



Verkeerskundige haalbaarheid parkeergarages UAM

Locatie 5: Nieuwezijds Voorburgwal

Aan [redacted] Ingenieursbureau
Van [redacted] Verkeer en Openbare Ruimte, [redacted]
[redacted] Verkeer en Openbare Ruimte, [redacted]

Datum 18 maart 2016
O-nummer 160081-5

In deze notitie wordt het resultaat beschreven van een quick-scan onderzoek naar de verkeerskundige haalbaarheid van een ondergrondse parkeergarage onder het pleintje van de Postzegelmarkt aan de Nieuwezijds Voorburgwal.

1 Aanleiding en vraag

In het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) wordt onder andere gekeken naar mogelijkheden om de schaarse openbare ruimte in Amsterdam anders te benutten. Een mogelijkheid is het schrappen van straatparkeerplaatsen in combinatie met de aanleg van ondergrondse parkeergarages.

Er zijn 9 impulsgebieden aangewezen om deze reductie in parkeercapaciteit op straat te realiseren. Voor elk van deze gebieden is binnen een vastgesteld zoekgebied een voorkeurslocatie bepaald waar de ondergrondse garage zou kunnen komen. De verkeerskundige effecten en de verkeerskundige inpassing zijn aspecten die een rol spelen bij de afweging of deze locatie haalbaar is.

Het Ingenieursbureau heeft aan Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) gevraagd om hiernaar een quick-scan haalbaarheidsonderzoek uit te voeren.

2 Bevindingen

Voor de locatie Nieuwezijds Voorburgwal is het van belang of de voorgenomen verkeerscirculatiemaatregelen aan het Muntplein wel of geen doorgang vinden. Als deze worden geïmplementeerd is de parkeergarage het beste vanuit noordelijke richting bereikbaar en kan er zelfs helemaal niet meer naar het zuiden worden gereden vanuit de garage richting het Muntplein. Een in- en uitrit aan de zuidzijde betekent dan omrijden voor alle gebruikers.

Vanwege het beoogde gebruik van de garage (stallingskarakter, alleen gebruik door vergunninghouders) is de verwachte verkeersgeneratie beperkt. Het gedeelte van de Nieuwezijds Voorburgwal waar de garage gepland is kent lage auto-intensiteiten, waardoor geen verkeersafwikkelingsproblemen te verwachten zijn.

3 Werkwijze en uitgangspunten

De garage onder het pleintje van de Postzegelmarkt aan de Nieuwezijds Voorburgwal heeft een geplande capaciteit van 120 plekken. Beoogd is dat de garage alleen door vergunninghouders wordt gebruikt en niet door kortparkeerders. De voorkeurslocatie en het impulsgebied zijn weergegeven in figuur 1. In de nabijheid bevinden zich de locaties Appeltjesmarkt en Nieuwmarkt waar eveneens mogelijk ondergrondse parkeergarages zullen worden gerealiseerd.



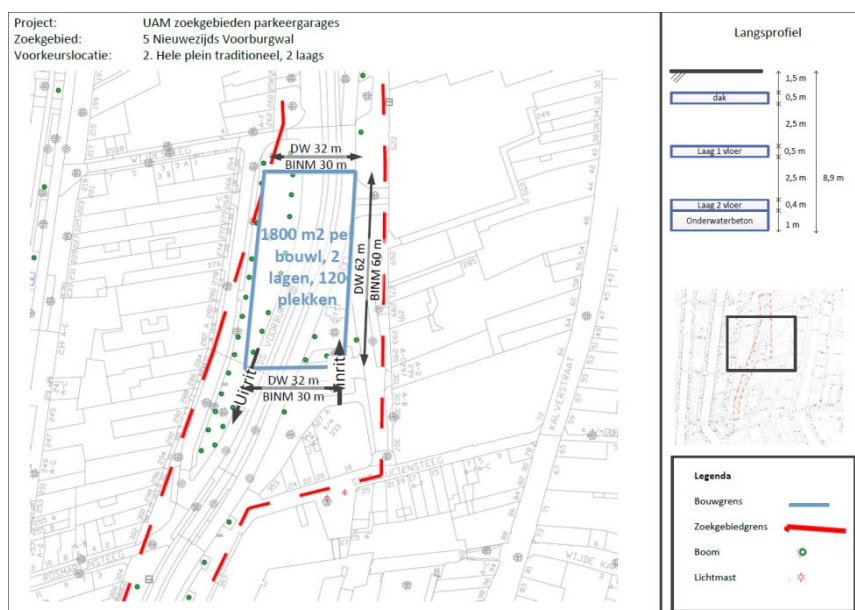
Figuur 1

Voorkeurslocatie (gele ster), zoekgebied locatie 5 (rode stippellijn om gele ster), impulsgebied locatie 5 (groene lijn nabij gele ster), capaciteit garage Nieuwezijds Voorburgwal en zoek- en impulsgebieden nabijgelegen andere locaties Appeltjesmarkt en Nieuwmarkt

De garage wordt uitgevoerd als een traditionele parkeergarage met hellingsbanen voor het in- en uitrijdend verkeer. De beoogde locatie van de in- en uitrit zijn weergegeven in figuur 2.

Om hellingsbanen te realiseren die voldoen aan de maximale waarde van 10% voor hellingsbanen in openbare parkeergarages¹ moeten deze een lengte hebben van tenminste 45 meter om het hoogteverschil van 4,5 meter te overbruggen. Omdat de garage bij gebruik door alleen vergunninghouders te classificeren is als een stallingsgarage kunnen eventueel kortere hellingsbanen van 35 meter worden toegepast omdat de maximaal toegestane hoek bij hellingsbanen in stallingsgarages hoger is: 14%.

De pijltjes in figuur 2 hebben een lengte van ongeveer 15 meter. Het ruimtebeslag van de hellingsbanen zal dus groter zijn dan in deze tekening aangegeven, maar lijkt wel inpasbaar in de omgeving.



Figuur 2

Beoogde locatie in- en uitrit garage Nieuwezijds Voorburgwal

¹ NEN 2443: Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages. Nederlands Normalisatieinstituut, 2013.

3.1 Verkeersgeneratie

Informatie over de te verwachten verkeersgeneratie van de parkeergarage is afkomstig van de RVE Parkeren en door de opdrachtgever aan V&OR ter beschikking gesteld. Het patroon van aankomsten en vertrekken is ontleend aan het parkeergedrag van vergunninghouders in nabijgelegen bestaande referentiegarages. Voor de verkeerskundige toetsing is gebruikgemaakt van de maximaal geprognoseerde aantallen. Deze zijn weergegeven in tabel 1. De intensiteiten in de vroege ochtend (voor 7.00 uur) en late avond (na 21.00 uur) zijn laag en om die reden weggelaten uit de tabel.

	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
aankomsten	7	10	8	10	10	12	11	11	16	14	11	12	10	8
vertrekken	14	12	25	20	12	13	11	29	11	11	10	8	5	5
totaal	21	22	33	30	22	25	22	40	27	25	21	20	15	13

Tabel 1

Verwachte aantallen aankomsten en vertrekken garage Nieuwezijds Voorburgwal per uur (maximaal scenario RVE Parkeren)

Uit tabel 1 blijkt dat het aantal aankomsten piekt op 16 inrijdende voertuigen tussen 15.00 – 16.00 uur en dat het aantal vertrekken piekt op 29 uitrijdende voertuigen tussen 14.00 – 15.00 uur. Laatstgenoemde periode is tevens het totale drukste uur met 40 motorvoertuigbewegingen. De spitsen zijn rustiger dan de dalperiode. Vanwege het stallingskarakter van de garages is de verwachte verkeersgeneratie beperkt.

3.2 Verkeersstromen en impact

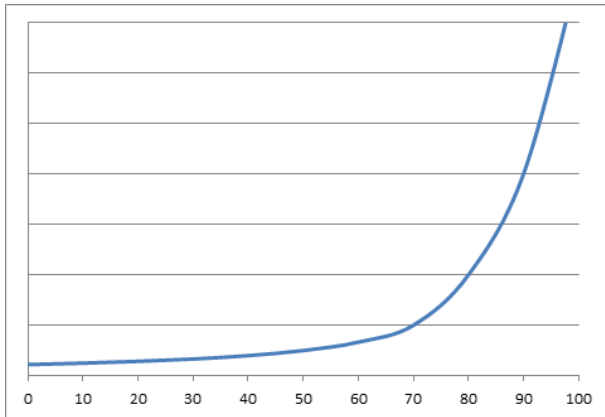
Over dit gedeelte van de Nieuwezijds Voorburgwal rijden maximaal 100 motorvoertuigen per uur per richting (bron: Verkeersmodel Amsterdam VMA, prognose 2020). Het extra verkeer als gevolg van de parkeergarage maakt dat de intensiteit toeneemt tot maximaal 130 motorvoertuigen per uur per richting op de drukste momenten. Deze kleine toename heeft voor de verkeersafwikkeling ter plaatse of in de directe omgeving geen gevolgen.

3.3 Zoekverkeer

De garage onder het pleintje van de Postzegelmarkt aan de Nieuwezijds Voorburgwal bevindt zich in stedelijk centrumgebied. De gemiddelde parkeerdruk in de avond en nacht bedraagt hier 94% (bron: Parkeerplanbarometer V&OR). Dit is een gemiddelde waarde, de parkeerdruk kan lokaal variëren. Bij een hoge parkeerdruk (hoger dan 90%) is er in toenemende mate sprake van zoekverkeer: verkeer dat rondrijdt op zoek naar een vrije parkeerplaats. In grafiek 1 is indicatief het verband tussen parkeerdruk en zoekverkeer aangegeven.

Uit grafiek 1 is af te leiden dat het effect 'beperken van zoekverkeer' door het verlagen van de parkeerdruk groter is naarmate de parkeerdruk hoger ligt. Een reductie van de parkeerdruk van 94% met enkele procenten heeft dus relatief veel effect op het beperken van zoekverkeer.

Aanvullend geldt nog dat een concentratie van parkeercapaciteit zoals in een parkeergarage op zichzelf ook leidt tot een reductie van zoekverkeer: of er wel of geen plek is in de garage is immers bekend bij de ingang.

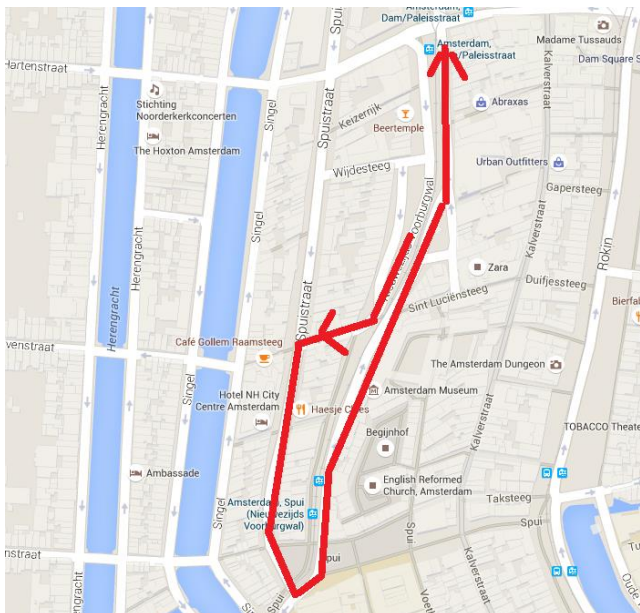


Grafiek 1

Indicatieve toename zoekverkeer (verticaal) bij stijgende parkeerdruk (horizontaal, in procenten)

3.4 Circulatie verkeer van en naar de parkeergarage

Het nadeel van de uitrit aan de zuidzijde is dat als men vanuit de uitrit richting het noorden wil men om zal moeten rijden aangezien er geen doorsteek is toegestaan over de trambaan. In figuur 3 is een mogelijke route hiervoor aangegeven.

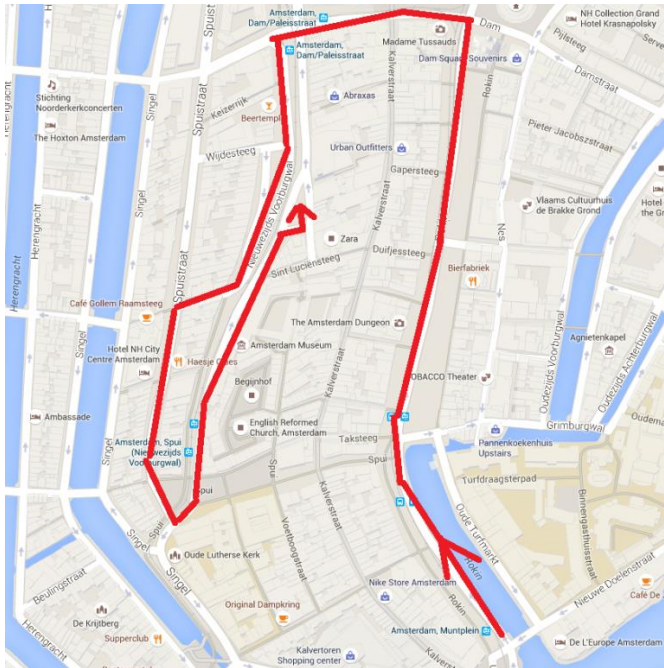


Figuur 3

Route vanuit de uitrit van de garage Nieuwezijds Voorburgwal (zuidzijde) richting het noorden

Als men juist richting het zuiden wil rijden is het juist wel wenselijk om de uitrit aan de westkant van de weg te hebben zoals nu beoogd. Dit geldt echter niet meer indien de verkeerscirculatiemaatregelen op het Muntplein van kracht worden: vanuit de parkeergarage kan dan niet meer naar het Muntplein worden gereden.

Tevens zou overwogen kunnen worden om de ingang aan de westkant te situeren gezien het omrijden naar de garage vanuit zuidelijke richting (zie figuur 4).

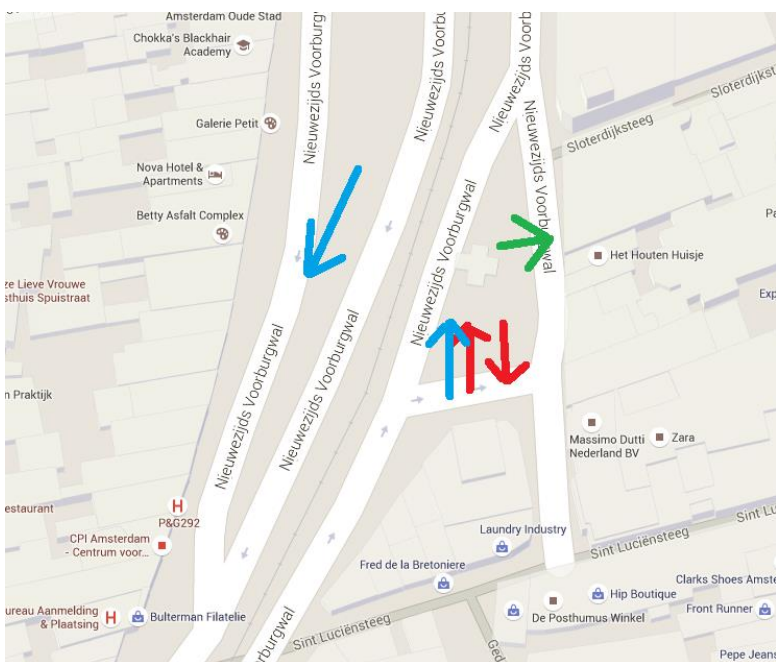


Figuur 4

Route vanuit het zuiden naar de inrit van de garage Nieuwezijds Voorburgwal (inrit aan zuidzijde)

3.5 Verkeerstechnische inpassing in- en uitrit

Er zijn een aantal mogelijkheden om een in- en uitrit te maken (zie figuur 5).



Figuur 5

Mogelijkheden locatie in- en uitrit garage Nieuwezijds Voorburgwal

De in- en uitgang (rode pijlen) op dezelfde positie is vaak voor gebruikers wenselijker omdat dat duidelijker is. Het in- en uitrijden gebeurt dan op een zeer rustig wegvak. De parkeerplaatsen in het straatje nabij de in- en uitgang zullen dan wel weg moeten zodat er goed zicht is op het verkeer dat in de straat rijdt of loopt. NB: er kan ook gekeken worden om de uitgang nabij de groene pijl aan te leggen.

Een andere optie is de ingang (blauwe pijl) te plaatsen nabij de rode pijlen en de uitgang aan de overzijde van de weg. Aangezien aan die kant een ventweg loopt (30 km/uur) kan men rustiger uitrijden.

3.6 Toets aan beleidskaders

De Nieuwezijds Voorburgwal (de doorgaande weg) is hoofdnet OV en ook hoofdnet fiets. De weg heeft een wettelijke maximumsnelheid van 50 km/uur. De aftakking van de doorgaande weg (eveneens genaamd Nieuwezijds Voorburgwal) lijkt een 30 km/uur-weg op basis van de inrichting en functie maar is niet als zodoende voorzien van bebording.

Gezien de huidige onderbrekingen van het fietsgedeelte (naar o.a. een parkeerterrein, zie figuur 6) zal de situatie niet verslechteren door hier ook een in- en uitrit van een parkeergarage te realiseren.



Figuur 6
Onderbreking in fietsstrook richting het noorden (uiterst rechts op de foto)