggend fietspad (tweerichtingen) en de voetgangers een apart voetpad krijgen. Daarbij sluit de inrichting beter aan bij de functie van de weg waardoor het voor de weggebruiker nog duidelijker wordt wat van hem of haar wordt verwacht.

4 Tijdelijke situatie woonboten Oostpunt

4.1 Bereikbaarheid

Functie

De locatie van de woonboten aan de Oostpunt ligt aan oostkant van Zeeburgereiland (zie ook afbeelding, pagina 3). De tijdelijke locatie wordt via de IJdijk ontsloten op de IJburglaan. Via de IJburglaan (S114) is het centrum van Amsterdam (via de Piet Heintunnel), de ring A10 en IJburg bereikbaar. Verder leidt de IJburglaan via de Zuiderzeeweg en Schellingwouderbrug naar Amsterdam Noord. De Zuiderzeeweg/ Amsterdamse Brug/ Schellingwouderbrug zijn onderdeel van de hoofdnetten Auto en OV/bus en het plusnet Fiets. De IJburglaan (S114) maakt onderdeel uit van de plusnetten Fiets, OV/tram en Corridor Auto.

Het snelheidsregime op de IJburglaan (ontsluitingsroute) is 50 km/uur.

De tijdelijke locatie voor de woonboten wordt niet op loopafstand ontsloten met het openbaar vervoer. Voor bus- en tramlijnen is een invloedsgebied van 400 tot 500 meter gebruikelijk. De dichtstbijzijnde halte van de tram en bus liggen aan de IJburglaan, ter hoogte van de Bob Haarmslaan:

- tram, lijnCentraal Station – IJburg via de halte Zuiderzeeweg (loopafstand circa 1 km);
- bus, halte Bob Haarmslaan (loopafstand circa 1 km).

Vormgeving

De IJdijk is in twee richtingen toegankelijk voor het verkeer. Vanaf de IJburglaan is fietsen op de IJdijk niet toegestaan. Fietsers beschikken langs de IJburglaan over vrijliggende fietspaden. Via het vrijliggende fietspad langs de Bob Haarmslaan is de tijdelijke locatie met de fiets bereikbaar. De fietspaden aan de IJburglaan en Bob Haarmslaan worden geflankeerd door een voetpad. Voor het langzaam verkeer zijn op de IJdijk (parallel aan het Buiten-IJ) geen goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers aanwezig. Over een deel van dit wegvak is een fietspad aanwezig. De kwaliteit van dit fietspad is slecht. Voetgangers maken gebruik van de rijbaan.

In de afbeeldingen 5 tot en met 7 zijn voor de aansluiting IJburglaan – Bob Haarmslaan en de IJdijk ter hoogte van het Buiten-IJ een beeld gegeven van de huidige inrichting van de weg.



Afbeelding 5: wegbeeld vanuit de IJburglaan naar de Bob Haarmslaan



Afbeelding 6: wegbeeld IJdijk in oostelijke richting de tijdelijke locatie woonboten



Afbeelding 7: beeld IJdijk en fietsvoorziening

Intensiteiten

Voor een beeld van de intensiteiten (motorvoertuigen) op de wegen in het plangebied is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA, prognose jaar 2030). In bijlage 1 zijn voor de ochtend- en avondspits en etmaal de intensiteiten afgebeeld. De IJdijk in het gebied rondom de

tijdelijke locatie heeft een lage intensiteit: circa 1.250 mvt/etmaal. Dit ligt onder de waarde die doorgaans wordt aangehouden voor een gebiedsontsluitingsweg (circa 10.000 mvt/etmaal) en erftoegangswegen (kleiner dan 4.000 – 6.000 mvt/etmaal). De lage intensiteit van de wegen komt mede doordat de ontwikkeling van de Bedrijvenstrook nog niet is vastgesteld. Dit hangt onder andere af van de ontwikkeling van de Sluisbuurt. Gedurende de termijn dat de woonboten op de tijdelijke locatie liggen, is een toename van de intensiteit niet te verwachten.

4.2 Verkeersgeneratie

De verkeersbewegingen op de IJdijk bestaan hoofdzakelijk uit verkeer van en naar de horeca voorziening aan de IJdijk, ter hoogte van de Faas Wilkesstraat. Verder wordt de IJdijk gebruikt door verkeer van en naar het controlegebouw van de Zeeburgertunnel en het (grond)depot op de Oostpunt.

Het aantal verkeersbewegingen op de IJdijk neemt toe als gevolg van de verkeersgeneratie van de woonboten aan de tijdelijke locatie. Onder verkeersgeneratie verstaan we het aantal motorvoertuigen dat van en naar de locatie rijdt op een gemiddelde weekdag. Om dit voor de tijdelijke locatie te bepalen, is gebruik gemaakt van de kencijfers voor verkeersgeneratie van het CROW (kennismodule Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie).

In de tijdelijke situatie komen 23 woonschepen aan de Oostpunt te liggen. De woonschepen worden vanuit de verkeersgeneratie gezien als woningen. Verder wordt uitgegaan van een ligging van de woonschepen in een 'zeer sterk stedelijk gebied' in de 'rest van de bebouwde kom'. In tabel 3 is de verkeersgeneratie berekend.

Tabel 3: verkeersgeneratie woonboten tijdelijke locatie (mvt/etmaal)

Omschrijving	Omvang	Verkeersgeneratie (per woning)		Verkeersgeneratie (mvt/etmaal)	
		Min.	Max.	Min.	Max.
Woonschepen Oostpunt	23 woningen	7,3	8,1	168	186

Uitgaande van de meest ongunstige situatie (maximum) veroorzaken de woonboten op basis van de kencijfers, gemiddeld circa 186 ritten per etmaal. Deze ritten worden afgewikkeld op de route IJdijk van en naar de IJburglaan.

De verkeersgeneratie van de woonschepen ten opzichte van de totale intensiteiten op de IJburglaan is zeer klein, minder 1% van de totale intensiteit (prognose mvt/etmaal 2030). Het aandeel op de totale intensiteit van de IJdijk van de woonboten (ter hoogte van de tijdelijke locatie) is circa 10% - 15%.

4.3 Verkeersveiligheid

Met de bron ViaStat is onderzocht of zich in de omgeving van definitieve locatie ongevallen hebben voorgedaan. Hierbij is alleen gekeken naar de IJdijk en Bob Haarmslaan. De IJburglaan is hierbij buiten beschouwing gelaten omdat de omvang van het verkeer dat door de tijdelijke locatie van de woonboten wordt veroorzaakt, ten opzichte van de totale intensiteit,

verwaarloosbaar klein is. Daarbij verandert de fysieke verkeerssituatie op deze wegen door de woonboten op de tijdelijke locatie niet.

In bijlage 2 zijn de resultaten van de ongevalsregistraties uit ViaStat opgenomen. Uit de ViaStat database blijkt dat er in de periode 2010 - 2015 op de IJdijk geen (geregistreerde) ongevallen zijn gebeurd⁴.

4.4 Parkeren

Op gebied van parkeren is het belangrijk om voldoende parkeerplaatsen op loopafstand van de woonboten te realiseren. Voldoende parkeerplaatsen zorgt voor een goede parkeerkwaliteit en voorkomt overlast voor de omgeving. Voor de berekening van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in de 'Overgangsregeling verlengen parkeernormen' van de gemeente Amsterdam (maart 2016).

Zoals reeds eerder is aangegeven, worden de woonschepen gezien als woningen. In totaal wordt uitgegaan van in totaal 23 woningen. Verder wordt uitgegaan van een ligging in 'Gebied 2' van de 'Kaart gebiedsindeling van stadsdeel Oost' zoals deze is opgenomen in de 'Overgangsregeling verlengen parkeernormen'. Voor de woonschepen is uitgegaan van de woning categorie 'Middel duur'. In de onderstaande tabel is de parkeerbehoefte berekend.

Tabel 4: Parkeerbehoefte woonboten tijdelijke locatie (aantal parkeerplaatsen)

Omschrijving	Functie	Omvang	Parkeereis			Parkeerbehoefte	
			Min.	Max.	Eenheid	Min.	Max.
Woonschepen Oostpunt	Woning - middel duur	23 woningen	0,7	1	per woning	16	23
Parkeren bezoekers		23 woningen	0,1	0,1	per woning	2	2
Totaal						18	25

Parkeereis woonboten

Omschrijving	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
Woonschepen Oostpunt	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Parkeren bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Aanwezigheidspercentages

Omschrijving	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
Woonschepen Oostpunt	8	8	14	13	16	10	13	11
Parkeren bezoekers	0	0	2	2	0	1	2	2
Totaal	8	9	16	14	16	11	15	13

Parkeerbehoefte minimaal

Omschrijving	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
Woonschepen Oostpunt	12	12	21	18	23	14	18	16
Parkeren bezoekers	0	0	2	2	0	1	2	2
Totaal	12	12	23	20	23	15	21	18

Parkeerbehoefte maximaal

⁴ In de periode tot 2015 is de landelijke ongevalsregistratiegraad sterk afgenomen. Hierdoor zijn veel ongevallen niet in de database vastgelegd. De kans bestaat dat ongevallen zijn niet gemeld of geregistreerd. Sinds 2015 is dit aan het verbeteren. Een hoger aantal ongevallen in 2015 is hier mogelijk het gevolg van.

Wanneer wordt uitgegaan van de meest ongunstige situatie, dan dienen er bij de tijdelijke locatie van de woonschepen aan oostpunt 23 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn.

Voor de tijdelijke locatie is een inrichtingsvoorstel gemaakt (afbeelding 8). Op basis van dit ontwerp wordt over een lengte van circa 110 meter een parkeerstrook voor langsparkeren gerealiseerd. Uitgaande van een ruimtegebruik van 5 tot 6 meter par auto, biedt dit ruimte voor 18 tot 22 parkeerplaatsen.



Afbeelding 8: luchtfoto huidige inrichting tijdelijke locatie woonboten Oostpunt (bron: Cyclomedia)

4.5 Conclusie effecten verkeer tijdelijke locatie woonboten

Vanuit verkeer zijn geen belemmeringen voor het verplaatsen van de woonboten in de kom van de Zeeburgerbaai naar de tijdelijke locatie aan de Oostpunt van Zeeburgereiland. Voor de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de tijdelijke locatie voor fietsers moet de bestaande fietsvoorziening op de IJdijk (tussen de tijdelijke locatie en de aansluiting op het fiets- en voetpad van de Bob Haarmslaan) worden vernieuwd en worden verlengd. Tevens is voor voetgangers langs dit wegvak een (tijdelijke) voorziening wenselijk. Het aantal parkeerplaatsen in de tijdelijke situatie ligt tussen de minimale en maximale parkeerbehoefte.

Bereikbaarheid

Voor de tijdelijke locatie van de woonboten zijn veranderingen in de functie van wegen in het gebied niet aan de orde en gezien de tijdelijkheid van de locatie, de intensiteiten en het verkeersveiligheidsbeeld niet noodzakelijk.

Intensiteiten

Als vuistregel geldt doorgaans dat de intensiteit van (gebieds)ontsluitingswegen (50 km/uur) maximaal rond de 10.000 mvt/etmaal liggen. De intensiteit op de IJdijk blijft met circa 1.400 mvt/etmaal (inclusief verkeersgeneratie woonboten) volgens het verkeersmodel ruim onder deze waarden.

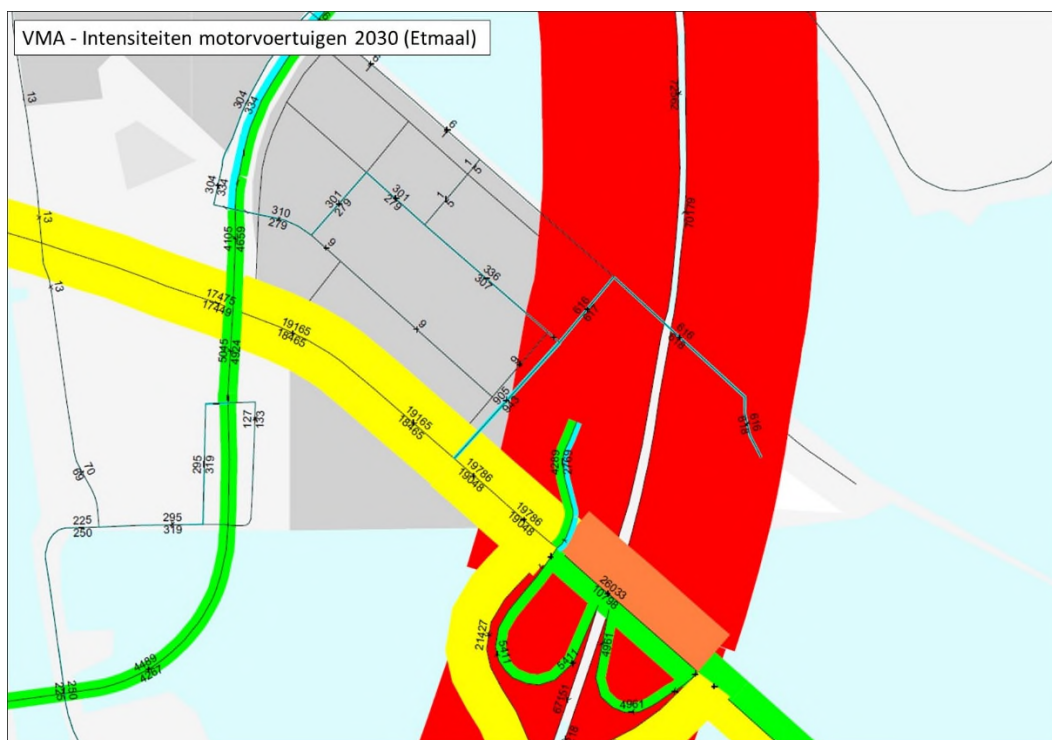
Het aantal verkeersbewegingen dat wordt veroorzaakt door de woonschepen is beperkt, gemiddeld circa 175 per etmaal. De invloed van dit verkeer op de intensiteiten van de IJdijk en de IJburglaan is klein. Veranderingen in het verkeersbeeld (doorstroming en kwaliteit verkeersafwikkeling) op deze wegen is niet te verwachten.

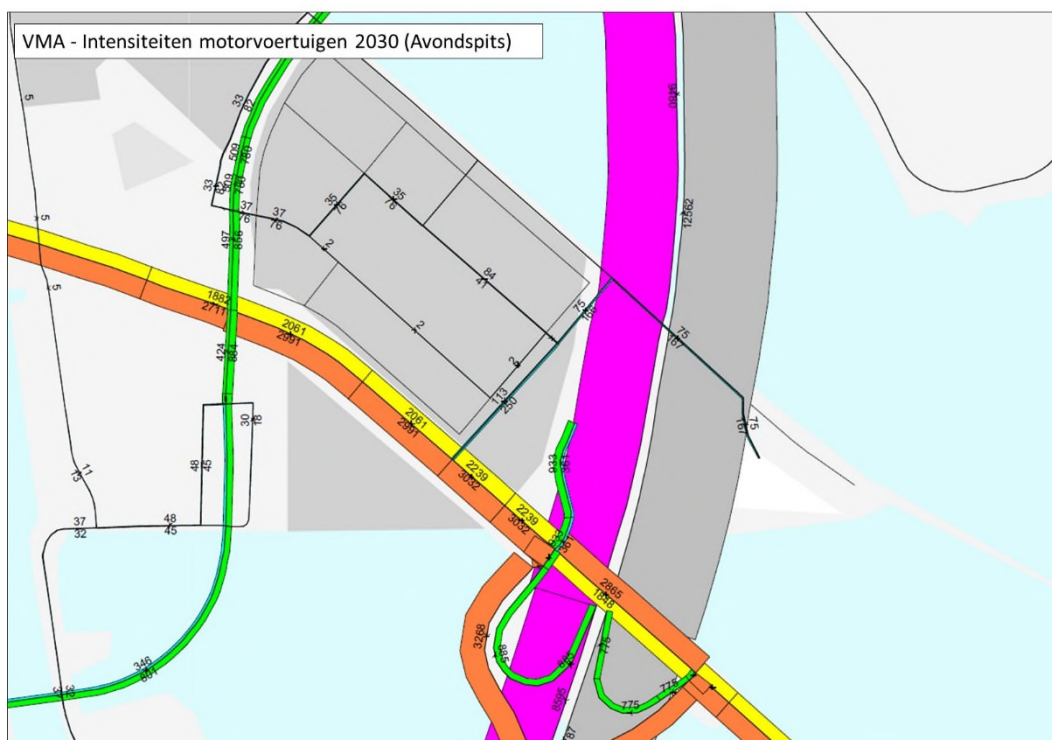
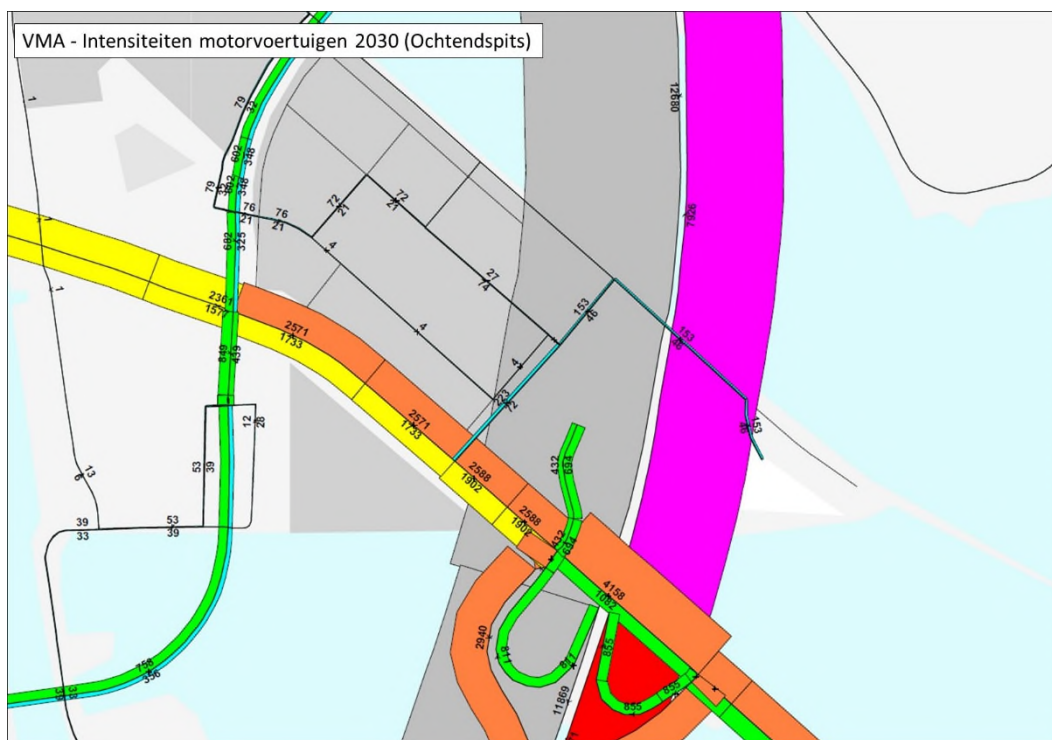
Parkeren

Uit de berekening van de parkeerbehoefte blijkt dat maximaal 23 parkeerplaatsen nodig zijn voor het parkeren van bewoners en bezoekers van bewoners. In het ontwerp van de tijdelijke locatie is ruimte voor 18 tot 22 parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen in de tijdelijke situatie ligt hiermee tussen de minimale en maximale parkeerbehoefte.

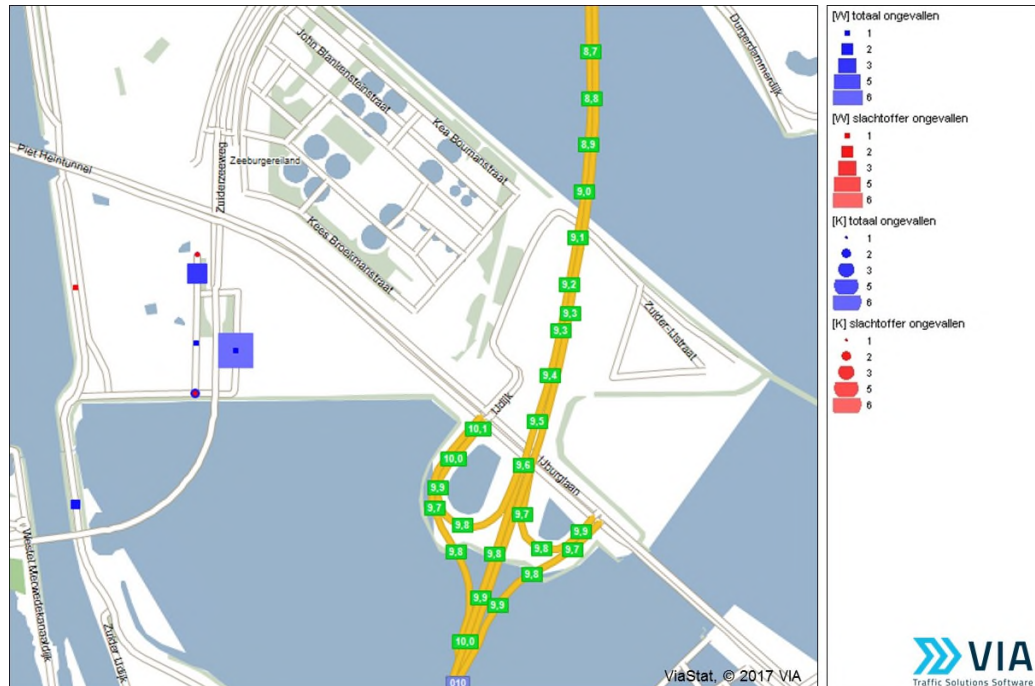
Verkeersveiligheid

Op de IJdijk zijn geen ongevallen geregistreerd in de afgelopen jaren. Naar verwachting zal dit niet veranderen. Om de veiligheid voor fietsers en voetgangers van en naar de tijdelijke locatie te borgen, is een verbetering en verlenging van de bestaande fietsvoorziening langs de IJdijk ter hoogte van het Boven-IJ noodzakelijk. Ook is een voorziening voor voetgangers wenselijk zodat zij geen gebruik (hoeven te) maken van het fietspad of de rijbaan.





Bijlage 1 Ongevallenbeeld onderzoeksgebied



code	omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2010	2010	2	0	0	0	0	0	2
2011	2011	2	0	0	0	0	0	2
2012	2012	4	0	0	0	0	0	4
2013	2013	1	0	0	0	0	0	1
2014	2014	1	0	0	0	0	0	1
2015	2015	9	3	3	0	3	0	6

Ongevallen per straatnaam, aangegeven in welk jaar deze plaatsvonden

Straatnaam	Jaar	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
zuider ijdiik	2012	1	0	0	0	0	0	1
zuider ijdiik	2013	1	0	0	0	0	0	1
zuider ijdiik	2015	1	1	1	0	1	0	0
zuider ijdiik, zuiderzeeweg	2015	2	1	1	0	1	0	1
zuiderzeeweg	2010	2	0	0	0	0	0	2
zuiderzeeweg	2011	2	0	0	0	0	0	2
zuiderzeeweg	2012	3	0	0	0	0	0	3
zuiderzeeweg	2014	1	0	0	0	0	0	1
zuiderzeeweg	2015	6	1	1	0	1	0	5

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. +31 6 21 88 83 50
E. mike.heerekop@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2017

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.