

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Oost



Parkeren Sportpark IJburg

Definitieve
rapportage

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Oost

Parkeren Sportpark IJburg

Definitief

Datum
Kenmerk
Eerste versie

15 april 2014
AOT005/Skw

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Amsterdam Stadsdeel Oost
Titel rapport	Parkeren Sportpark IJburg Definitieve rapportage
Kenmerk	AOT005/Skw
Datum publicatie	15 april 2014

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Onderzoeksvragen	2
1.3	Leeswijzer	3
2	De opgave	5
2.1	Huidige situatie	5
2.2	Betrokken partijen	6
2.2.1	Interne partijen	6
2.2.2	Externe partijen	7
2.3	Opgave	10
3	Afweging maatregelen	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Toegang	11
3.2.1	Maatregel 1a: Bebording (vast)	11
3.2.2	Maatregel 1b: Bebording flexibel	12
3.2.3	Maatregel 2: Bebording in combinatie met uitneembare paal op Oeverzeggestraat	13
3.2.4	Maatregel 3: Bebording en slagboom	14
3.2.5	Maatregel 4: Bebording en verzinkbare paal op Oeverzeggestraat	16
3.3	Parkeren en Kiss & Ride	18
3.3.1	Maatregel 5: 'dubbeltjes' parkeren	18
3.3.2	Maatregel 6: Betaald parkeren (€ 2,40 per uur)	19
3.3.3	Maatregel 7: Parkeerduurbepanking	19
3.3.4	Maatregel 8: Voorkomen zoekverkeer parkeren	20
3.3.5	Maatregel 9: verschillende tarieven hanteren	21
4	Uitwerking voorkeursscenario	22
4.1	Voorkeursscenario	22
4.1.1	Parkeerregulering	23
4.1.2	Halen en brengen	24
4.1.3	Busverkeer	24
4.2	Weginrichting	24
4.2.1	30 kilometerzone	24
4.2.2	Ontwerp parkeerterrein	25
4.3	Financiën	26
4.3.1	Kosten voorkeursscenario	26
4.3.2	Opbrengsten	27
4.4	Aanvullende maatregelen	27
5	Conclusie	28
5.1	Samenvattende conclusie	28
5.2	Basismodel	28

5.3	Optimalisaties	29
5.4	Beantwoording van de onderzoeksvragen	30

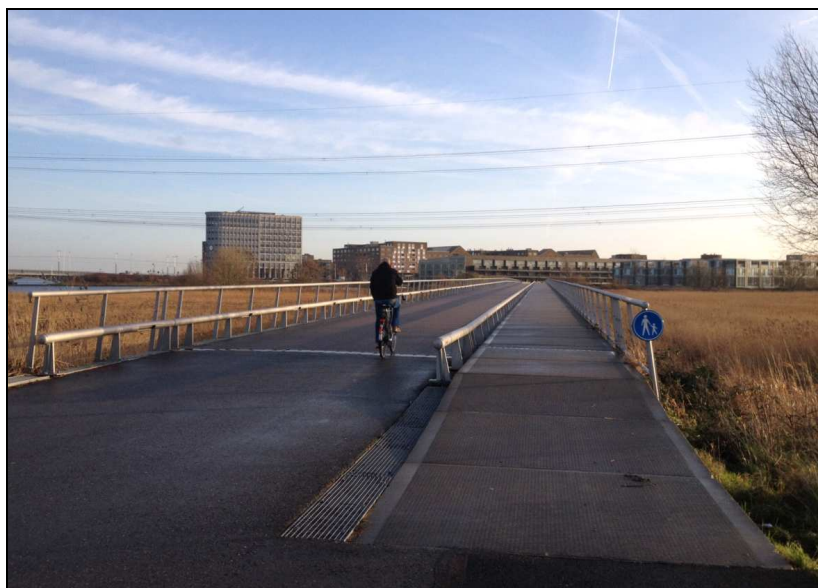
1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Sinds 30 juni 2010 is Sportpark IJburg geopend en in gebruik door de Amsterdamsche Hockey Club (AHC) IJburg en Amsterdamsche Football Club (AFC) IJburg. Sporten in IJburg is populair, wat een uitbreiding van het sportpark noodzakelijk maakt. Om de wachtlijsten te beperken willen de verenigingen en Stadsdeel Oost van de gemeente Amsterdam Sportpark IJburg uitbreiden van vier naar zes velden.

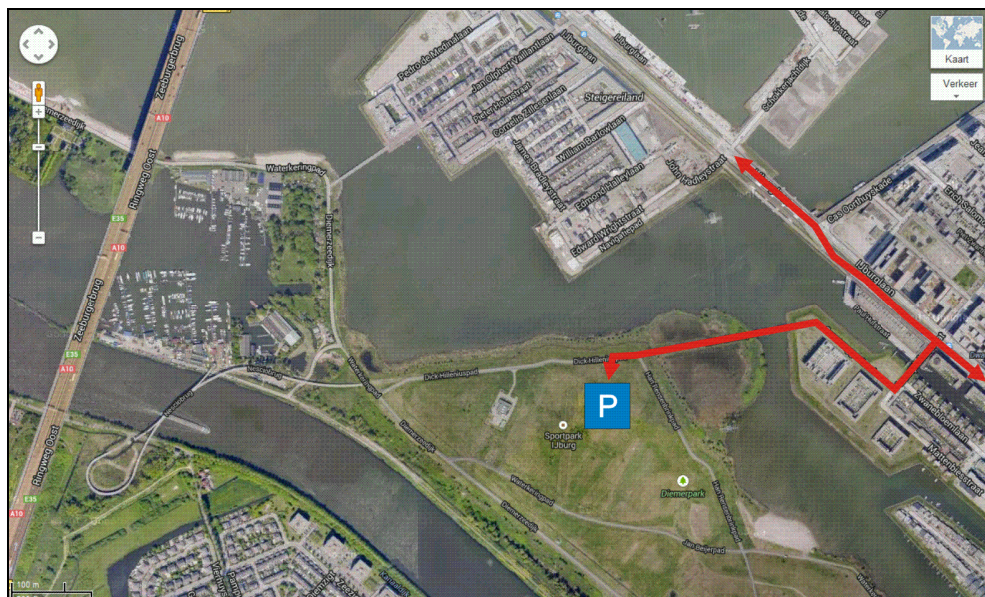
Sportpark IJburg is gelegen aan het Dick Hilleniuspad in het Diemerpark (zie figuur 1.1). Het Dick Hilleniuspad maakt deel uit van het Hoofdnet Fiets van de gemeente Amsterdam. Voor bewoners van IJburg is dit een belangrijke fietsroute richting de andere stadsdelen. Vanwege de recreatieve voorzieningen in het Diemerpark is het verblijfsklimaat voor voetgangers en fietsers van groot belang.



Figuur 1.1: Dick Hilleniuspad

De huidige situatie maakt parkeren nabij het sportpark niet mogelijk. Mede in verband met de uitbreiding naar zes velden heeft de stadsdeelraad op 26 november 2013 besloten om een parkeerterrein met 42 parkeerplaatsen aan te leggen bij Sportpark IJburg. Om hinder van het gemotoriseerde verkeer in het Diemerpark te beperken, heeft de stadsdeelraad besloten om het parkeerterrein uitsluitend te openen tijdens officiële wedstrijden voor bezoekende teams van AFC en AHC.

Figuur 1.2 geeft de beoogde route weer van de gebruikers van het parkeerterrein. De route loopt via de IJburglaan, Vennepluimstraat, Oeverzeggestraat en het Dick Hilleniuspad.



Figuur 1.2: Locatie parkeerterrein en aanvoerroutes voor de auto (ondergrond: Google)

1.2 Onderzoeksvragen

Dit onderzoek gaat in op de hiernavolgende vragen.

Beleid en gedrag

- Hoe zorgen we ervoor dat bewoners van IJburg (of andere wijken in Amsterdam) geen gebruik maken van het parkeerterrein bij het sportpark?
- Welke mogelijkheden zijn er met betrekking tot de handhaving van de parkeerregulering?
- Hoe stimuleren we bewoners van IJburg om het Dick Hilleniuspad niet met de auto te gebruiken om sporters te halen en/of brengen?

Inrichting en hardware

- Hoe voorkomen we dat fietsers en wandelaars in het Diemerpark hinder ondervinden van het gemotoriseerde verkeer?
- Hoe voorkomen we zoekverkeer van auto's op de Oeverzeggestraat en het Dick Hilleniuspad in de situatie dat het parkeerterrein een zeer hoge parkeerbezetting kent?
- Hoe kunnen we het aanrijden voor laden en lossen van goederen voor de sportverenigingen via het parkeerterrein op een verkeersveilige wijze organiseren?

Financieel

- Wat zijn de kosten voor onder meer aanleg en beheer van de maatregelen, voor wiens rekening komen die en wat zijn mogelijke opbrengsten?

Organisatie

- Is het mogelijk om beheertaken van het parkeersysteem neer te leggen bij de sportverenigingen of andere private partijen?
- Wie voert welke maatregel uit?

De antwoorden op deze vragen leiden gezamenlijk tot een omvattend beheerconcept voor het parkeren voor Sportpark IJburg. Daarmee is deze rapportage een advies aan stadsdeel Oost. Dit advies wordt als input gebruikt bij opstellen van het voorlopig ontwerp. Op het voorlopig ontwerp is inspraak mogelijk.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het vertrekpunt van deze studie toegelicht. De betrokken interne en externe partijen worden besproken wat resulteert in een opgave. Vervolgens gaat hoofdstuk 3 in op de verschillende mogelijkheden die er zijn met betrekking tot de toegang tot het parkeerterrein en de regulering. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende maatregelen, de voor- en nadelen per maatregel en de afweging voor een voorkeurs-scenario. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens een basismodel voorgesteld, met optimalisatiemogelijkheden. Daarnaast komt dit hoofdstuk terug op de onderzoeksvragen.



*Figuur 1.3: Een beperkte of geen handhaving leidt nu tot overtredingen op het parkeer-
verbod in de Oeverzeggestraat (fotobron: dhr. J. Ronnes)*

2

De opgave

2.1 Huidige situatie

Sportpark IJburg bestaat op dit moment uit 2 hockeyvelden en 2 voetbalvelden. AHC IJburg heeft op dit moment ongeveer een wachtlijst van 350 (jeugd) leden, voor AFC IJburg zijn dit 500 (jeugd) leden. Een uitbreiding van het sportpark met één veld voor beide verenigingen is dan ook zeer gewenst.

Sportpark IJburg is gelegen in het Diemerpark, dat momenteel voor gemotoriseerd verkeer in principe niet toegankelijk is. De Oeverzeggestraat is voor de brug naar het Diemerpark afgesloten voor gemotoriseerd verkeer door uitneembare palen. Deze kunnen voor bijvoorbeeld bevoorrading van de clubs of hulpdiensten naar beneden worden geklapt. Aan de andere kant is het sportpark bereikbaar via de Diemerzeedijk. De afsluiting is hier op eenzelfde manier vorm gegeven.

Deze afsluiting maakt de verkeerssituatie voor de sportverenigingen verre van optimaal. Gebruikers van het sportpark die met de auto komen wordt gevraagd te parkeren in de parkeergarage van winkelcentrum IJburg, op een loopafstand van ongeveer 12 minuten¹. Een sportteam van kinderen doet hier langer dan 12 minuten over. Het gevolg is dat een deel van de bezoekers parkeert in de woonwijk rondom de Oeverzeggestraat en Vennepluimstraat. Inmiddels is op de Oeverzeggestraat een parkeerverbod ingesteld.

Verder speelt mee dat het Dick Hilleniuspad, waaraan het sportpark zijn ingang heeft, onderdeel is van het Amsterdamse Hoofdnet Fiets. Ook de Oeverzeggestraat en Vennepluimstraat, toegangswegen tot Sportpark IJburg vanaf de IJburglaan maken onderdeel uit van het Hoofdnet Fiets. Deze route is een drukke fietsverbinding tussen IJburg en andere stadsdelen.

¹ Gerekend vanaf de parkeergarage tot de kantine van AFC IJburg (zonder kinderen).

In figuur 2.1 is de huidige situatie gevisualiseerd.



Figuur 2.1: Huidige situatie

2.2 Betrokken partijen

Om tot een optimale oplossing te komen is een breed gedragen ontwerp van belang. Daarom zijn de betrokken interne- en externe partijen geconsulteerd aan het begin van de planfase van deze studie. De interne partijen zijn de betrokken afdelingen van Stadsdeel Oost, de externe partijen zijn betrokkenen uit de ruimtelijke omgeving van Sportpark IJburg.

2.2.1 Interne partijen

Intern zijn de uitgangspunten en oplossingsrichtingen besproken met verschillende personen binnen de diensten van Stadsdeel Oost:

- Martijn ter Hoeve, projectmanager;
- Berno Hartgers, beheerder openbare ruimte;
- Gerrit de Koe, teammanager buitenaccommodaties;
- Michel Sminia, integraal senior handhaver;
- Willem Stevens, beheerder 'groen';
- Hugo Hilgers, beleidsmedewerker sport.

Het verslag hiervan is opgenomen in de bijlagennotitie.

Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost

Belang	De stadsdeelraad heeft besloten om 42 parkeerplaatsen aan te leggen bij Sportpark IJburg, die uitsluitend tijdens officiële wedstrijden van AFC IJburg en AHC IJburg worden opengesteld. Het stadsdeel geeft uitvoering aan dit besluit door te onderzoeken op welke wijze dit het beste kan worden vorm gegeven.
Doel	Het doel van de opdracht is om te komen tot een gedragen, betaalbaar en maatschappelijk/ambtelijk gedragen beheerconcept en input voor het ontwerp.
Aandachtspunten	■ Lowtech oplossing / pragmatisch. ■ Vol / vrij indicatie. ■ Geen bestemmingsplanwijziging. ■ Wellicht een kiss & ride voorziening organiseren. ■ Bekijken van de mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding met betrekking tot routekeuze en keuze van vervoermiddel.

Gemeente Amsterdam, Ontwikkelingsbedrijf gemeente Amsterdam (OGA)

Belang	Het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam gebruikt een pand naast (ten westen) van Sportpark IJburg voor de verdere grondsanering van de vervuilde bodem van het Diemerpark. Verder is deze partij van belang wanneer het gaat om eventuele ingrepen in de bodem.
Doel	De huidige locatie dient bereikbaar te blijven voor gemotoriseerd verkeer en daarnaast dienen mogelijke ingrepen in de bodem vooraf te worden afgestemd.
Aandachtspunten	■ Gemotoriseerd verkeer komt nu meestal via de Diemerzeedijk, er is een paaltje wat omlaag kan. Deze wordt nu soms omlaag gelaten, omdat leveranciers geen sleutel hebben. ■ OGA is bereid om mee te werken en eventueel meebetalen aan een systeem met een verzinkbare paal. ■ Vanwege de vervuilde bodem is de bodem van het Diemerpark geïsoleerd van de omgeving. Ingrepen in de bodem, zoals wegconstructies dienen te worden afgestemd.

2.2.2 Externe partijen

Naast de interne partijen zijn een aantal externe partijen betrokken. Met elke externe partij is afzonderlijk gesproken. Per betrokkene zijn de hoofdpunten in onderstaande tabellen weergegeven. De gehele gespreksverslagen zijn opgenomen in de bijlagennotitie.

AFC IJburg

Belang	De parkeerplaatsen bij Sportpark IJburg zijn bestemd voor de gebruikers van het sportpark: AHC IJburg en AFC IJburg.
Doel	Een parkeeroplossing voor het sportpark die niet leidt tot extra taken of administratie voor de sportverenigingen zelf en die het te laat arriveren van teams en frustratie hierover voorkomt.
Aandachtspunten	■ Veel mensen komen laat doordat de huidige parkeeroplossing zorgt voor een grote loopafstand. Dit zorgt voor irritatie bij zowel laatkomers als niet-laatkomers. ■ De looptijd is met een team kleine kinderen nog veel hoger dan 12 minuten. ■ Voorkeur voor een kiss & ride, al is dit voor pupillen niet ideaal.

AHC IJburg

Belang	De parkeerplaatsen bij Sportpark IJburg zijn bestemd voor de gebruikers van het sportpark: AHC IJburg en AFC IJburg.
Doel	Een parkeeroplossing voor het sportpark nabij het sportpark, die niet leidt tot extra taken of administratie voor de sportverenigingen zelf.
Aandachtspunten	■ De parkeertarieven dienen zo laag mogelijk te zijn om de sport toegankelijk te maken voor iedereen. ■ De loopafstanden naar het sportpark dienen zoveel mogelijk te worden beperkt. ■ Bij een eventuele kiss & ride is een groot aandachtspunt dat de kinderen alleen naar de velden moeten lopen. Uit oogpunt van veiligheid is dat niet gewenst. ■ AHC IJburg wil graag in één keer een goede oplossing, niet in stapjes. ■ Gezamenlijke activiteiten na wedstrijden worden bevorderd door de vereniging, het parkeerregiem mag dat niet beperken. ■ AHC IJburg wil graag biologisch eten en drinken serveren in de kantine. Dit zorgt voor verschillende leveranciers en is nu lastig door het ontbreken van goede opties voor bevoorradingsverkeer. ■ De verkeersveiligheid en met name verlichting op de brug Oeverzeggestraat / Dick Hilleniuspad is een zorgpunt.

Bewoners Oeverzeggestraat blok 1A

Belang	Het uitgangspunt van de Oeverzeggestraat is een autoluw gebied. Wanneer de Oeverzeggestraat gaat functioneren als toegangsweg tot parkeerplaatsen bij Sportpark IJburg dan brengt dat hierin verandering.
Doelen	■ Behoud autoluwe karakter Oeverzeggestraat. ■ Handhaven parkeerverbod Oeverzeggestraat.
Aandachtspunten	■ Voorkomen 'wildparkeren' bij Sportpark IJburg. ■ Voorkomen parkeren in Oeverzeggestraat. ■ Voorkomen hoge snelheden gemotoriseerd verkeer in Oeverzeggestraat. ■ Voorkomen hoge verkeersdruk in Oeverzeggestraat. ■ Voorkomen van gebruik door andere doelgroepen dan sporters van parkeerplaatsen Sportpark IJburg parkeren. ■ Verkeersveiligheid brug Oeverzeggestraat / Dick Hilleniuspad; ■ In ontwerp rekening houden met skaters uit het park. ■ Eventueel vol / vrij indicatie in Vennepluimstraat, net na de brug. ■ Bewoners zijn eventueel bereid te helpen met het omhoog zetten en naar beneden halen van het paaltje (op vrijdagavond / zondagavond).

Vereniging Vrienden van het Diemerpark

Belang	De vereniging Vrienden van het Diemerpark is een vereniging van liefhebbers van de rust, veiligheid, natuurbeleving en sport- en ontspanningsmogelijkheden in het Diemerpark en komt hier zodoende voor op.
Doel	'Laat het eiland het eiland, breng de stad niet in het park', hier passen onder meer autoverkeer, lichtmasten en verkeersgeluid niet bij.
Aandachtspunten	■ De vereniging maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid van de fietsers op de brug Oeverzeggestraat / Dick Hilleniuspad, deze geeft een 'krap gevoel'. ■ De kwaliteit nu is dat er vrij gefietst kan worden in het Diemerpark. ■ De vereniging heeft (sterke) twijfels bij conclusies van het rapport van Arcadis (onder andere de bezettingscijfers van de parkeergarage en de prognose van het toekomstige gebruik). ■ Het autogebruik is nu incidenteel. Opgemerkt wordt dat het paaltje op de Diemerzeedijk vaak overdag neergeklapt is (er zit ook geen slot op), waardoor er ook sluipverkeer door het gebied rijdt. ■ De grote zorg van de vereniging is dat als er eenmaal auto's worden toegelaten, dit betekent dat dit in de toekomst nog verder gaat groeien. ■ Aanwezigheid van motoren en bromfietsen (gele kentekenplaatjes) in het park wordt door de vereniging als onwenselijk gezien. ■ Hoe wordt gezorgd dat de parkeerplaatsen bij het sportpark alleen worden gebruikt door de doelgroep waarvoor deze is bestemd? ■ Eerder onderzoek (Waardenburg) geeft aan dat een lage maximumsnelheid van gemotoriseerd verkeer (10 km/h) gewenst is in verband met kwetsbare flora en fauna en de aanwezige fietsers.

2.3 Opgave

De opgave is voortgekomen uit de hiervoor toegelichte consultatieronden. De opgave bestaat uit een aantal eisen en wensen die naar voren zijn gekomen tijdens de consultatieronden voor een beheerconcept voor Sportpark IJburg.

Eisen

- Een pragmatische en betaalbare oplossing voor het parkeren in Sportpark IJburg.
- Eventuele ruimtelijke ingrepen dienen plaats te vinden binnen de grenzen als gesteld door het vigerende bestemmingsplan.
- 42 parkeerplaatsen, gerealiseerd aan de noordkant van Sportpark IJburg.
- De parkeerplaatsen worden uitsluitend gebruikt door bezoekende clubs van Sportpark IJburg.
- Een verkeersveilige oplossing omdat de Oeverzeggestraat en Dick Hilleniuspad onderdeel uitmaken van het Hoofdnet Fiets.
- Zo weinig mogelijk gemotoriseerd verkeer in het Diemerpark.

Wensen

- Parkeerterrein alleen openstellen (in weekends) tijdens wedstrijddagen.
- Een oplossing voor halen en brengen (kiss & ride).
- Een vol / vrij indicatiesysteem.
- Geen extra administratieve taken voor AFC IJburg en AHC IJburg als gevolg van de parkeeroplossing.
- Behouden van het autoluwe karakter van de Oeverzeggestraat.

3

Afweging maatregelen

3.1 Inleiding

Verschillende beheerconcepten zijn mogelijk voor de 42 parkeerplaatsen bij Sportpark IJburg. In dit hoofdstuk worden de maatregelen besproken. Twee elementen zijn sturend in de keuze voor een beheerconcept:

- de manier waarop de toegang tot de parkeerplaatsen is vormgegeven;
- de regulering van het parkeren.

De mogelijkheden met betrekking tot de toegang worden besproken in paragraaf 3.2, voor de regulering wordt dit besproken in paragraaf 3.3.

3.2 Toegang

Als basisuitgangspunt geldt, dat gemotoriseerd verkeer tussen Oeverzeggestraat en het parkeerterrein op het sportpark alleen is toegestaan tijdens wedstrijddagen. Hulpverleningsvoertuigen, onderhoudsvoertuigen en vracht- en bestelauto's die goederen afleveren bij de sportverenigingen kunnen wel op andere momenten het gebied betreden. In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze de toegang tot het Diemerpark geregeld kan worden:

- Maatregel 1: bebording:
 - Maatregel 1a: vaste bebording,
 - Maatregel 1b: flexibele bebording.
- Maatregel 2: bebording in combinatie met uitneembare paal op de Oeverzeggestraat.
- Maatregel 3: bebording en slagboom.
- Maatregel 4: bebording in combinatie met verzinkbare paal op de Oeverzeggestraat.

Per maatregel worden voor- en nadelen benoemd.

3.2.1 Maatregel 1a: Bebording (vast)

Met bebording (inclusief verkeersbesluit) kan de toegang op de Oeverzeggestraat en het Dick Hilleniuspad geregeld worden. Het gaat om de volgende verkeersborden:

- Model A1 zonebord 30 / model A2 einde zonebord 30 aan zijde Dick Hilleniuspad².
- Model E02 bord (verbod stilstaan) aan weerszijden van de Oeverzeggestraat en het Dick Hilleniuspad; het verbod geldt aan beide zijden van de weg.
- Model G11 bord (fietspad) op de Oeverzeggestraat, direct na de inrit tot het laatste appartementencomplex.
- Onderbord met de tekst: 'gemotoriseerd verkeer toegestaan zaterdag + zondag tussen 07.00 en 19.00 uur'.
- Onderbord met de tekst: 'met uitzondering van leveringen food aan de sportverenigingen'.

Maatregel: bebording (inclusief verkeersbesluit)

Voordeel: eenvoudig te realiseren, handhaafbaar

Nadeel: vaste tijden van toegang (dit betekent dat ook in het weekend zonder wedstrijd het gebied toegankelijk is), inflexibel

3.2.2 Maatregel 1b: Bebording flexibel

Met flexibele bebording in de vorm van een 'lamellen verkeersbord' of een 'klapbord' kan invulling gegeven worden aan de wens om het parkeerterrein alleen te openen op wedstrijddagen. Met dergelijke bebording is het mogelijk om in een weekend zonder wedstrijddag de Oeverzeggestraat en het Dick Hilleniuspad af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Omgekeerd is ook mogelijk: bij inhaalwedstrijden door de week is het mogelijk om de toegangswegen te openen en gebruik te maken van het parkeerterrein.

Het 'klapbord' dient handmatig omgeklapt te worden. Het 'klapbord' heeft een slot en sleutel. Het 'lamellenbord' kan automatisch omgeklapt worden, net zoals op de autosnelwegen gebeurt. De lamellenborden zijn duurder dan een klapbord, maar kunnen wel op afstand bediend worden.



Figuur 3.1: Lamellenbord (fotobron: Rotapanel)

² Aan de andere zijde (Vennepluimstraat) staan deze borden reeds.

Maatregel: flexibele bebording

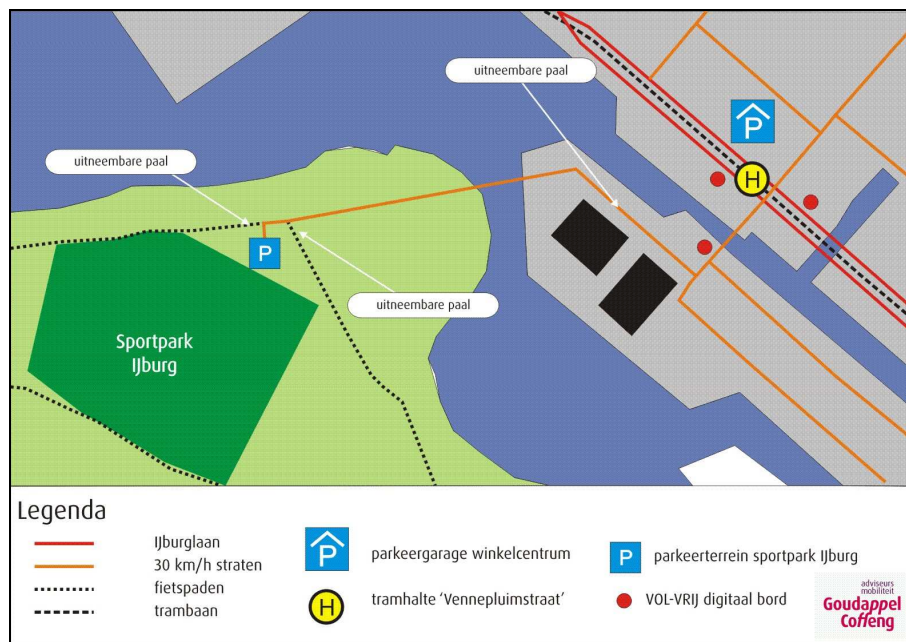
Voordelen: flexibiliteit, eenvoudig te realiseren, handhaafbaar, spreiding van activiteiten op het sportpark is mogelijk (past binnen het beleid van de gemeente)

Voordeel lamellenbord: het bord kan op afstand bediend worden

Nadeel klapbord: het bord moet handmatig gedraaid worden, als dit niet gedaan wordt, kan er geen handhaving plaatsvinden

3.2.3 Maatregel 2: Bebording in combinatie met uitneembare paal op Oeverzeggestraat

De maatregelen 1a/1b kunnen gecombineerd worden met uitneembare palen. Hierbij wordt fysiek voorkomen dat gemotoriseerd verkeer buiten wedstrijddagen het Dick Hilleniuspad op rijdt en/of er parkeert. Bewoners van het nabij gelegen appartementencomplex hebben aangegeven, dat zij bereid zijn de uitneembare paal te plaatsen na afloop van de wedstrijddagen. De eerste aanwezige van de sportvereniging kan de paal bij aankomst verwijderen. De paaltjes kunnen tevens uitgenomen worden door hulpdiensten en bevoorradingsverkeer (zoals dat nu ook het geval is). De locatie van de uitneembare paal is gewijzigd. Op dit moment staat de paal net voor de brug. Het voorstel is om deze te verplaatsen tot vlak na de toegang van het tweede appartementencomplex in de Oeverzeggestraat. Het voordeel hiervan is dat eerder met een fysieke maatregel duidelijk wordt gemaakt aan de weggebruiker dat doorgang en parkeren in het tweede deel van de Oeverzeggestraat niet mogelijk is.



Figuur 3.2: Toegangssysteem met uitneembare paal

Maatregel: bebording in combinatie met uitneembare palen

Voordelen: toegang/parkeren voor gemotoriseerd verkeer wordt onmogelijk gemaakt buiten wedstrijddagen, eenvoudig te realiseren, handhaafbaar (bebording)

Nadelen: afhankelijk van sportverenigingen en bewoners of zij palen netjes weghalen en neerzetten, meerdere mensen hebben sleutels

3.2.4 Maatregel 3: Bebording en slagboom

Bij deze maatregel wordt een slagboom geplaatst op de Oeverzeggestraat, direct na de toegang van het appartementencomplex. Het fietsverkeer passeert de slagboom aan weerszijden.

De Oeverzeggestraat is thans te smal om een slagboomconstructie te realiseren. De weg is circa 5,9 meter breed (exclusief voetpad), terwijl voor een slagboom en twee fietsdoorgangen aan weerszijden circa 8,1 meter nodig is (exclusief voetpad). Verbreding van de weg is om bestemmingsplantechnische redenen thans niet mogelijk, omdat aangezien voor de bestemming 'verkeer' slechts 8,0 meter beschikbaar is voor rijbaan en voetpad. Een verkeerssituatie zonder voetpad is om verkeersveiligheidsredenen niet gewenst. Een bestemmingsplanprocedure is dus nodig om deze variant te kunnen realiseren.

Voor de toegang zijn de volgende opties mogelijk:

1. De slagboom gaat voor iedereen open, hierdoor is halen en brengen tot nabij de sportverenigingen mogelijk. Buiten wedstrijddagen blijft de slagboom gesloten.
2. De slagboom werkt als een toegang tot een gebied met betaald parkeren. De slagboom wordt gecombineerd met een kaartjesautomaat.
3. De slagboom opent uitsluitend voor bezoekende sporters door het instellen van een systeem waarbij vooraf toegangscode's worden verzonden. Voor de toegangscode moet een tarief van € 7,20 worden betaald (voor 3 uur). Halen en brengen voorbij de slagboom is niet mogelijk. Het is om verkeersveiligheidsredenen wenselijk een keermogelijkheid te realiseren bij de slagboom.



Figuur 3.3: Toegangssysteem met slagboom

Afwegingen slagboom

De aanleg van een slagboom betekent dat op de Oeverzeggestraat meer verkeersruimte benodigd is dan er in het bestemmingsplan beschikbaar is. Een bestemmingsplanwijziging is nodig om de slagboom op een veilige wijze te kunnen realiseren.

Het nut van de slagboom is gelegen in de mogelijkheid tot de selectieve toegang van doelgroepen: bezoekende sporters zijn op het parkeerterrein bijvoorbeeld wel welkom met de auto, thuisspelende sporters niet. Ten tweede zorgt een slagboom er daarmee voor dat voor de clubs een administratieve rol is weggelegd voor het uitgeven van uitrijkaarten of toesturen van toegangscode's. Deze rol zien zij echter niet voor zichzelf weggelegd.

Maatregel: bebording en slagboom

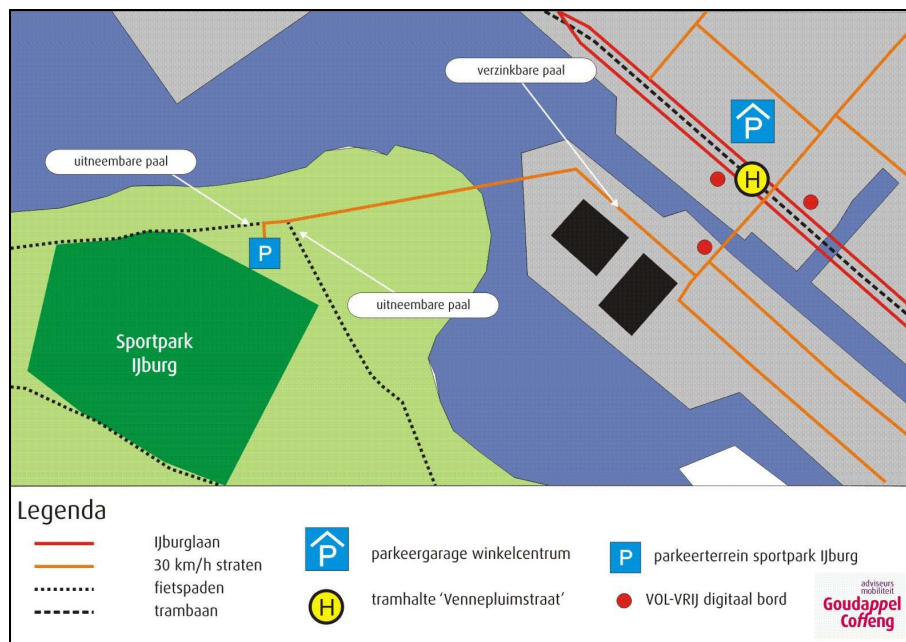
Voordelen: de toegang wordt onmogelijk gemaakt buiten wedstrijddagen, handhaafbaar (bebording), volledig automatisch inzetbaar, minder storingsgevoelig dan verzinkbare paal, selectieve toegang van gebruikers van het sportpark is mogelijk

Nadeel: de Oeverzeggestraat moet verbreed worden en daar is een bestemmingsplan-procedure voor nodig, ongeacht de verbreding is er sprake van een obstakel op het hoofdnet Fiets wat niet wenselijk is, de sportclubs wensen niet mee te werken met een systeem met uitrijdkaarten voor bezoekende clubs

3.2.5 Maatregel 4: Bebording en verzinkbare paal op Oeverzeggestraat

De maatregelen uit opties 1a/1b kunnen gecombineerd worden met een verzinkbare paal op de Oeverzeggestraat. Hierbij wordt fysiek voorkomen dat gemotoriseerd verkeer buiten wedstrijddagen het Dick Hilleniuspad op rijdt. De verzinkbare paal kan volgens twee programma's werken:

- Programma A: de verzinkbare paal komt na ieder voertuig omhoog. De paal gaat voor elke auto naar beneden en na elke auto weer omhoog zolang het parkeerterrein minder dan 90% is gevuld. Zolang dit percentage is bereikt blijft de paal omhoog voor inrijdend verkeer. Bebording bij de verzinkbare paal geeft dit aan. In de 42 parkeervakken zijn sensoren aangebracht, waarmee de parkeerdruk kan worden gemeten.
- Programma B: de verzinkbare paal blijft naar beneden gedurende wedstrijddagen.



Figuur 3.4: Toegangssysteem met verzinkbare paal



Figuur 3.5: Systeem met verzinkbare palen (t.b.v. selectieve toegang)

Afwegingen verzinkbare paal:

Een verzinkbare paal heeft voordelen ten opzichte van een slagboom. Zo zijn geen grote ingrepen nodig in de ruimtelijke inrichting van de Oeverzeggestraat / Dick Hilleniuspad om een verzinkbare paal op een verkeersveilige manier te realiseren.

Daarnaast is er geen kans dat uitneembare palen te lang naar beneden worden gelaten of teveel mensen hiervan een sleutel hebben, aangezien hier gewerkt kan worden met een pasjessysteem in plaats van met een sleutel. Bij misbruik kunnen pasjes eventueel worden geblokkeerd. Halen en brengen is mogelijk in dit scenario, aangezien de paal in het weekend overdag naar beneden is. Ook leveranciers kunnen hun goederen doorde-weeks bezorgen bij de sportclubs.

Afdeling Beheer van Stadsdeel Oost is echter geen voorstander van een verzinkbare paal. De argumenten houden verband met de hogere beheerskosten en kans op sabotage aan het systeem. Bovendien is de kans dat het systeem in storing raakt groot, door de grote aan- en afvoer van grond bij grondwerkzaamheden in het werk. Als zand of aarde op de verzinkbare paal valt, is er een grote kans op verstoring.

Maatregel:

Voordeel: toegang wordt onmogelijk gemaakt buiten wedstrijddagen, handhaafbaar (bebording), volledig automatisch inzetbaar, leveranciers van clubs kunnen goederen bezorgen met dit systeem (met een pasje)

Nadelen: afdeling beheer is negatief over deze oplossing i.v.m. Storingsgevoeligheid, hogere investering dan uitneembare paal, hogere beheerskosten dan uitneembare paal

3.3 Parkeren en Kiss & Ride

In deze paragraaf worden diverse maatregelen benoemd voor het parkeerregiem op het parkeerterrein bij sportpark IJburg. In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze het parkeerregiem geregeld kan worden:

- Maatregel 5: 'dubbeltjesparkeren';
- Maatregel 6: Betaald parkeren;
- Maatregel 7: Parkeerduurperking.

3.3.1 Maatregel 5: 'dubbeltjes' parkeren

Met deze maatregel wordt – net als bij enkele sportcomplexen in Amsterdam – gekozen voor een tarief van €0,10 per uur. Een nadeel van dit tarief is dat er weinig regulering uit gaat van dit tarief: bewoners van IJburg zullen zich minder geremd voelen de auto te gebruiken voor een ritje naar het sportpark. Dit strookt niet met de doelstelling van het parkeerregiem om het terrein uitsluitend toegang te bieden voor uit spelende ploegen.

Maatregel: 'dubbeltjesparkeren'

Voordeel: klantvriendelijk

Nadelen: kosten handhaving wegen niet op tegenover de inkomsten, met dit lage tarief worden IJburgers niet gestimuleerd gebruik te maken van de fiets

3.3.2 Maatregel 6: Betaald parkeren (€ 2,40 per uur)

Een andere mogelijkheid is het tarief gelijk te stellen aan dat op IJburg met een tarief van €2,40 per uur. Het voordeel van het hogere tarief is dat er een negatieve prikkel uit gaat naar bewoners van IJburg. Een voorwaarde is wel dat vergunningen van IJburg niet geldig zijn op dit terrein.

Betaald parkeren kan ingevoegd worden:

- op werkdagen en zaterdag (conform het overige deel van IJburg);
- op alle dagen (inclusief zondag).

Het voordeel van betaald parkeren op alle dagen is dat ook op zondag IJburgers gestimuleerd worden om de fiets te nemen in plaats van de auto. Een nadeel is dat in de directe omgeving van het sportpark (Vennepluimstraat) geen betaald parkeren geldt op zondag. Dit kan er voor zorgen dat sporters buiten het sportpark parkeren, wat mogelijk tot overlast leidt bij bewoners. Gezien de nadrukkelijke wens om het parkeren bij het sportpark te stimuleren voor uitspelende ploegen, wordt in het verdere verloop van dit rapport uitgegaan van betaald parkeren op alle dagen. Eventueel kan besloten worden een lager tarief te hanteren op zondag, mocht er hinder ontstaan in de buurt, bijvoorbeeld € 1,60 per uur.

Maatregel: 'betaald parkeren (€ 2,40 per uur)'

Voordeel: met dit tarief worden IJburgers gestimuleerd de fiets te gebruiken, zodat er ruimte over blijft voor uitspelende ploegen

Nadelen: minder klantvriendelijk dan laag tarief

3.3.3 Maatregel 7: Parkeerduurbeperking

Het beperken van de parkeerduur is een efficiënte maatregel om te zorgen dat bij gebieden met een groot verloop en weinig dagelijks gebruik de parkeerplaatsen worden gebruikt door de doelgroepen waarvoor deze zijn bestemd. Deze maatregel dient om te voorkomen dat langparkeerders parkeerplaatsen bezetten die in principe voor kortparkeerders zijn bestemd. De maatregel wordt in de praktijk veelvuldig toegepast door een parkeerschijfzone in te voeren in het betreffende gebied die gekoppeld is aan een maximale parkeerduur en komt veel voor in winkelgebieden.

Maatregel: parkeerduurbepanking (4 uur)

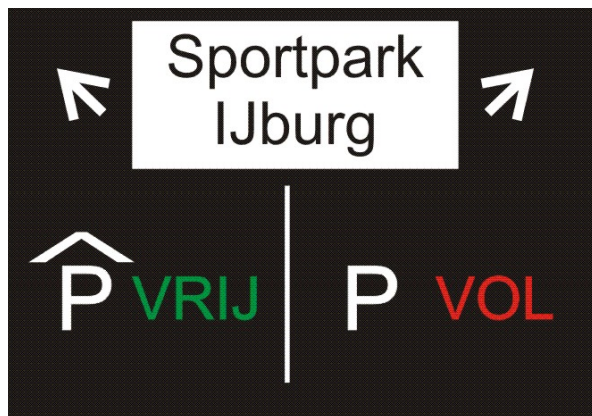
Voordeel: Met deze maatregel wordt voorkomen dat langparkeerders gebruik maken dit parkeerterrein

Nadeel: langer dan 4 uur parkeren is niet mogelijk

3.3.4 Maatregel 8: Voorkomen zoekverkeer parkeren

Op de IJburglaan wordt in beide richtingen een vol / vrij indicatiesysteem (zie figuur 3.6) geplaatst. Dit systeem geeft aan of er nog parkeerruimte vrij is nabij Sportpark IJburg en is daarvoor gekoppeld aan parkeersensoren in de parkeerplaatsen bij het sportpark. Het vol / vrij indicatiesysteem wordt geplaatst wanneer men over de IJburglaan in zuidoostelijke richting rijdt geplaatst tussen de kruising met de Johan van de Keukenstraat en de kruising met de Vennepluimstraat. Wanneer men in noordwestelijke richting over de IJburglaan rijdt dient het vol / vrij indicatiesysteem te worden geplaatst tussen de Talbotstraat en de kruising met de Daguerrestraat/Vennepluimstraat.

Het vol / vrij indicatiesysteem verwijst bij een volle parkeerplaats naar de parkeergarage van winkelcentrum IJburg. Eventueel kan er aanvullend op de Vennepluimstraat een extra vol / vrij indicatiesysteem worden geplaatst, zodat verkeer extra geattendeerd wordt op het feit dat er geen vrije parkeerplaatsen zijn.



Figuur 3.6: Vol / vrij indicatie op de IJburglaan

Maatregel: voorkomen zoekverkeer parkeren

Voordeel: uitspelende ploegen worden gestimuleerd gebruik te maken van de alternatieve parkeerlocatie als er sprake is van een overbezetting van het parkeerterrein bij het sportpark

Nadeel: kosten

3.3.5 Maatregel 9: verschillende tarieven hanteren

Bij een andere maatregel heeft ook iedereen toegang tot het parkeerterrein van Sportpark IJburg, maar wordt onderscheid gemaakt in tarifiering. Bezoekende sporters parkeren gratis, niet-bezoekende sporters betalen om te mogen parkeren. Het doel van dit onderscheid is dat de parkeerplaatsen voornamelijk worden gebruikt door bezoekende sporters. De hoogte van het tarief dat andere doelgroepen moeten betalen zal invloed hebben op de mate van gebruik door andere doelgroepen dan bezoekende sporters. In de praktijk kan dit worden georganiseerd door het verstrekken van uitrijkaarten aan de bezoekende verenigingen.

Maatregel: hanteren van verschillende tarieven

Voordeel: thuis spelende ploegen worden gestimuleerd gebruik te maken van de fiets

Nadeel: de sportverenigingen hebben geen tijd om administratieve parkeertaken uit te voeren

4

Uitwerking voorkeursscenario

4.1 Voorkeursscenario

In hoofdstuk 3 zijn de verschillende mogelijkheden genoemd met betrekking tot de toegang en het parkeren op het parkeerterrein van Sportpark IJburg.

Gezocht is naar de meest optimale situatie. Het realiseren van een 'waterdicht' systeem is echter niet mogelijk, mede ingegeven door de verschillende belangen van de diverse actoren. Het onderstaande voorkeursscenario dekt echter voor een groot deel de eisen en wensen die hiervoor zijn beschreven.

Van de verschillende maatregelen die met betrekking tot de toegang zijn omschreven in hoofdstuk 3 wordt het volgende aanbevolen:

- Minimaal een systeem met bebording aanleggen, zodat er gehandhaafd kan worden. De bebording bestaat uit:
 - Stopverbod aan weerszijden van de Oeverzeggestraat / het Dick Hilleniuspad.
 - Fietspad op de Oeverzeggestraat na het laatste appartementencomplex. Uitzondering hierop zijn de wedstrijddagen.
 - Doortrekking van de 30 km/h zone tot het parkeerterrein in het sportpark IJburg.
 - Bij voorkeur een systeem met flexibele bebording (lamellen verkeersbord), zodat een flexibele inzet van het parkeerterrein mogelijk is. Dit is handhaafbaar, aangezien weggebruikers de verkeerstekens op/langs de weg op moeten volgen.
 - Bij voorkeur wordt de bebording ondersteund met uitneembare palen, zodat er minder gehandhaafd hoeft te worden in het gebied waar een verbod op motorvoertuigen geldt. De uitneembare palen worden 's ochtends door de sportverenigingen naar beneden gehaald en 's avonds door de bewoners omhoog gezet (bewoners hebben medewerking toegezegd).
 - Handhaving van het parkeer-/stopverbod op de Oeverzeggestraat is en blijft noodzakelijk tijdens wedstrijddagen.
 - Fiscalisering van het parkeerterrein ('betaald parkeren') en deze opnemen in de handhaving (Cition). Het parkeertarief is € 2,40 per uur en geldt ook op zondag.
 - Instellen van een parkeerduurbepanking van 4 uur op het parkeerterrein.
-

- Sensoren aanbrengen in de parkeervakken, wat er voor zorgt dat vanaf een parkeerdruk van 90% digitale borden op de IJburglaan het gemotoriseerde verkeer verwijzen naar de parkeergarage van winkelcentrum IJburg.
- Communicatie over het parkeerterrein is belangrijk. De boodschap moet zijn: houdt rekening met een eventuele extra tijd die nodig is om te lopen tussen het winkelcentrum en het sportpark.
- Parkeervergunningen voor IJburg en sportvergunningen zijn niet geldig voor het parkeerterrein bij Sportpark IJburg.

De toegang met verzinkbare paal is niet wenselijk vanwege financiële en beheersaspecten. Afdeling Beheer van stadsdeel Oost staat negatief tegenover de realisatie van een systeem met verzinkbare palen door de storingsgevoeligheid van het systeem.

De maatregel met de slagboom heeft een aantal nadelen en heeft dan ook niet de voorkeur. Voor het plaatsen van een slagboom op de Oeverzeggestraat is een bestemmingsplanwijziging nodig, aangezien de weg verbreed moet worden om een verkeersveilige opstelling te creëren. De weg is nu 5,9 meter breed (exclusief voetpad) terwijl 8,1 meter nodig is voor een slagboom met aan weerszijden de mogelijkheid om fietsers te laten passeren. De breedte van rijbaan + voetpad is thans 8 meter. Verbreding van de weg is noodzakelijk, aangezien het om verkeersveiligheidsredenen ongewenst is het voetpad te verwijderen.

Bovendien is een administratieve rol weggelegd voor AFC IJburg en AHC IJburg (indien het systeem ook gebruikt wordt voor een selectieve toegang voor de uit spelende ploegen). Beide verenigingen hebben aangegeven hier geen medewerking aan te verlenen. Tot slot vormt de slagboom een obstakel op de fietsroute binnen het Hoofdnet Fiets.

4.1.1 Parkeerregulering

Het parkeren op het parkeerterrein van Sportpark IJburg wordt openbaar. In de parkeerregulering wordt uitgegaan van betaald parkeren, om sporters uit IJburg te stimuleren gebruik te maken van de fiets.

Het instellen van een parkeerdurbeperking én betaald parkeren zorgt er naar verwachting voor dat met name bezoekende sporters gebruik zullen maken van het parkeerterrein. Over het algemeen kan namelijk worden verwacht dat bezoekende sporters voor en na wedstrijden korter verblijven in de kantine dan thuis spelende sporters in de 'eigen' kantine.

Voor de tarifiering wordt voorgesteld aan te sluiten bij de geldende tarieven op IJburg, €2,40 per uur. De uitzondering op de regulering op IJburg is de zondag, waarop ook moet worden betaald voor het parkeren bij Sportpark IJburg. Dit voorkomt dat andere gebruikers van het Diemerpark gebruik maken van de parkeerplaatsen. Bovendien wordt voorkomen dat IJburgers op zondag de auto gebruiken voor een ritje naar het sportpark.

Vanwege de beperkte omvang van het parkeerterrein bij het sportpark is de kans op zoekverkeer groot. Onnodig zoekverkeer moet voorkomen worden, vanwege het medegebruik van de hoofd fietsroute. Voorgesteld wordt om sensoren in de parkeervakken aan

te brengen, die kunnen communiceren met twee dynamische informatiepanelen op de IJburglaan. De informatiepanelen geven bij een te hoge parkeerbezetting van het terrein de alternatieve parkeerlocatie bij het winkelcentrum IJburg aan.

4.1.2 Halen en brengen

Halen en brengen van kinderen per auto wordt niet gefaciliteerd, om verkeersbewegingen op de Oeverzeggestraat en het Dick Hilleniuspad te beperken. Parkeren is uitsluitend mogelijk voor uitspelende teams. Wel wordt een keermogelijkheid geboden, zodat ongewenste manoeuvres (keerbewegingen) op het Dick Hilleniuspad worden voorkomen.

4.1.3 Busverkeer

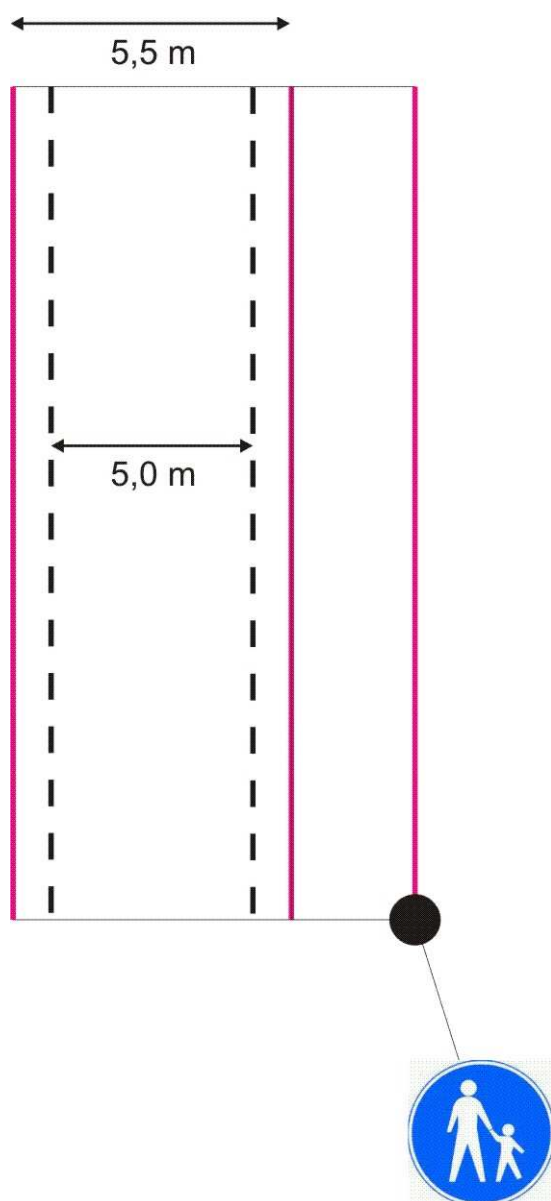
Het is om verkeersveiligheidsredenen en beperkt ruimtebeslag niet wenselijk dat het park betreden wordt door bussen. In het ontwerp wordt daarom geen rekening gehouden met de aanwezigheid van bussen.

4.2 Weginrichting

4.2.1 30 kilometerzone

Vanaf de brug Oeverzeggestraat / Dick Hilleniuspad tot de ingang van het sportpark geldt de 30 kilometer zone, die al gestart is bij de kruising IJburglaan - Vennepluimstraat.

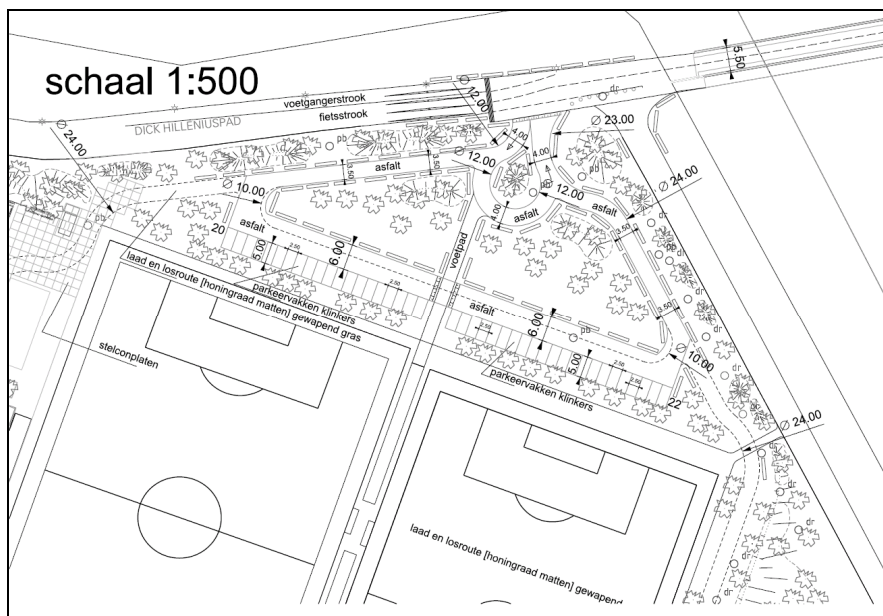
Op de brug wordt ononderbroken belijning aan weerszijden aangebracht ter voorkoming van eenzijdige ongevallen van fietsers met de railconstructie van de brug. Door de smalle strook van 25 cm aan weerszijden wordt voorkomen dat fietsers denken dat zij daar moeten fietsen.



Figuur 4.1: Visuele geleiding op de brug

4.2.2 Ontwerp parkeerterrein

- Er wordt voorzien in een mogelijkheid nabij Sportpark IJburg voor halen en brengen op het parkeerterrein zelf. Daarnaast is in het voorlopig ontwerp (van DRO) een kleine keerlusvoorziening opgenomen voor noodgevallen.
- Direct voorbij de inrit naar het parkeerterrein worden uitneembare palen gerealiseerd. Dit voorkomt dat auto's het Diemerpark verder in rijden dan nodig is.
- Verkeer van/naar OGA rijdt via de Diemerzeedijk, zoals nu ook het geval is.



Figuur 4.2: Schetsontwerp parkeerterrein (bron: DRO, gemeente Amsterdam)

4.3 Financiën

Eerst wordt ingegaan op de kosten, vervolgens worden de opbrengsten besproken.

4.3.1 Kosten voorkeursscenario

Per post zijn de kosten van het voorkeursscenario weergegeven. De kosten zijn indicatief en gebaseerd op de ervaring van Goudappel Coffeng.

- **Sensorparkeren in combinatie met vol / vrij indicatie**
Uitgaande van 2 vol / vrij indicatiesystemen zijn de kosten €25.000,- - €30.000,-
Wanneer er ook op de Vennepluimstraat een digitaal bord wordt geplaatst dan nemen de kosten toe met €3.000,- tot €4.000,-. In deze kosten is de installatie opgenomen.
De kosten voor onderhoud en support bedragen per jaar €2.000,- tot €3.000,-.
- **Bebording**
De kosten voor vaste bebording bedragen maximaal €1.000,-.
- **Belijning brug en herinrichting Dick Hilleniuspad**
Belijning aanpassen over een afstand van 300 meter en installeren van uitneembare palen op het Dick Hilleniuspad direct na de in- en uitrit naar het sportpark: €1.500,-.
- **Parkeerautomaat sportpark**
De kosten voor een parkeerautomaat komen inclusief plaatsing en begeleiding ongeveer neer op: €15.000,-. Deze kosten (evenals de kosten voor de fiscale handhaving)

worden gedekt uit de parkeerketen. Hetzelfde geldt voor de kosten van de handhaving.

- **Uitneembare palen**
De prijs per uitneembare paal bedraagt € 500,-. De totale kosten worden geraamd op € 3.000,-.
- **Flexibel verkeersbord (lamellen verkeersbord).**
De prijs wordt ingeschat op € 5.000,-. De kosten voor onderhoud en support worden ingeschat op € 500,- per jaar.

4.3.2 Opbrengsten

Naast de kosten, genereren de 42 parkeerplaatsen ook opbrengsten aangezien er betaald parkeren geldt. Een bedrag van €50.000 - €60.000 is een reële indicatie van de jaarlijkse opbrengsten, uitgaande van 40 weekends waarin wordt geparkeerd en inclusief naheffingsaanslagen.

4.4 Aanvullende maatregelen

Verder zijn aanvullende maatregelen mogelijk. Deze dragen bij aan het verlichten van de parkeerdruk op de parkeerplaatsen nabij Sportpark IJburg.

Een kernpunt hierin is de communicatie vanuit AFC IJburg en AHC IJburg. Het is van groot belang dat deze duidelijk communiceren dat in ieder geval voor de eigen leden geen parkeerplaatsen nabij het sportpark beschikbaar zijn. Doordeweeks kan bij Sportpark IJburg niet worden geparkeerd, in het weekend zijn de parkeerplaatsen bestemd voor bezoekers.

Ook voor de bezoekende verenigingen geldt: in principe parkeert men bij winkelcentrum IJburg en moet rekening worden gehouden met extra reistijd, vanwege de loopafstand. Wanneer men geluk heeft is een parkeerplaats beschikbaar bij het sportpark zelf. Hiervoor wordt een beroep gedaan op het 'goede gastheerschap' van beide verenigingen, waarbij leden van thuis spelende verenigingen zoveel mogelijk worden geweerd van de 42 parkeerplaatsen.

Een andere mogelijkheid is het verder spreiden van de wedstrijden van beide verenigingen. Dit dient in overleg tussen de clubs te gebeuren, met de bereidheid van de betreffende sportbonden. In de praktijk worden vaker afspraken gemaakt tussen verenigingen over de spreiding van wedstrijden. Dit kan zowel gaan om de spreiding van wedstrijden binnen een weekend (bijvoorbeeld meer (jeugd-)wedstrijden op zondag), maar ook de verdeling van wedstrijden over andere dagen.

Conclusie

5.1 Samenvattende conclusie

Wanneer de maatregelen die in voorgaande hoofdstukken zijn besproken worden afgewogen, dan ontstaat een basismodel (zie paragraaf 5.2), waar nog een aantal optimalisaties op mogelijk zijn (zie paragraaf 5.3).

5.2 Basismodel

Het basismodel bestaat uit de volgende maatregelen:

- Een (digitaal) vol / vrij indicatiesysteem in beide richtingen op de IJburglaan, welke van informatie wordt voorzien door parkeersensoren in de parkeervakken bij Sportpark IJburg. Vanaf een parkeerdruk van 90% verwijzen de borden naar de parkeergarage van winkelcentrum IJburg. Buiten de venstertijden staat het vol / vrij indicatiesysteem uit en wordt standaard verwezen naar de parkeergarage.
 - Minimaal vaste verkeersborden met het verkeersregime op de Oeverzeggestraat, de brug Oeverzeggestraat / Dick Hilleniuspad en bij het parkeerterrein.
 - Vanaf de Oeverzeggestraat tot en met Sportpark IJburg wordt een stopverbodzone ingesteld. Dit betekent dat stilstaan en parkeren overal in het gebied verboden is, behalve in de parkeervakken en voorkomt 'wildparkeren'. Indien gekozen wordt voor een stilstaan verbod in de Oeverzeggestraat en verder, dan kan er ook gehandhaafd worden op stilstaande voertuigen die kinderen halen en brengen (het is wenselijk om halen en brengen buiten de fietsroute te organiseren).
 - In het gebied vanaf de Vennepluimstraat tot en met Sportpark IJburg wordt de 30 kilometer-zone uitgebreid tot het sportpark.
 - Bij voorkeur wordt een systeem met flexibele verkeersborden (lamellen verkeersborden) geplaatst, die op afstand bediend kunnen worden.
 - Bij voorkeur worden de verkeersborden ondersteund door uitneembare palen, zodat handhaving op het verbod op motorvoertuigen buiten wedstrijddagen niet gehandhaafd hoeft te worden. De uitneembare palen worden tijdens de venstertijden in het weekend (07.30-20.00 uur) 's ochtends door de sportverenigingen naar beneden ge-
-

haald en 's avonds door de bewoners omhoog gezet. Voor doordeweekse (inhaal-) wedstrijden is de venstertijd nader te bepalen.

Buiten de venstertijden staan de uitneembare palen overeind en heeft gemotoriseerd verkeer geen toegang tot het Diemerpark, met uitzondering van hulpdiensten, leveranciers van de sportverenigingen en werkvoertuigen van de gemeente. Deze hebben toegang via de Oeverzeggestraat door middel van een sleutel. OGA blijft gebruik maken van de Diemerzeedijk.

- De uitneembare palen worden geplaatst op de Oeverzeggestraat, vlak na de inrit van het appartementencomplex. Op deze locatie begint ook het verbod op motorvoertuigen (wat geldt buiten de wedstrijddagen).
- Inrichting brug Oeverzeggestraat / Dick Hilleniuspad: aanbrengen ononderbroken kantmarkering op 25 centimeter van de reling aan weerszijden om te waarborgen dat fietsers genoeg ruimte houden tot de reling van de brug.
- Er worden uitneembare palen geplaatst waar het Han Rensenbrinkpad en Dick Hilleniuspad samen komen, om te voorkomen dat auto's het Han Rensenbrinkpad in kunnen rijden.
- Op het parkeerterrein van Sportpark IJburg wordt geen kiss&ride voorziening gerealiseerd.
- Fiscalisering van het parkeerterrein ('betaald parkeren') en deze opnemen in de handhaving.
- Betaald parkeren (fiscaliseren), tarief: €2,40 per uur (alle wedstrijddagen, inclusief zondag).
- Parkeerduurbeperking: 4 uur.
- Communicatie:
 - De boodschap naar de bezoekende sporters van Sportpark IJburg is: 'Ga uit van extra reistijd en parkeren op afstand in de parkeergarage van winkelcentrum IJburg, als het meevalt is er parkeerruimte bij het sportpark zelf'.
 - Parkeren bij Sportpark IJburg is uitsluitend bedoeld voor bezoekende sporters.
- Handhaving:
 - Handhaving van het parkeerverbod in de parkeerverbodzone (inclusief de kiss&ride voorziening) is een taak van de politie.
 - Handhaving op het parkeerterrein nabij Sportpark IJburg is een taak van Cition.

5.3 Optimalisaties

Voor een optimaal werkend systeem kunnen een aantal optimalisaties worden toegevoegd op het basismodel:

- Extra vol / vrij indicatiesysteem aan de Vennepluimstraat. Dit voorkomt onnodige manoeuvres van auto's op de Oeverzeggestraat en sluit zodoende beter aan bij het autoluwe karakter hiervan.

5.4 Beantwoording van de onderzoeksvragen

In paragraaf 1.2 zijn de onderzoeksvragen van deze studie geformuleerd. Dit hoofdstuk gaat in op deze vragen.

Hoe zorgen we ervoor dat bewoners van IJburg (of andere wijken in Amsterdam) geen gebruik maken van het parkeerterrein bij het sportpark?

Bij het parkeerterrein op het sportpark wordt betaald parkeren ingevoerd. In tegenstelling tot andere locaties geldt geen afwijkend uurtarief (van € 0,10) ten opzichte van de rest van de wijk. Het 'dubbeltjestarief' werkt amper regulerend voor de bewoners van IJburg en wordt om die reden hier niet toegepast. Het uurtarief wordt dus € 2,40. Bovendien wordt ook betaald parkeren op zondag ingevoerd en zijn parkeervergunningen uit de overige delen van IJburg niet geldig. Dit pakket aan maatregelen moet er voor zorgen dat mensen uit IJburg zoveel mogelijk gestimuleerd worden om gebruik te maken van andere vervoerswijzen (fiets en openbaar vervoer).

Welke maatregelen zijn er met betrekking tot de handhaving van de parkeerregulering?

Met bebording wordt aangegeven dat op zowel de Oeverzeggestraat als het Dick Hilleniuspad (tot het sportpark) de volgende maatregelen van kracht zijn:

- Stopverbod aan weerszijden van de weg;
- 30 km/h zone;
- Verbod voor motorvoertuigen (fietspad) buiten wedstrijddagen.

Het parkeerterrein c.q. betaald parkeren valt qua handhaving onder de reguliere taken van Cition. Het reguleren op foutparkeren, verbod om stil te staan en verbod om in te rijden buiten wedstrijddagen is een taak van de Dienst Stadstoezicht, de politie of een handhaver van het stadsdeel Oost.

Met de bebording is de verkeerssituatie geregeld. In de praktijk blijkt dat er mensen zijn, die toch parkeren of stilstaan ondanks het verbod. We bevelen daarom aan aanvullend op de verkeersborden uitneembare palen te plaatsen op de Oeverzeggestraat, net voorbij het appartementencomplex.

Hoe stimuleren we bewoners van IJburg om het Dick Hilleniuspad niet met de auto te gebruiken om sporters te halen en/of te brengen?

1. Halen en brengen wordt niet ondersteund door de sportverenigingen. Dit betekent dat de ouders verantwoordelijk zijn voor hun kinderen. Bovendien wordt halen en brengen fysiek niet gefaciliteerd bij het sportpark.

2. Op de Oeverzeggestraat en het Dick Hilleniuspad (tot het parkeerterrein) wordt een stopverbod ingevoerd. Hiermee wordt voorkomen dat op de hoofdfietsroute gevaarlijke situaties ontstaan tussen stilstaande auto's en fietsen.

3. Op de IJburglaan worden digitale informatieborden geplaatst, waarop aangegeven wordt of er sprake is van volle of vrije plaatsen op het parkeerterrein. Hier kan een afschrikkende werking van uitgaan voor mensen, die kinderen willen halen of brengen.

4. In het schetsontwerp is een keerlus opgenomen, zodat gevaarlijke manoeuvres op het fietspad tegengegaan worden.

Hoe voorkomen we dat fietsers en wandelaars in het Diemerpark hinder ondervinden van het gemotoriseerde verkeer?

1. Het voorkomen van autoritten in het park zorgt voor minder hinder voor fietsers en wandelaars. Het parkeerterrein zal daarom alleen tijdens wedstrijddagen geopend zijn.

2. Op de IJburglaan worden digitale informatieborden geplaatst, waarop aangegeven wordt of er sprake is van volle of vrije plaatsen op het parkeerterrein. Als het parkeerterrein bij het sportpark 'vol' is, dan worden bezoekers doorverwezen naar de parkeergarage bij winkelcentrum IJburg. Deze maatregel zorgt voor een vermindering van zoekverkeer.

3. Door het instellen van betaald parkeren op het parkeerterrein bij het sportpark worden inwoners van IJburg (en andere stadsdelen) gestimuleerd om te kiezen voor alternatieve vervoerwijzen (fiets en openbaar vervoer).

Hoe voorkomen we zoekverkeer van auto's op de Oeverzeggestraat en het Dick Hilleniuspad in de situatie dat het parkeerterrein een zeer hoge parkeerbezetting kent?

Elke parkeerplaats krijgt een eigen sensor. De sensoren communiceren met digitale informatieborden op de IJburglaan. Op de borden wordt aangegeven of er sprake is van volle of vrije plaatsen op het parkeerterrein. Als het parkeerterrein bij het sportpark 'vol' is, dan worden bezoekers doorverwezen naar de parkeergarage bij winkelcentrum IJburg. Deze maatregel zorgt voor een vermindering van zoekverkeer.

Hoe kunnen we het aanrijden voor laden en lossen van goederen voor de sportterreinen via het parkeerterrein op een verkeersveilige wijze organiseren?

Een selecte groep gebruikers krijgt een sleutel van de uitneembare paal op de Oeverzeggestraat. De groep is niet groter dan thans het geval is. Alleen leveranciers van de sportterreinen, hulpdiensten en onderhoudsvoertuigen van de gemeente mogen het gebied in. In het ontwerp is rekening gehouden met een eigen weg nabij het parkeerterrein.

Wat zijn de kosten voor onder meer aanleg en beheer voor beide scenario's, voor wiens rekening komen die en wat zijn mogelijke opbrengsten?

- **Sensorparkeren in combinatie met vol / vrij indicatie**
 Uitgaande van 2 vol / vrij indicatiesystemen zijn de kosten €25.000,- - €30.000,-
 Wanneer er ook op de Vennepluimstraat een digitaal bord wordt geplaatst dan nemen de kosten toe met €3.000,- tot €4.000,-. In deze kosten is de installatie opgenomen.
 De kosten voor onderhoud en support bedragen per jaar €2.000,- tot €3.000,-.
- **Bebording**
 De kosten voor vaste bebording bedragen maximaal €1.000,-.
- **Belijning brug en herinrichting Dick Hilleniuspad**
 Belijning aanpassen over een afstand van 300 meter en installeren van uitneembare palen op het Dick Hilleniuspad direct na de in- en uitrit naar het sportpark: €1.500,-.
- **Parkeerautomaat sportpark**
 De kosten voor een parkeerautomaat komen inclusief plaatsing en begeleiding ongeveer neer op: €15.000,-. Deze kosten (evenals de kosten voor de fiscale handhaving) worden gedekt uit de parkeerketen.
- **Uitneembare palen**
 De prijs per uitneembare paal bedraagt € 500,-. De totale kosten worden geraamd op € 3.000,-.
- **Flexibel verkeersbord (lamellen verkeersbord).**
 De prijs wordt ingeschat op € 5.000,-. De kosten voor onderhoud en support worden ingeschat op € 500,- per jaar.

De meeste kosten worden gefinancierd uit het project, met uitzondering van de parkeerautomaat.

Naast de kosten, genereren de 42 parkeerplaatsen ook opbrengsten aangezien er betaald parkeren geldt. Een bedrag van €50.000 - €60.000 is een reële indicatie van de jaarlijkse opbrengsten, uitgaande van 40 weekends waarin wordt geparkeerd en inclusief naheffingsaanslagen. De opbrengsten worden gestort in de gemeentekas.

Is het mogelijk om beheertaken van het parkeersysteem neer te leggen bij de sportverenigingen of andere private partijen?

Uit de interviews blijkt dat de sportverenigingen geen kans zien om extra beheertaken van een parkeersysteem op zich te nemen. De activiteiten tijdens wedstrijden zijn dusdanig intensief, dat geen tijd gereserveerd kan worden voor het beheer van het parkeerterrein.

Wie voert welke maatregel uit?

Stadsdeel Oost gaat de maatregelen uitvoeren. Het beheer van de ICT-systemen wordt uitbesteed of centraal geregeld.

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