

Gemeente Ouder-Amstel

Verkeerskundige randvoorwaarden Zonnehof

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Ouder-Amstel

Verkeerskundige randvoorwaarden Zonnehof

Datum	25 februari 2013
Kenmerk	ODA021/Mdm/0065
Eerste versie	7 februari 2013

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Ouder-Amstel
Titel rapport	Verkeerskundige randvoorwaarden Zonnehof
Kenmerk	ODA021/Mdm/0065
Datum publicatie	25 februari 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren P. (Paul) Cottaar, J. (Jan) van Heiningen, R. (Rudi) Groen, B. (Ben) Westendorp en mevrouw N. (Nienke) Kevelham
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren M.J. (Marco) Mulder (projectleider) en F.F.A. (Frank) Aarnink

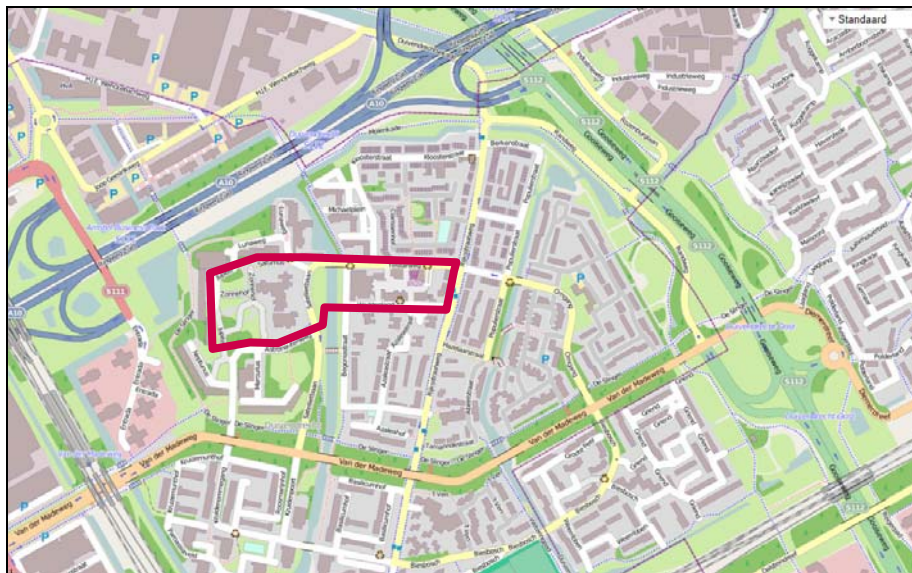
	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Aanpak	7
1.3	Leeswijzer	8
2	Uitgangspunten	9
2.1	Plangebied en studiegebied	9
2.2	Programma	10
2.3	Programma per deelgebied	10
2.4	Parkeren	12
2.5	Verkeersstructuur	13
3	Resultaten	15
3.1	Inventarisatie	15
3.1.1	Herkomstpatroon	15
3.1.2	Schouw	16
3.2	Routes	17
3.2.1	Huidige situatie	17
3.2.2	Toekomstige situatie	18
3.3	Verkeersveiligheid	19
3.3.1	Huidige situatie	19
3.3.2	Toekomstige situatie	20
3.4	Verkeersstructuur	22
3.5	Parkeren	24
3.6	Relatie met het Dorpshart	26
4	Conclusie	27
4.1	Verkeerstructuur en verkeersveiligheid	27
4.2	Parkeren	28

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Duivendrecht is een woonkern in de gemeente Ouder-Amstel en ligt onder de rook van Amsterdam. Duivendrecht bestaat grofweg uit drie delen (de woonkern, een groot industrieterrein (Amstel Business Park), een kleinschalig industrieterrein (Molenkade) en landelijk gebied) en kent circa 5.000 inwoners. Duivendrecht heeft een Dorpshart waarin de belangrijkste functies die het dorp heeft, zijn geconcentreerd. De locatie van het Dorpshart is weergegeven in figuur 1.1.

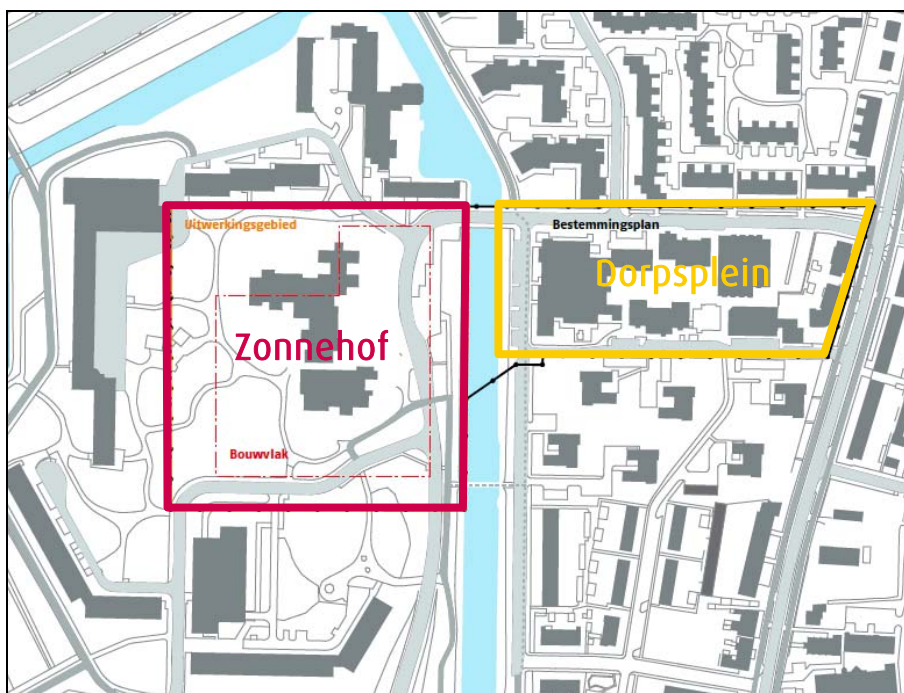


Figuur 1.1: Dorpshart Duivendrecht

De gemeente Ouder-Amstel heeft voor het omliggende gebied van het Dorpshart op 5 februari 2008 het bestemmingsplan 'Duivendrecht 2007' vastgesteld. Het dorps hart, zoals weergegeven in figuur 1.1, is echter buiten dit bestemmingsplan gehouden van-

wege een studie naar vernieuwing en herstructurering die destijds liep. Daarvoor is een apart bestemmingsplan vastgesteld op 18 februari 2010. In het kader daarvan heeft Goudappel Coffeng BV reeds onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van de ontwikkelingen die de gemeente destijds voor ogen had (kenmerk VVK017/Wrij/0227).

De gemeenteraad heeft op 31 maart 2011 en 22 maart 2012 een nieuwe ontwikkelingsrichting voor het Dorpshart Duivendrecht vastgesteld. Het plangebied Dorpshart Duivendrecht bestaat uit twee delen (zie figuur 1.2), Zonnehof en Dorpsplein.



Figuur 1.2: Deelgebieden (bron: Zonnehof Duivendrecht, Stedenbouwkundig plan, 2012)

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ouder-Amstel heeft in maart 2012 het Stedenbouwkundig Plan Zonnehof vastgesteld. Dat plan doet indicatieve uitspraken over bouwvlekken en -hoogtes, de omgang met bestaande bomen en parkeren en de fasering.

Inmiddels is ook het Beeldkwaliteitplan Zonnehof vastgesteld en is een verdere invulling gegeven aan de hiervoor genoemde indicatieve uitspraken. Daarnaast is het uitwerkingsplan voor de scholen in procedure gebracht. Daarvoor zijn de gevolgen voor verkeer op hoofdlijnen in beeld gebracht (kenmerk ODA020/Mdm/0061).

De gemeente is bezig met het opstellen van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Voor het inrichtingsplan heeft de gemeente aan Goudappel Coffeng gevraagd om de verkeerskundige randvoorwaarden in beeld te brengen, zodat hier in het proces rekening mee kan worden gehouden.

1.2 Aanpak

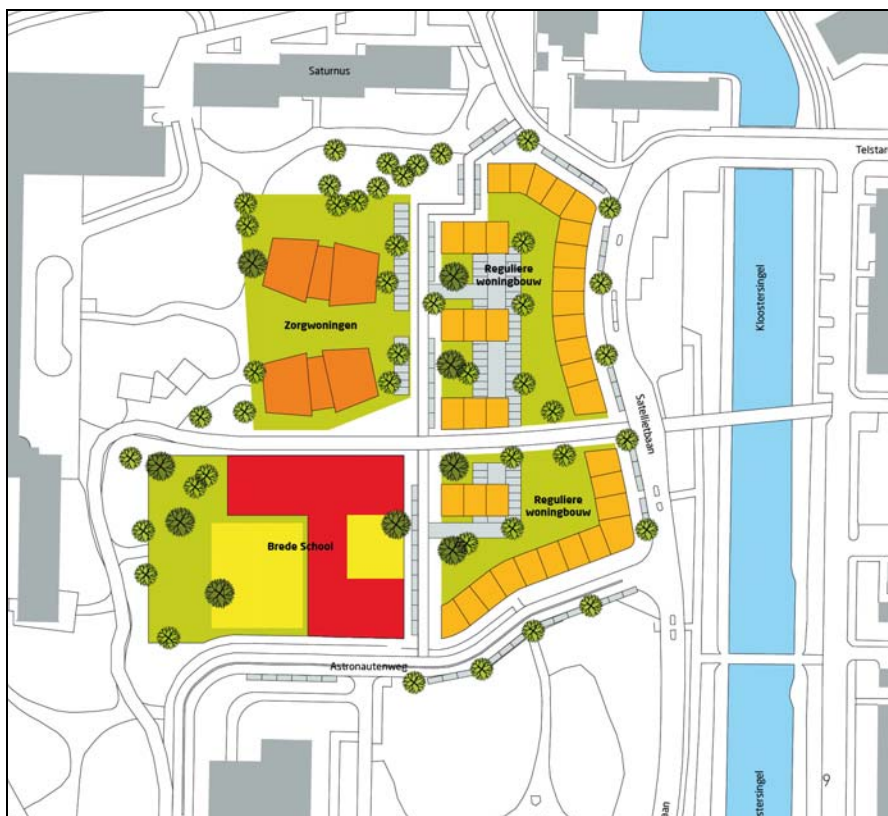
Om te komen tot de verkeerskundige randvoorwaarden is een aanpak gevolgd waarbij er eerst is gekeken naar de huidige situatie en de kennis van de gemeente over de huidige situatie (met name met betrekking tot de beide scholen) en op basis daarvan is in combinatie met kengetallen en onze expertise naar de toekomstige situatie gekeken.

De huidige situatie is in beeld gebracht door op twee momenten (tijdens de ochtend- en middagspits) bij de scholen In Zonnehof te schouwen. Het gaat hierbij om de scholen Grote Beer en A. Bekema. Daarnaast is gebruik gemaakt van de kennis van de gemeente door met verschillende relevante personen binnen de gemeente te spreken over de situatie bij de scholen. Als laatste is gekeken naar de herkomst van de leerlingen van beide scholen op basis van adresgegevens van de huidige leerlingen van de scholen.

Er is gekeken naar de scholen om twee redenen:

- De scholen zijn in de huidige situatie maatgevend in Zonnehof en zullen in de toekomstige situatie in dezelfde omvang weer terugkomen. Het aantal leerlingen op de scholen zal nagenoeg gelijk blijven. Daarmee geeft de huidige situatie rond de scholen een goed beeld van de toekomstige situatie.
- De scholen zorgen, ook in de toekomst, voor de grote stromen verkeer. De scholen hebben daardoor veel invloed op de verkeersveiligheid.

In de toekomstige situatie worden de scholen verplaatst en komen er in het gebied woningen, zorgwoningen, appartementen en een kinderdagopvang bij. De exacte invulling van het plan moet nog worden vormgegeven, maar er moeten nu wel verkeerskundige randvoorwaarden worden meegegeven. In het Stedenbouwkundig plan Zonnehof is een voorzet gedaan voor de invulling (zie figuur 1.3). Deze randvoorwaarden worden enerzijds gebaseerd op de ervaringen met de huidige situatie, anderzijds op basis van onze kennis en expertise.



Figuur 1.3: Invulling plangebied (bron: Stedenbouwkundig plan Zonnehof, 2012)¹

1.3 Leeswijzer

In dit rapport wordt eerst ingegaan op de uitgangspunten die zijn gehanteerd. Deze worden besproken in hoofdstuk 2. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de resultaten. Als laatste volgt in hoofdstuk 4 een conclusie.

¹ De invulling van het plangebied is indicatief.

2

Uitgangspunten

Om de verkeerskundige randvoorwaarden op te kunnen stellen is een aantal uitgangspunten noodzakelijk. Deze uitgangspunten worden in dit hoofdstuk besproken.

2.1 Plangebied en studiegebied

Het plangebied is weergegeven in kleur in figuur 2.1. In deze studie is ingezoomd op het plangebied, maar is ook breder gekeken voor onder meer de verkeersveiligheid. Het studiegebied beslaat dan ook een groter gebied. Dat gebied beslaat grofweg het gebied tussen de A10, de S112 en de spoorlijnen Amsterdam - Utrecht en Schiphol - Amersfoort.



Figuur 2.1: Plangebied (bron: Stedenbouwkundig plan Zonnehof, 2012)²

² De invulling van het plangebied is indicatief.

2.2 Programma

Om uitspraken te kunnen doen ten aanzien van parkeren is inzicht noodzakelijk in het programma. In tabel 2.1 is een overzicht gegeven van de functies in het gebied en de hoeveelheid per functie. In de huidige situatie is er alleen sprake van twee scholen in het gebied. Deze heeft, zoals eerder genoemd, dezelfde omvang als in de toekomstige situatie. Daarnaast zijn de zorgwoningen ook in de huidige situatie aanwezig, maar bevinden deze zich niet in het plangebied.

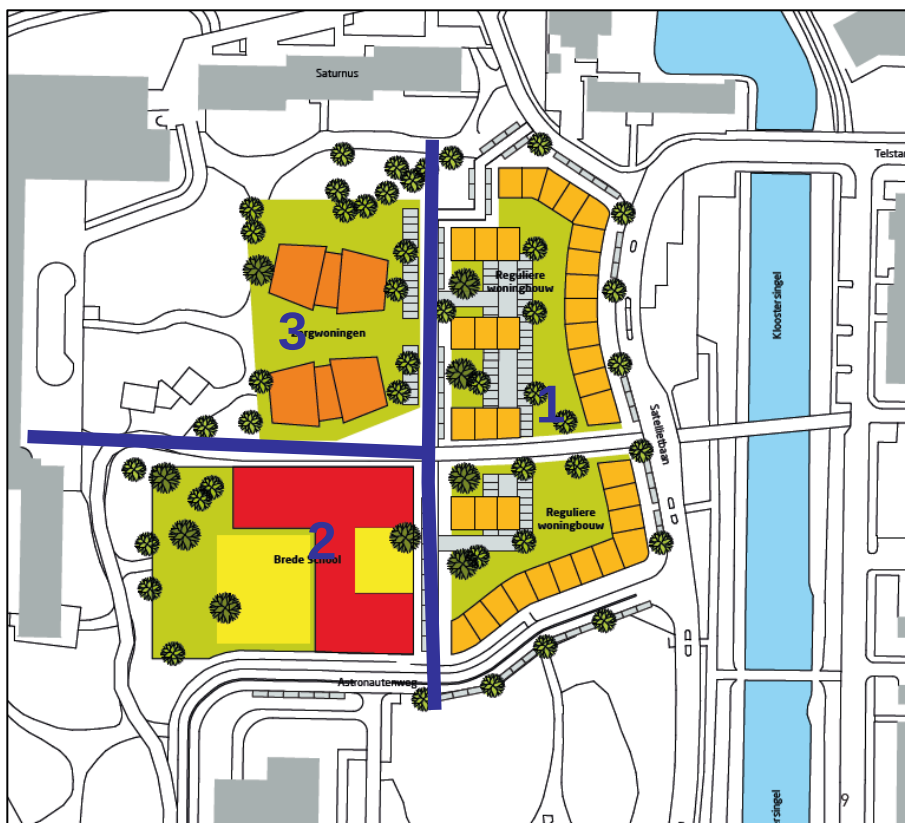
functie	eenheid	programma
koopwoningen, tussen/hoek	aantal	30
koopwoningen, etage, midden	aantal	18
koopwoningen, etage, goedkoop	aantal	19
huurwoningen, etage, midden/goedkoop	aantal	17
kinderdagopvang	m ²	400
zorgwoningen	aantal	50
basisscholen	m ²	3.400

Tabel 2.1: Programma Zonnehof

De kinderdagopvang wordt gerealiseerd in hetzelfde bouwvlak als de zorgwoningen. Het krijgt daarmee dus geen plek in één van de basisscholen. De basisscholen bieden echter wel de mogelijkheid om kinderen buitenschools op te vangen. Verder richt het programma zich op koopwoningen die betaalbaar zijn voor starters, een deel eengezinswoningen en een klein deel sociale huur. In totaal worden er 17 huurwoningen gebouwd en 67 koopwoningen.

2.3 Programma per deelgebied

De gemeente wil het plangebied in delen gaan uitgeven. Daarbij wil men graag per deel een parkeeropgave meegeven aan de desbetreffende ontwikkelaar die gerealiseerd moet worden op eigen terrein. Dat geldt echter niet voor het deelgebied met de scholen. Derhalve is het plangebied opgesplitst in een aantal deelgebieden. Deze zijn weer-gegeven figuur 2.2.



Figuur 2.2: Deelgebieden Zonnehof

Het programma per deelgebied is weergegeven in tabel 2.2. Daarbij is uitgegaan van het totale programma, zoals dat is weergegeven in tabel 2.1. De woningen zijn daarbij evenredig verdeeld over de deelgebieden 1 en 4.

deelgebied	functie	eenheid	omvang
1	koopwoningen, tussen/hoek	aantal	30
	koopwoningen, etage, midden	aantal	18
	koopwoningen, etage, goedkoop	aantal	19
	huurwoningen, etage, midden/goedkoop	aantal	17
2	basisscholen	m ²	3.400
3	zorgwoningen	aantal	50
	kinderdagverblijf	m ²	400

Tabel 2.2: Programma per deelgebied

2.4 Parkeren

Als uitgangspunt voor parkeren zijn de kencijfers van het CROW³ gehanteerd. De gemeente heeft in zijn Parkeerbeleidsplan Ouder-Amstel uit 2012 vastgelegd dat parkeernormen in principe meegenomen worden in het bestemmingsplan. Daarmee liggen de normen voor 10 jaar vast, aangezien een bestemmingsplan ook een horizon heeft van 10 jaar. Dat betekent dat we in dit onderzoek zijn uitgegaan van de parkeerkecijfers van het CROW.

Naast de gehanteerde parkeerkecijfers zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd bij de berekeningen voor parkeren:

1. de stedelijkheid van Duivendrecht is *matig*;
2. de stedelijke zone waarin het plangebied ligt is te kenmerken als *rest bebouwde kom*;
3. het *gemiddelde* van de kencijfers is gebruikt;
4. het *parkeeraanbod* is gebaseerd op basis van het Stedenbouwkundig plan Zonnehof.

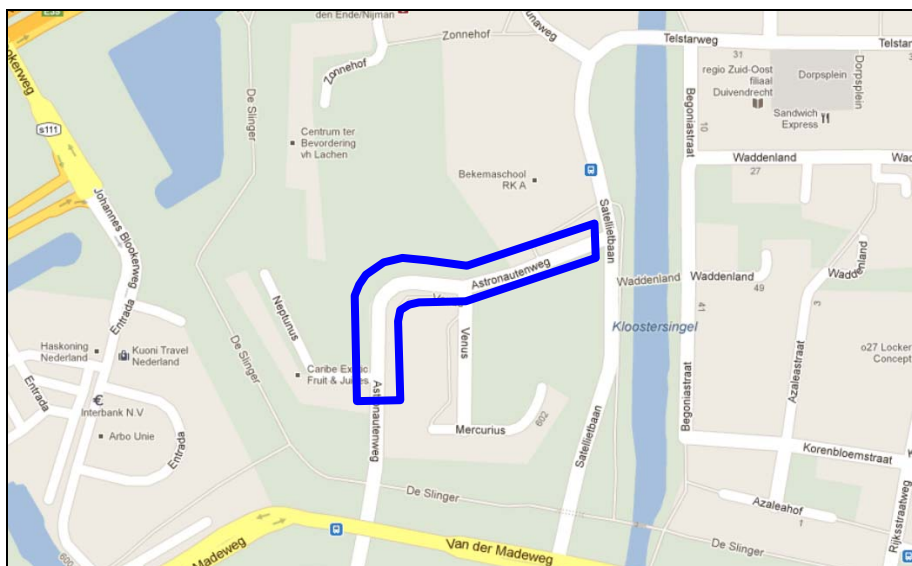
Het eerste uitgangspunt is gebaseerd op de adressendichtheid van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Hoe hoger de adressendichtheid hoe lager het kencijfer dat gehanteerd wordt in veel gevallen is. Het tweede uitgangspunt zegt iets over de locatie van het plangebied in de betreffende kern. Andere voorbeelden zijn schil/overloopgebied en centrum. Hoe verder van het centrum, hoe hoger het kencijfer meestal is. In de parkeerkecijfers wordt altijd een bandbreedte gegeven. In de berekeningen is uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte.

Voor het parkeren is per deelgebied gekeken naar de parkeerbehoefte. Het uitgangspunt daarbij is dat elk deelgebied moet voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Dat geldt echter niet voor het deelgebied met de scholen. Daarnaast zal de gemeente voorzien in de parkeerbehoefte voor de sociale woningbouw.

Huidige situatie

Er is in de huidige situatie sprake van een parkeerregime op een deel van de Astronautenweg. Daarnaast is er sprake van een parkeerregime in de openbare gedeeltes van de parkeergarages Zonnehof. Hier geldt een maximale parkeerduur van 3 uur tussen 07:00 en 19:00 uur en een maximale parkeerduur van 6 uur tussen 19:00 en 07:00 uur. Voor wat betreft de Astronautenweg gaat het om het gedeelte zoals weergegeven in figuur 2.3.

³ Het CROW is het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, Weg-, en waterbouw en verkeerstechniek.



Figuur 2.3: Blauwe zone Astronautenweg

De blauwe zone geldt tussen 08.00 en 18.00 uur en kent een maximale parkeerduur van een half uur. Medewerkers van de basisscholen zijn, in het geval dat men met de auto komt, genoodzaakt de auto verderop te parkeren. Men parkeert veelal in het verlengde van de blauwe zone op de Astronautenweg en op de Begoniastraat.

2.5 Verkeersstructuur

Als uitgangspunt voor de toekomstige situatie is de verkeersstructuur uit het Stedenbouwkundig plan 2012 gekozen. Deze structuur houdt in dat er voor de fiets een aparte voorziening komt door het plan en een nieuwe weg voor de auto met eenrichtingsverkeer van noord naar zuid. Beide zijn achtereenvolgens weergegeven in figuur 2.4 in paars en blauw.



Figuur 2.4: Toekomstige verkeersstructuur Zonnehof⁴

⁴ De invulling van het plangebied is indicatief.

3

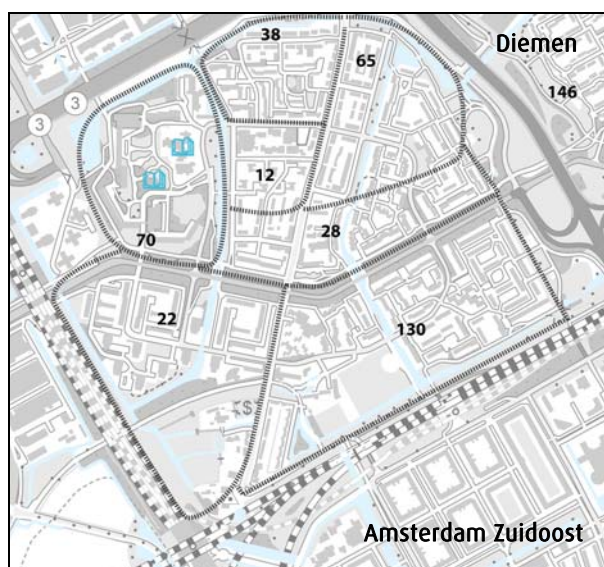
Resultaten

3.1 Inventarisatie

3.1.1 Herkomstpatroon

Op basis van een bestand met de huidige adressen van de leerlingen van beide basisscholen (Bekema en Grote Beer) is inzichtelijk gemaakt waar de leerlingen vandaan komen. De huidige situatie kan als representatief worden beschouwd, omdat niet te verwachten is dat de samenstelling van de schoolgaande kinderen voor deze twee scholen significant zal wijzigen.

De leerlingen zijn vervolgens geclusterd in deelgebieden. De deelgebieden zijn bepaald op basis van de afstanden tot de dichtstbijzijnde hoofdroute voor de verschillende modaliteiten. Deze huidige routes worden besproken in paragraaf 3.2.1. De indeling in deelgebieden is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Deelgebieden herkomst leerlingen (alle modaliteiten, aantal leerlingen)

In figuur 3.2 is alleen gekeken naar zones in de directe omgeving van de scholen. Uit het bestand blijkt namelijk ook dat een relatief groot aandeel van de leerlingen van beide scholen uit oostelijke richting komt (richting Diemen). Hier gaat het om circa 30% van de leerlingen. Het overige deel van de leerlingen komt grofweg uit het gebied dat is weer-gegeven in figuur 3.1. Daarbij is het deelgebied in de zuidoostelijke hoek (ten zuiden van de Van der Madeweg) het meest vertegenwoordigd met ongeveer 25%.

3.1.2 Schouw

Op donderdag 17 januari 2013 is een schouw uitgevoerd om de huidige situatie in beeld te brengen. Tijdens deze donderdag is op een tweetal momenten, tijdens de ochtend- en de middagspits, geschouwd. Uit de schouw kwamen de volgende zaken naar voren:

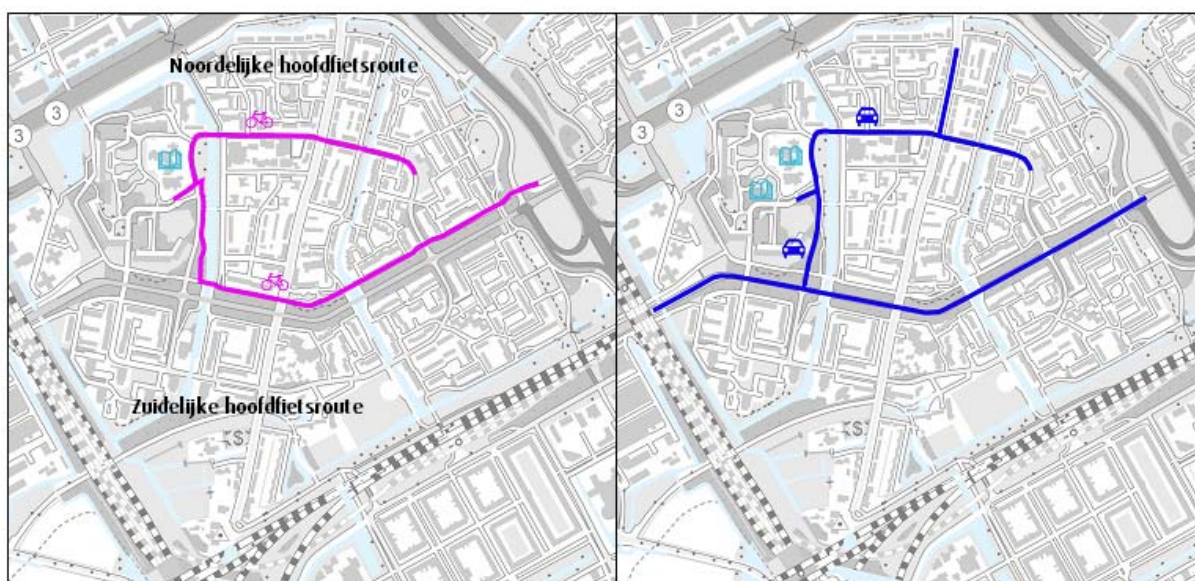
- De parkeerplaatsen in de blauwe zone worden in beide spitsperioden intensief benut (circa 90%).
- Er wordt fout geparkeerd op de Astronautenweg in de blauwe zone op de plekken waar geen vakken gemarkeerd zijn.
- De toegangsweg naar de Venus, waar geen blauwe zone geldt, wordt ook gebruikt om te parkeren.
- Er zijn geen tot weinig mensen die rondrijden via de Astronautenweg, Kruidenommingang en Kruidenpoort. De meeste mensen keren op de Astronautenweg om vervolgens weer via de Satellietbaan weg te rijden.
- De fietsoversteek op de Satellietbaan functioneert goed en verkeersveilig. Automobilisten kijken hier over het algemeen goed uit en verlenen het langzaam verkeer veelvuldig voorrang, terwijl men geen voorrang heeft.
- De bushalte aan de Satellietbaan wordt gebruikt als parkeerplaats om de kinderen af te zetten in de ochtend en om kinderen op te halen in de middag.
- De modal split in de ochtend is grofweg als volgt:
 - auto: 30%;
 - fiets: 40%;
 - voetganger: 30%.
- De modal split in de middag is grofweg als volgt:
 - auto: 60%;
 - fiets: 10%;
 - voetganger: 30%.
- De hoofdrichtingen per modaliteit zijn als volgt:
 - auto: Van der Madeweg;
 - fiets: De Slinger;
 - voetganger: Telstarweg.



[illegible]

3.2 Routes

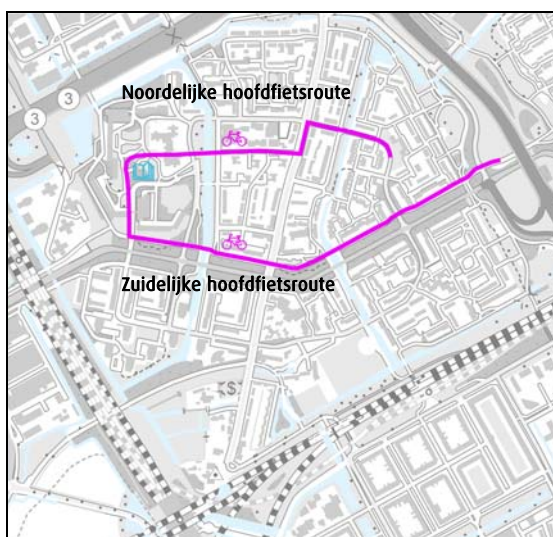
De huidige routes zijn in beeld gebracht op basis van de hiervoor genoemde schouw en op basis van informatie van de gemeente. Daaruit blijkt dat er twee belangrijke routes zijn voor alle modaliteiten. De belangrijkste routes voor de fiets zijn vanaf de Slinger over de Satellietbaan uit zuidelijke richting en vanuit noordelijke richting via de Telstarweg. Voor de voetganger gelden dezelfde hoofdroutes. De autoroutes lopen in grote lijnen hetzelfde, met uitzondering van de Slinger. Voor de auto is de Van der Madeweg een belangrijke aanvoerroute. In figuur 3.3 zijn de hoofdroutes voor de modaliteiten gevisualiseerd.



Figuur 3.3: Huidige routes per modaliteit

3.2.2 Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie verandert er niks aan de hoofdroutes voor de auto en de voetganger. Voor de fiets zal er wel een verandering optreden. In figuur 3.4 zijn de nieuwe hoofdfietsroutes weergegeven.



Figuur 3.4: Toekomstige routes fiets

Beide hoofdfietsroutes wijzigen. De noordelijke hoofdfietsroute wijzigt doordat de gemeente een nieuwe fietsroute aanlegt door het plangebied. Om deze fietsroute door te zetten wordt er aangelegd over de Kloostersingel, zodat er een verbinding ontstaat met de Waddenland. Daarmee wordt de route langs de Telstarweg minder belangrijk en

wordt een alternatief geboden voor de aanwezige subjectieve onveiligheid op de Telstarweg (zie paragraaf 3.3).

Door de verplaatsing van de scholen zal ook de zuidelijke hoofdfietsroute voor de fiets wijzigen. Deze route volgt nu de Slinger en vervolgens de Satellietbaan. In de nieuwe situatie zal deze bij de Satellietbaan rechtdoor gaan richting de Astronautenweg. Bij de Astronautenweg maakt de gemeente een doorkoppeling tussen de nieuwe fietsroute en de Slinger. De route langs de Satellietbaan wordt daarmee minder belangrijk dan in de huidige situatie.

3.3 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid bestaat uit twee onderdelen, namelijk de objectieve en de subjectieve verkeersveiligheid. Voor de huidige situatie is gekeken naar ongevallencijfers om de objectieve verkeersveiligheid in beeld te brengen en is de subjectieve verkeersveiligheid gebaseerd op klachten van bewoners door de jaren heen en een schouw uitgevoerd door de gemeente.

De toekomstige situatie is in beeld gebracht door te kijken naar de nieuwe routes naar de scholen en of er op deze route nieuwe conflicten ontstaan. Daarnaast is er op basis van het leerlingenbestand iets te zeggen over de zwaarte van de verschillende routes.

3.3.1 Huidige situatie

De objectieve verkeersveiligheid is in beeld gebracht door te kijken naar de geregistreerde ongevallen in de jaren 2008, 2009, 2010 en 2011. Daarvoor is gebruik gemaakt van het programma ViaStat-online. In dit systeem worden zaken als toedracht, betrokkenen, en dergelijke opgeslagen. Het resultaat is weergegeven in figuur 3.5.



Figuur 3.5: Geregistreerde ongevalgegevens 2008, 2009, 2010 en 2011

Uit de figuur blijkt dat het aantal ongevallen relatief beperkt is. Er zijn een tweetal punten die op de huidige school-thuisroutes liggen waar zich slachtofferongevallen hebben voorgedaan. Een verdere analyse laat echter zien dat er in deze gevallen sprake is van ongevallen waarbij ouderen zijn betrokken. Daarmee hebben die geen directe relatie met de schoolgaande jeugd en kan de conclusie getrokken worden dat de beide school-thuisroutes objectief gezien als verkeersveilig bestempeld kunnen worden.

Naast de objectieve verkeersveiligheid die we (deels) kunnen meten is er ook nog de manier waarop de verkeersveiligheid door de weggebruiker wordt ervaren, de zogenaamde subjectieve verkeersveiligheid. Uit informatie van de gemeente (overigens weer gebaseerd op gesprekken met mensen uit de buurt) blijkt dat er één belangrijk aandachtspunt is op één van de school-thuisroutes. Het deel van de Telstarweg tussen de Begoniastraat en de Rijksstraatweg wordt als verkeersonveilig ervaren door de aanwezigheid van ladend en lossend vrachtverkeer, bussen, autoverkeer en in- en uitparkeeren. Dit deel van de Telstarweg is daarmee te kenmerken als een drukke weg.

3.3.2 Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie veranderen de routes voor de auto en de voetganger niet of nauwelijks. De routes voor de fiets veranderen wel zoals beschreven in paragraaf 3.2.2. Deze wijziging heeft voor beide hoofdroutes gevolgen.

De zuidelijke hoofdfietsroute wordt verkeersveiliger. De huidige oversteek van de Satellietbaan, die overigens wel verkeersveilig lijkt te zijn, zal in de toekomstige situatie niet meer worden gebruikt. Er komt één nieuwe oversteek voor in de plaats, namelijk op de Astronautenweg. De oversteek van de Satellietbaan via de Slinger is immers ongelijkvloers. De Astronautenweg is minder druk dan de Satellietbaan en daarmee zal deze route verkeersveiliger worden dan in de huidige situatie.

De noordelijke hoofdfietsroute wijzigt wel. Er wordt een deel subjectieve verkeersonveiligheid weggenomen op de Telstarweg, door de aanleg van de nieuwe fietsbrug. Het is van belang deze fietsroute goed voort te zetten op de Waddenland om ervoor te zorgen dat deze route ook gebruikt gaat worden. Twee punten die aandacht behoeven zijn de Waddenland zelf en de oversteek op de Rijksstraatweg. Met de aanleg van deze nieuwe brug is de bestaande voetgangersbrug over de Kloostersingel niet meer noodzakelijk.

Op de Waddenland kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een fietsstraat. De huidige intensiteiten zijn laag en staan dit toe (circa 1.100 motorvoertuigen per etmaal). Voorbeelden die goed aansluiten op de Waddenland zijn de Rielerweg in Deventer en de Zwarteweg in Zwolle. Hierna zijn de voorbeelden naast de Waddenland gezet.



Figuur 3.6: Waddenland – Rielerweg – Zwarteweg (bron: Cyclomedia)

De oversteek van de Waddenland bij de Rijksstraatweg is in de huidige situatie onoverzichtelijk. De Rijksstraatweg is echter niet druk (circa 2.200 motorvoertuigen per etmaal). Daarmee is het in de voorrang leggen van de fietsoversteek niet noodzakelijk. Het is echter wel van belang het autoverkeer te attenderen op de aanwezigheid van de fietsstraat. Dat kan onder meer door de verharding. Daarbij zal de verharding van de fietsstraat doorgetrokken moeten worden tot aan het kruispunt. Een voorbeeld is weergegeven in figuur 3.7.

Daarnaast zal het uitzicht op het kruispunt moeten worden vergroot, zodat de verkeersdeelnemers elkaar duidelijk zien bij het naderen van het kruispunt. Daarvoor zal in elk geval het groen moeten worden teruggebracht en mogelijk zullen ook een aantal parkeerplaatsen moeten verdwijnen.

Boven op de genoemde punten is het aan te bevelen op de Waddenland vrachtverkeer te verbieden. De verdere uitwerking van deze route komt aan de orde in de uitwerking van het project Dorpsplein.



Figuur 3.7: Voorbeeld van het verduidelijken van de aanwezigheid van een zijweg

Daarnaast komt er in de nieuwe fietsroute een nieuwe oversteek op de Satellietbaan. Om de fietsroute en oversteek mogelijk te maken zal de huidige bushalte verplaatst moeten worden in noordelijke richting. De oversteek zelf moet goed vormgegeven worden. In de huidige situatie is er in Duivendrecht sprake van fietsoversteken waarbij de fiets voorrang moet verlenen aan autoverkeer. Dat zou er voor pleiten om ook deze route uit de voorrang te laten, echter gaat het in dit geval om een drukke school-thuisroute. Derhalve wordt voorgesteld de fietsroute, in combinatie met een zebrapad, in de voorrang te leggen op een plateau. Een voorbeeld van een dergelijke oversteek is weergegeven in figuur 3.8. Een nadere uitwerking van deze oversteek is wenselijk.



Figuur 3.8: Voorbeeld verkeersveilige fietsoversteek in de voorrang (bron: Cyclomedia)

3.4 Verkeersstructuur

In paragraaf 2.5 is de toekomstige verkeersstructuur al besproken. Hierna is deze nogmaals weergegeven. Een belangrijk aandachtspunt in deze afbeelding is de relatie tussen de verkeersstructuur en de scholen. Dit aandachtspunt bestaat uit de volgende onderdelen:

- De fietser en de auto zo veel mogelijk te scheiden ten behoeve van de verkeersveiligheid;
- Kiss & Ride en Kiss & Kick, waarbij de voetganger automatisch aan de juiste kant van de weg uitstapt.



Figuur 3.9: Toekomstige verkeersstructuur Zonnehof (blauw = auto en paars = fiets)⁵

De hiervoor genoemde punten betekenen dat het voor de fietser van belang is de fietsenstallingen zo veel mogelijk te situeren op een plek die dicht bij de fietsroute ligt. Daarnaast zouden de stallingen op een locatie moeten komen waarbij zo veel mogelijk wordt voorkomen dat de fietser over de nieuwe weg rijdt. Verkeerskundig verdient het daarom de voorkeur de fietsenstallingen aan de west- en noordzijde van de scholen te situeren.

Ten aanzien van de kinderen die met de auto komen wordt geadviseerd de huidige strook met parkeren (32 parkeerplaatsen) inclusief de blauwe zone op de Astronautenweg te handhaven. Hier stappen kinderen automatisch uit aan de juiste kant van de weg. Naast het Kiss & Ride (parkeren en kinderen tot in school brengen) worden er ook kinderen direct uit de auto gezet (Kiss & Kick). De nieuwe weg, in combinatie met het eenrichtingsverkeer in de voorgestelde richting (noord – zuid), is geschikt voor Kiss & Kick omdat:

- Het eenrichtingsverkeer op zichzelf voorkomt dat dit verkeer uit beide richtingen komt. Daarmee wordt het aantal bewegingen dat rondom de scholen gemaakt wordt beperkt en voorspelbaarder. Dat komt de verkeersveiligheid ten goede.
- Het eenrichtingsverkeer in de voorgestelde richting zorgt er daarnaast voor het autoverkeer, uit de richting Van der Madeweg gezien, moeite moet doen om de route te vinden. Het wordt immers niet makkelijk gemaakt deze route te gebruiken vanaf de Astronautenweg.

⁵ De invulling van het plangebied is indicatief.

Vanwege de genoemde voordelen van het voorstel zoals hierboven beschreven wordt geadviseerd eenrichtingsverkeer in te stellen in noord – zuidelijke richting.

Om de verkeersveiligheid op de nieuwe weg verder te bevorderen wordt geadviseerd om aan de zijde van de scholen parkeerplaatsen te realiseren. Dit bevordert de verkeersveiligheid omdat:

- Deze parkeerstrook vermoedelijk met name gebruikt zal worden door werknemers van de scholen. Daarmee zullen ze voor een groot deel van de dag gebruikt worden. De nieuwe weg zorgt ervoor dat mensen die kinderen naar de scholen brengen zo veel mogelijk doorrijden. Men kan immers niet stilstaan vanwege de beperkte breedte van de weg en het ontbreken van parkeerplaatsen. De verkeerssituatie wordt daarmee overzichtelijker.

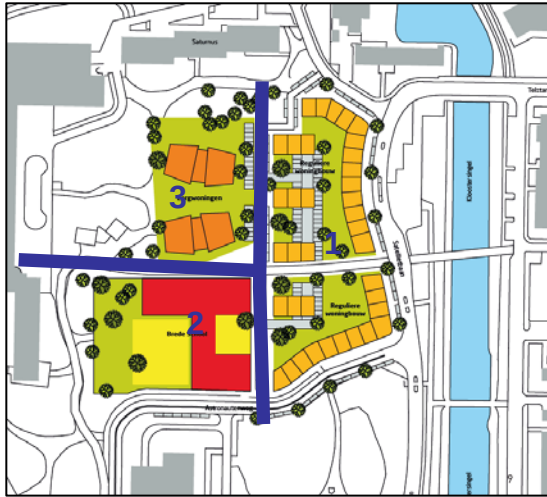
Samenvattend wordt voor het parkeren bij de scholen de Astronautenweg de Kiss & Ride-zone en de nieuwe weg wordt de Kiss & Kick-zone. Met andere woorden: op de Astronautenweg kunnen mensen parkeren, gebruik makend van de bestaande parkeerplaatsen, en op de nieuwe weg niet. Op de Astronautenweg wordt daarmee alleen geparkeerd aan de zijde van de weg waar de scholen zijn gesitueerd. Het (eventuele) parkeren aan de andere zijde van de weg wordt niet geformaliseerd door middel van parkeerplaatsen.

In deelgebied 3 wordt een kinderdagopvang gerealiseerd. De bezoekers van de kinderdagopvang zullen gebruik moeten maken van de nieuwe weg. De kinderdagopvang zal mogelijk complementair zijn aan de basisscholen, doordat mensen kinderen naar de kinderdagopvang brengen én kinderen naar één van de basisscholen brengen. De parkeerplaatsen die voor de kinderdagopvang worden gerealiseerd kunnen in de toekomstige situatie mogelijk gebruikt worden door mensen die alleen naar één van de basisscholen moeten. Om dat te ondervangen kan er, als dat ook in de praktijk blijkt, gedacht worden aan een uitbreiding van de blauwe zone.

Buiten het plangebied heeft de gemeente nagedacht over het afsluiten van de Astronautenweg. De route onder de Van der Madeweg door wordt in de huidige situatie weinig gebruikt. Het gedrag van de mensen die richting de scholen gaan zal echter weinig tot niet veranderen in een nieuwe situatie met afsluiting. Uit de schouw is gebleken dat er nu al veel mensen zijn die keren op de Astronautenweg en daarmee het gedrag vertonen dat er met een (eventuele) keerlus zou worden bereikt. De verwachting is niet dat mensen doorrijden naar de keerlus en dan pas keren in de nieuwe situatie. Derhalve is het advies de situatie niet te wijzigen, omdat het nut ervan ontbreekt.

3.5 Parkeren

Parkeren is per deelgebied bekeken. De deelgebieden zijn weergegeven in figuur 3.10.



Figuur 3.10: Deelgebieden⁶

Voor het parkeeraanbod is uitgegaan van de parkeerplaatsen genoemd in het Stedenbouwkundig plan 2012. De parkeervraag is per deelgebied weergegeven in de tabellen 3.1 tot en met 3.3.

functie	eenheid	omvang	kental	zonder dubbel- gebruik	maatgevend moment
koop, tussen/hoek	aantal	30	1,6	48	43
koop, etage, goedkoop	aantal	18	1,3	23	21
koop, etage, midden	aantal	19	1,5	29	26
huur, etage, midden/goedkoop	aantal	17	1,1	19	17
bezoek woning			0,3	24	19
totaal				143	126

Tabel 3.1: Parkeerbehoefte deelgebied 1

functie	eenheid	omvang	kental	zonder dubbel- gebruik	maatgevend moment
Basisscholen (personeel)	klaslokalen	22	1,0	23	23
basisscholen (leerlingen, Kiss & Ride)	klaslokalen	22	1,6	36	36
totaal				59	59

Tabel 3.2: Parkeerbehoefte deelgebied 2

⁶ De invulling van het plangebied is indicatief.

In tabel 3.2 is uitgegaan van een tweetal scholen met in totaal 520 leerlingen. Het landelijk gemiddelde voor het aantal leerlingen per klas is vervolgens gebruikt om het aantal klaslokalen voor beide scholen te bepalen. Per klaslokaal is vervolgens een parkeercijfer voor zowel de leerlingen (Kiss & Ride) als het personeel beschikbaar.

functie	eenheid	omvang	kental	zonder dubbel-gebruik	maatgevend moment
verpleeg/verzorgingstehuis	aantal	50	0,3	19	19
kinderdagverblijf	m ²	400	1,4	6	6
totaal				25	25

Tabel 3.3: Parkeerbehoefte deelgebied 3

Op basis van ervaringscijfers van 't Reijgersbosch is het kencijfer voor het verpleeg/verzorgingshuis bepaald. Gezien de doelgroep waarop men zich richt, namelijk mensen met een psychogeriatrische aandoening, blijkt dat de parkeerplaatsen in de praktijk weinig gebruikt worden. Er is echter wel voor gekozen om vier extra parkeerplaatsen als marge op te nemen ten opzichte van de norm.

Resumé

Het totale aanbod aan parkeerplaatsen in het Stedenbouwkundig plan 2012 is 179 parkeerplaatsen. In totaal zijn er 210 parkeerplaatsen benodigd. Daarvan zijn er echter 36 die tijdelijk worden gebruikt voor de Kiss & Ride bij de scholen. Met het behoud van de huidige Kiss & Ride plekken, 32 in totaal, zal het voorziene aantal parkeerplaatsen in het Stedenbouwkundig plan 2012 voldoende zijn. Immers blijkt dat er in de huidige situatie maar 90% van de parkeerplaatsen worden benut.

3.6 Relatie met het Dorpshart

De ontwikkelingen in het Zonnehof hebben, zoals eerder benoemd, een relatie met het Dorpshart. Met name het verkeer van en naar de scholen heeft te maken met het laad- en losverkeer. Dit wordt als verkeersonveilig ervaren. Er is een aantal mogelijkheden om in de toekomst deze subjectieve onveiligheid weg te nemen:

- het instellen van venstertijden voor vrachtverkeer, die buiten de schooltijden vallen, in het gehele Dorpshart;
- het instellen van een geslotenverklaring voor vrachtverkeer op de Waddenland.

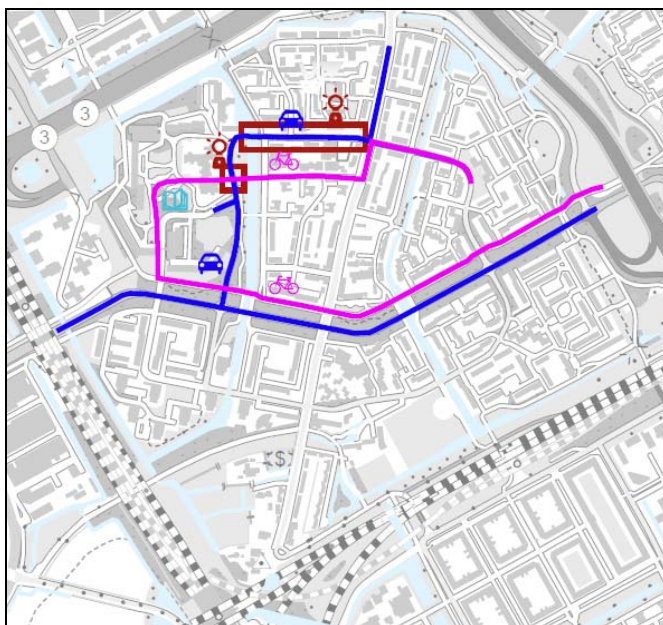
Met beide maatregelen wordt het verkeer dat een relatie heeft met de scholen gescheiden van het laad- en losverkeer.

4

Conclusie

4.1 Verkeerstructuur en verkeersveiligheid

In figuur 4.1 is het eindbeeld weergegeven van de routes van en naar de scholen. Daarnaast is in de figuur aangegeven welke punten aandacht behoeven.



Figuur 4.1: Eindbeeld (rood = aandachtspunten, paars = hoofdroute fiets, blauw = hoofdroute auto)

Daarbij zijn er twee aandachtspunten voor de toekomstige fietsroute uit noordelijke richting. De oversteek van de Satellietbaan is daarbij de belangrijkste. Aanbevolen wordt om deze in de voorrang te leggen, in combinatie met een zebrapad op een verhoging. Het tweede punt heeft te maken met het vrachtverkeer op de Telstarweg. Op de nieuwe fietsroute langs het Waddenland moet worden voorkomen dat vrachtverkeer gebruik

maakt van deze weg. Dat kan door middel van een geslotenverklaring voor vrachtverkeer of venstertijden voor vrachtverkeer.

4.2 Parkeren

Uit de berekeningen blijkt dat er, bij het handhaven van de huidige Kiss & Ride-parkeerplaatsen, voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn in het plangebied. In de toekomst komt er, als gevolg van de invoering van betaald parkeren op het Amstel Business Park, mogelijk een blauwe zone in het Zonnehof. Dit om eventuele verdrijvingseffecten tegen te gaan. Met het instellen van een blauwe zone kan het parkeren in het gehele gebied worden gereguleerd.

Vestiging Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam
T (020) 420 92 17
F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng