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
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Afweging parkeergaragevarianten De Nieuwe Plantage

Datum 26 september 2017
Kenmerk KPS006/Bkd
Eerste versie

1 Inleiding

In Amsterdam zijn plannen voor de herontwikkeling van de locatie Sint Jacob aan de Plantage Middenlaan. Tot 2016 heeft de locatie de functie gehad van een verzorgingstehuis. Sinds 2016 staat het pand leeg. Op deze locatie wordt een deel van de bestaande bebouwing gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Koopmans Bouwgroep heeft een plan ontwikkeld voor deze locatie. Het voornemen is om op deze locatie de volgende functies te realiseren:

- 325 levensloopbestendige huurwoningen voor 55+ inwoners;
- 3.200 m² bvo intramurale psychogeriatrische zorg met 32 eenheden;
- 500 m² bvo gezondheidscentrum met maximaal 10 behandelkamers
- 400 m² bvo detailhandel;
- 1.600 m² bvo kantoor;
- Parkeergarage met 222 parkeerplaatsen.

Het plan gaat uit van een ontsluiting van de parkeergarage via de Plantage Muidergracht. Goudappel Coffeng heeft de verkeerseffecten van deze ontsluiting beoordeeld en een positief advies gegeven voor deze variant[1].

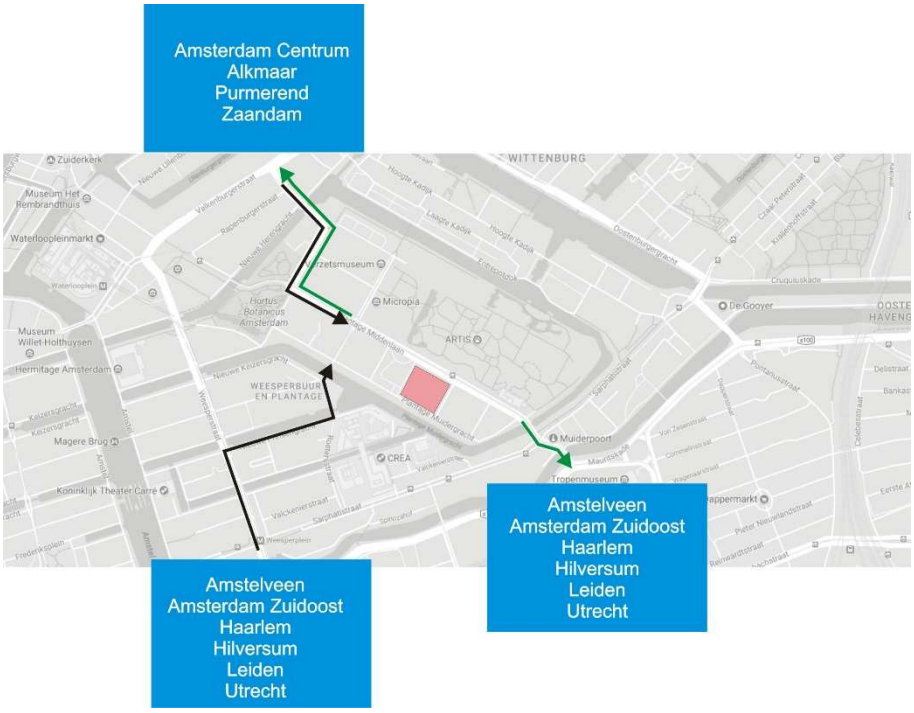
Na behandeling in de Bestuurscommissie Centrum zijn twee alternatieve ontsluitingen van de parkeergarage aan de orde gekomen: ontsluiting via de Plantage Middenlaan en ontsluiting via de Plantage Lepellaan. De Bestuurscommissie Centrum van de gemeente Amsterdam heeft Koopmans Bouwgroep verzocht deze varianten uit te werken.

In deze notitie zijn alle drie de varianten uitgewerkt en geanalyseerd.

[1] Ontwikkeling De Nieuwe Plantage – verkeerskundige onderbouwing, Goudappel Coffeng, 7 augustus 2017.

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

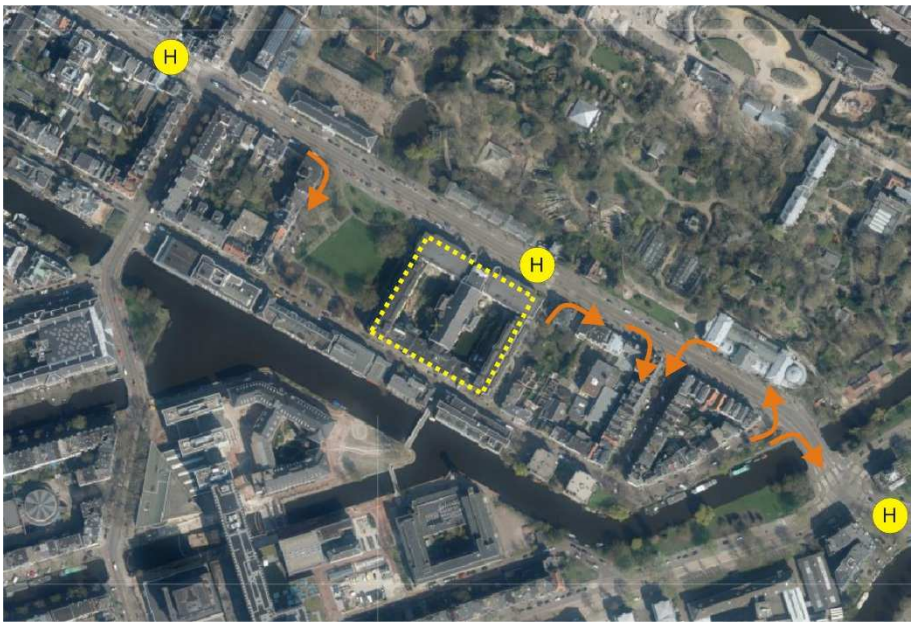
Voor de toets van de verkeersontsluiting van de drie varianten is voor het bepalen van het gebruik van de verschillende wegen in de omgeving gebruik gemaakt van Google Maps. In figuur 1.1 zijn de aankomende en vertrekkende routes van de Nieuwe Plantage Weergegeven. In Google Maps is per stad bepaald hoe de aankomende en vertrekkende autoritten verlopen.



Figuur 1.1: Aankomende en vertrekkende routes per stad (bron: Google Maps)

Deze informatie is gebruikt om de parkeergaragevarianten te toetsen. In de volgende hoofdstukken worden de varianten geanalyseerd.

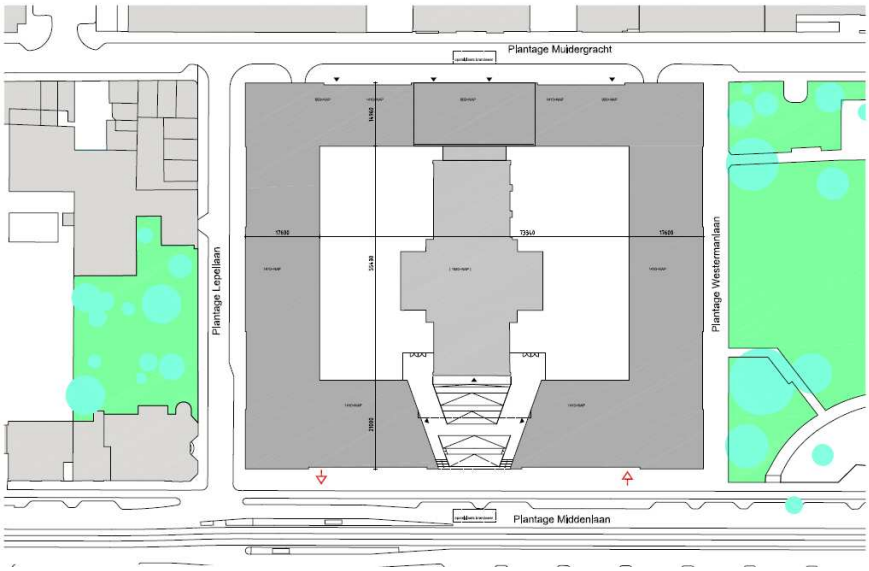
Voor het bepalen van de verkeerscirculatie is tevens de aanwezigheid van de (verhoogde) trambaan, de locatie van de tramhalten en de huidige doorsteekmogelijkheden van de trambaan van belang. In figuur 1.2 is dit weergegeven.



Figuur 1.2: Huidige locatie tramhalten (H) en rijrichtingen (tussen de Plantage Kerklaan en Sarphatistraat)

2 Variant Plantage Middenlaan

Deze variant gaat uit van de realisatie van de in- en uitgang van de parkeergarage aan de Plantage Middenlaan (zie figuur 2.1). In figuur 2.2 zijn de aankomende en vertrekkende autoritten gevisualiseerd. In deze variant rijdt al het aankomende en vertrekkende verkeer via de Plantage Middenlaan.



Figuur 2.1: In- en uitgang parkeergarage aan Plantage Middenlaan

Figuur 2.2: Aankomende en vertrekkende autoritten variant Plantage Middenlaan

Nabij de uitgang van de parkeergarage ligt de tramhalte 'Plantage Lepellaan'. Op dit moment halteren daar de tramlijnen 9 (Diemen – Centraal Station) en 14 (Flevopark – Slotermeer). Vanaf medio 2018, na opening van de Noord-Zuidlijn, zal de nieuwe tramlijn

14 (Flevopark – Centraal Station) hier halteren[2]. Door de tramhalte is het fysiek niet mogelijk om vanuit de parkeergarage linksaf te slaan in de richting van Amsterdam Centrum, Alkmaar, Purmerend en Zaandam. Verkeer dat in die richting wil rijden, zal dus eerst rechts af slaan en vervolgens ergens proberen om te keren over de trambaan. De analyse met rijtijden in Google Maps leert namelijk dat de route naar deze bestemmingen via de Valkenburgerstraat (en IJtunnel) de meest voor de hand liggende route is. Het keren op de trambaan is een verkeersonveilige manoeuvre. Er zullen conflictsituaties ontstaan tussen kerende auto's enerzijds en trams en taxi's anderzijds. Het keren op een trambaan is een manoeuvre die vanuit het beleid Duurzaam Veilig niet bevorderd zou moeten worden. In deze variant gebeurt dat wel.

De Plantage Middenlaan maakt onderdeel uit van het Hoofdnet openbaar vervoer tram, het Plusnet Fiets, het Hoofdnet Voetganger[3]. Het Beleidskader verkeersnetten Amsterdam van de gemeente geeft aan dat voor het hoofdnet openbaar vervoer tram het accent ligt op het behouden en waar mogelijk verhogen van de betrouwbaarheid en het behoud van de rijsnelheden op routeniveau. De oversteek van de trambaan door kerende auto's zal leiden tot een verminderde doorstroming van de tram. Dit staat haaks op het gemeentelijke beleid voor het Hoofdnet openbaar vervoer tram.

Het Plusnet Fiets heeft in tegenstelling tot het Hoofdnet Fiets het karakter van een doorfietsroute. De ambitie van het Plusnet Fiets is om snel en comfortabel door de stad te fietsen. Het fietspad langs de Plantage Middenlaan zal in deze variant twee keer onderbroken worden door aankomend en vertrekkend autoverkeer van het project De Nieuwe Plantage. Het onderbreken van het fietspad door 559 vertrekkende en aankomende auto's per etmaal leidt tot een verslechtering van de doorstroming van de fiets op het Plusnet Fiets. Dit staat haaks op het gemeentelijke beleid voor het Plusnet Fiets.

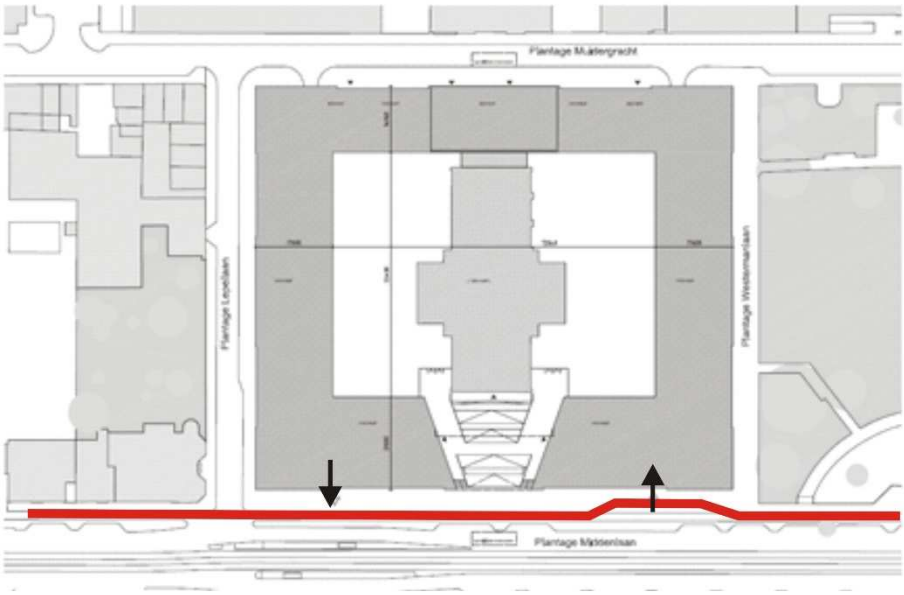
De ambitie van het Hoofdnet Voetganger is om rechtstreekse en comfortabele looproutes te creëren. Het voetpad langs de Plantage Middenlaan zal in deze variant twee keer onderbroken worden door aankomend en vertrekkend autoverkeer van het project De Nieuwe Plantage. Het onderbreken van het voetpad leidt tot een verslechtering van de rechtstreekse en comfortabele looproute op het Hoofdnet Voetganger. Dit staat haaks op het gemeentelijke beleid voor het Hoofdnet Voetganger.

De Plantage Middenlaan is binnen de wegencategorisering van de gemeente Amsterdam een gebiedsontsluitingsweg. Op deze wegen is de verkeersfunctie belangrijker dan de verblijfsfunctie. Vanuit het beleid Duurzaam Veilig, dat door de gemeente Amsterdam ook omarmd wordt[4], worden nieuwe percelen idealiter niet ontsloten via gebiedsontsluitingswegen, maar via erftoegangswegen. De Plantage Muidergracht en Plantage Lepellaan zijn erftoegangswegen. Door een parkeergarage te ontsluiten via de Plantage Middenlaan, wordt de doorstroming op de gebiedsontsluitingsweg gehinderd. Dit staat haaks op het Duurzaam Veilig beleid van de gemeente Amsterdam.

[2] Bron: Vervoerplan GVB 2018
[3] Bron: Beleidskader verkeersnetten Amsterdam, gemeente Amsterdam
[4] Bron: Leidraad Centrale Verkeerscommissie, gemeente Amsterdam

In deze variant moet het fietspad langs de Plantage Middenlaan uitgebogen worden ter hoogte van de inrit van de parkeergarage. Dit moet gedaan worden om verkeersonveilige situaties tussen aankomend autoverkeer en langsrijdende fietsers te voorkomen. De uitbuiging van het fietspad (zie figuur 2.3) leidt tot een onderbreking van de gestrektheid van het Plusnet Fiets en het Hoofdnet Voetgangers.

Voor de ingang van de parkeergarage moet een opstelplaats gemaakt worden voor een wachtende auto voor de speedgate. De ruimte op deze locatie is echter beperkt. Het risico bestaat dat de auto een deel van het fietspad en/of trottoir blokkeert. Blokkades kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties.



Figuur 2.3: Uitbuiging fietspad is noodzakelijk

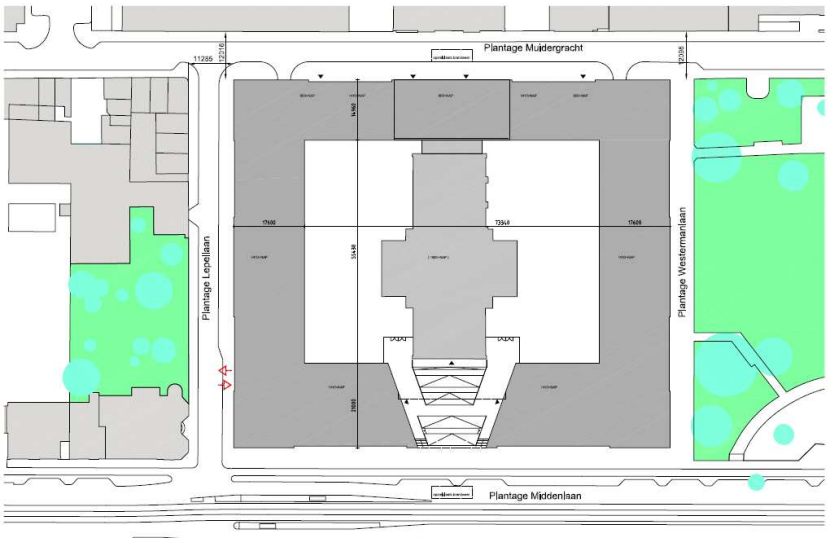
De uitrit van de parkeergarage ligt nabij de tramhalte. Bij tramhalten steken passagiers over naar het voetpad. De oversteekbewegingen vinden plaats ter hoogte van de uitrit van de parkeergarage. De overzichtelijkheid van de huidige situatie wordt met een extra verkeersstroom op dit punt verminderd. De nieuwe situatie rondom de tramhalte wordt onoverzichtelijker en daarmee is de kans op verkeersonveilige situaties groter dan thans het geval is.

3 Variant Plantage Lepellaan

Deze variant gaat uit van de realisatie van de in- en uitgang van de parkeergarage aan de Plantage Lepellaan (zie figuur 3.1). In deze variant wordt het eerste deel van de Plantage Lepellaan, tussen de Plantage Middenlaan en de parkeergarage, tweerichtingsverkeer ingevoerd. Het overige deel van de Plantage Lepellaan blijft

eenrichtingsverkeer (wijk uit). Het eerste deel van de Plantage Lepellaan is 4,4 meter breed. Dit is te smal voor tweerichtingsverkeer. Conform CROW richtlijnen moet de weg minimaal 4,8 meter breed zijn voor een verkeersveilige afwikkeling van tweerichtingsverkeer. Dit betekent dat 4 à 5 langsparkeerplaatsen moeten verdwijnen. Dit heeft gevolgen voor de omwonenden van de Plantage Lepellaan en Plantage Middenlaan (en omgeving). Zij kunnen namelijk niet parkeren in de nieuwe parkeergarage, aangezien het parkeeraanbod aldaar is afgestemd op de parkeerbehoefte van de nieuwbouwontwikkeling. Een verminderd aanbod van de parkeercapaciteit zal leiden tot meer zoekverkeer naar een vrije parkeerplaats in de openbare ruimte.

In figuur 3.2 zijn de aankomende en vertrekkende autoritten gevisualiseerd. In deze variant rijdt al het aankomende en vertrekkende verkeer via de Plantage Lepellaan. Een deel van het verkeer zal via de Plantage Middenlaan rijden, maar een deel van het verkeer zal ook via de Plantage Muidergracht rijden.



Figuur 3.1: In- en uitgang parkeergarage aan Plantage Middenlaan

Figuur 3.2: Verkeersontsluiting variant Plantage Lepellaan

Het nadeel van deze variant is dat al het verkeer van/naar de parkeergarage van de Nieuwe Plantage zal gaan rijden via de Plantage Lepellaan. De verkeersdruk zal toenemen van 114 naar 673 (=114 + 559) autoritten per etmaal[5]. Op zich past de verkeersdruk bij een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, echter is de toename wel fors in vergelijking met de variant Plantage Muidergracht. De complete verkeersgeneratie van aankomende en vertrekkende ritten wordt in deze variant namelijk op één wegvak afgewikkeld, daar waar in de variant Plantage Muidergracht het aankomende en vertrekkende verkeer wordt verdeeld over vier wegvakken.

Ook in deze variant zal een deel van het vertrekkende verkeer in de richting van Amsterdam Centrum, Alkmaar, Purmerend en Zaandam willen rijden. Dit betekent, net als bij de variant Plantage Middenlaan, een aannemelijke kans op kerende auto's op de Plantage Middenlaan. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties en een onderbreking van het Hoofdnet Openbaar Vervoer Tram.

Het fietspad langs de Plantage Middenlaan moet in deze variant uitgebogen worden ter hoogte van de Plantage Lepellaan, om afslaand gemotoriseerd verkeer richting parkeergarage zicht te geven op rechtdoor rijdende fietsers. Op dit moment is uitbuiging niet nodig, omdat het gemotoriseerde verkeer niet de Plantage Middenlaan in mag rijden. Het uitbuigen is op deze locatie echter niet mogelijk in verband met de woning op de hoek Plantage Lepellaan – Plantage Middenlaan. Er ontstaat hierdoor een verkeersonveilige situatie op het kruispunt.

[5] Zie voor de onderbouwing van de verkeersgeneratie van de parkeergarage en de verkeersdruk per wegvak de rapportage 'Ontwikkeling De Nieuwe Plantage – verkeerskundige onderbouwing', Goudappel Coffeng, 7 augustus 2017

Ook worden het voet- en fietspad door 559 extra auto's gekruist op deze locatie. De variant Plantage Muidergracht zorgt ook hier voor een betere spreiding van het verkeer en minder hinder voor het fietsverkeer.

De uitrit van de Plantage Lepellaan ligt nabij de tramhalte. Bij tramhalten steken passagiers over naar het voetpad. De oversteekbewegingen vinden plaats ter hoogte van de Plantage Lepellaan. De overzichtelijkheid van de huidige situatie worden met extra verkeersstromen op dit punt verminderd. De nieuwe situatie rondom de tramhalte wordt onoverzichtelijker en daarmee is de kans op verkeersonveilige situaties groter dan thans het geval is.

4 Variant Plantage Muidergracht

In de rapportage 'Ontwikkeling De Nieuwe Plantage – verkeerskundige onderbouwing, Goudappel Coffeng, 7 augustus 2017' is deze variant reeds geanalyseerd en positief beoordeeld. De verkeersdruk op de Plantage Westermanlaan, Plantage Muidergracht en Plantage Lepellaan neemt weliswaar toe als gevolg van de bouw van de parkeergarage van De Nieuwe Plantage, maar dit leidt niet tot een verkeersonveilige verkeersdruk op de omliggende wegen. Bij de analyse is getoetst aan het strengste criterium voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/h zone), namelijk de kans op aanwezigheid van spelende kinderen op de rijbaan. Vanuit dit criterium geldt een maximum verkeersintensiteit van 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Vanuit andere criteria (bijvoorbeeld 'fietsen op de rijbaan zonder fietsstrook of fietspad) gelden hogere acceptabele maximum verkeersintensiteiten. Uit de analyse blijkt dat op het drukste wegvak, de Plantage Muidergracht tussen de Plantage Westermanlaan en Plantage Lepellaan, de verkeersdruk niet verder zal toenemen dan 660 autoritten per etmaal.

In tabel 4.1 is een overzicht gegeven voor de verkeersintensiteiten voor de maatgevende ochtend- en avondspitsuren. De verdeling is conform CROW publicatie 356. Uit de tabel blijkt dat de verkeersdruk in het drukste uur op de dag circa 1 auto per minuut is. Dit is een acceptabele verkeersdruk voor een erftoegangsweg (30 km/h zone).

	Etmaal	Ochtendspitsuur	Avondspitsuur
Aantal autoritten	660	59 (maximaal 1 auto per minuut)	53 (maximaal 1 auto per minuut)

Tabel 4.1: Verwachte verkeersdruk op de Plantage Muidergracht inclusief parkeergarage De Nieuwe Plantage (op het drukste deel tussen de Plantage Westermanlaan en Plantage Lepellaan)

In figuur 4.1 zijn de aankomende en vertrekkende autoritten in deze variant gevisualiseerd. Door de ligging van de parkeergarage aan de Plantage Muidergracht, wordt het mogelijk om het aankomende en vertrekkende verkeer te spreiden via

verschillende wegen. Hierdoor wordt de verkeersdruk ook beter verdeeld dan in de andere varianten.

Figuur 4.1: Verkeersontsluiting variant Plantage Muidergracht

In deze variant is de kans op kerende auto's op de trambaan van de Plantage Middenlaan zeer klein, aangezien vertrekkend autoverkeer vanaf de parkeergarage van de Nieuwe Plantage via de Plantage Muidergracht kan rijden en nabij de Plantage Middenlaan linksaf kan slaan. Deze beweging is op dit moment al toegestaan en fysiek ook mogelijk gemaakt (zie figuur 1.2).

5 Conclusie en aanbeveling

Goudappel Coffeng heeft eerder positief geoordeeld over de parkeergaragevariant van de Nieuwe Plantage aan de Plantage Muidergracht. Deze parkeervariant is beschreven in de ruimtelijke onderbouwing en getoetst in de rapportage van Goudappel Coffeng. We zien dat de verkeersdruk op de omliggende wegen toeneemt, maar dit leidt niet tot een verkeersonveilige verkeersdruk op het drukste deel van de Plantage Muidergracht. Hierbij is in ogenschouw genomen dat er sprake is van een verblijfsgebied, de aanwezigheid van spelende kinderen op straat en de aanwezigheid van fietsers (onder meer naar scholen en universiteit) op de rijbaan.

In deze notitie zijn twee andere varianten voor ontsluiting van de parkeergarage getoetst. Weliswaar leiden deze varianten tot een vermindering van de toekomstige verkeersdruk op de Plantage Muidergracht, er komen echter verkeersonveilige situaties voor terug op de Plantage Middenlaan (kerende auto's op de trambaan). Daarnaast worden het Plusnet Fiets, het Hoofdnet Openbaar Vervoer Tram en het Hoofdnet Voetganger op de Plantage Middenlaan hinderlijk onderbroken in deze varianten.

In de variant Plantage Lepellaan wordt de volledige verkeersgeneratie van de parkeergarage afgewikkeld op één wegvak (de Plantage Lepellaan), terwijl in de variant Plantage Muidergracht het aankomende verkeer via twee routes en het vertrekkende verkeer via twee routes verdeeld wordt. Hierdoor is er in die variant sprake van een veel betere spreiding.

In de variant Plantage Lepellaan ontstaat een verkeersonveilige situatie, omdat de gewenste uitbuiging van het fietspad nabij de kruising Plantage Middenlaan – Plantage Lepellaan fysiek niet mogelijk is. Hierdoor ontstaat er slecht zicht vanuit de afslaande auto van de Plantage Middenlaan op het fietspad.

Goudappel Coffeng adviseert alles overwegende de oorspronkelijke parkeergaragevariant aan de Plantage Muidergracht in stand te laten.