

Notitie Parkeer- en verkeerregime Sportpark IJburg

Cluster	Fysieke Realisatie en Beheer
Afdeling	Ruimtelijke Ontwikkeling en Ontwerp
Auteur	S. van den Brant
Doorkiesnummer	020 25 35628
E-mail	s.van.den.brant@amsterdam.nl
Datum	28 oktober 2014

Inleiding

Het ontwerp van het parkeerterrein in het Diemerpark heeft een beperkt aantal parkeerplaatsen. Daarnaast bestaat de wens te zorgen voor zo min mogelijk autoverkeer in het park. Het is dan ook noodzakelijk om met het parkeer- en verkeerregime het gebruik van de parkeerplaatsen, de toegangswegen alsmede het gebruik van overige parkeerplaatsen en wegen op IJburg in goede banen te leiden. Deze notitie beschrijft algemeen het parkeer- en verkeerregime en geeft een overzicht van de maatregelen die genomen moeten worden om dit regime te duiden.

Deze notitie gaat in op de volgende zaken.

- Algemene omschrijving parkeer- en verkeerregime.
- Ontsluiting parkeerterrein.
- Overzicht concrete maatregelen 1 t/m 10.
- Beheer van de maatregelen.
- Bijlage 1: concept bebodingsplan.

Algemene omschrijving parkeer- en verkeerregime

De parkeerplaatsen in het park zijn bedoeld voor bezoekende teams. Daarnaast is de doelstelling om zo min mogelijk autoverkeer in het park toe te laten. Op het terrein geldt een fiscaal regime met een parkeerduurbepanking van 4 uur. Het parkeerterrein is uitsluitend toegankelijk op wedstrijddagen (zaterdag en zondag) en tijdens wedstrijden doordeweeks in de avonduren. Het betreden van de toegangsweg buiten de openingstijden van de parkeerplaats geschied met een ontheffing. De toegang van het parkeerterrein verloopt via de Oeverzeggestraat en het Dick Hilleniuspad. Het regime van overige erfontsluitingswegen op IJburg (parkeerverbodzone en maximaal 30 km/h) wordt voor de momenten dat het parkeerterrein open is doorgetrokken. Voor de overige momenten blijft het Dick Hilleniuspad een fietspad waar autoverkeer niet is toegestaan. De Bestuurscommissie Oost (hierna BCO) is integraal beheerder van het parkeerterrein en andere infrastructuur in de openbare ruimte.

Ontsluiting parkeerterrein

Er zijn twee varianten voor het ontsluiten van het parkeerterrein. Variant één is met tweerichtingsverkeer van via de Oeverzeggestraat naar het parkeerterrein. Variant twee is éénrichtingsverkeer¹ voor auto's over het Dick Hilleniuspad. Hierbij dient de Oeverzeggestraat als ingang en de Diemerzeedijk als uitgang.

¹ De stadsdeelraad heeft op 26 november met amendement 505 besloten dat bij het inrichtingsplan een variant met éénrichtingsverkeer voor auto's op het Dick Hilleniuspad als optie meegenomen moet worden.

Beide varianten zijn in de Stadsdeelverkeerscommissie (SVC) van 27 maart 2014 besproken. De SVC was akkoord met variant één en heeft negatief geadviseerd over variant 2. Het autoverkeer moet bij variant 2 namelijk op een langer stuk fietspad (hoofdnet fiets) rijden. Daarnaast leidt het tot kruisend verkeer bij de Nesciobrug. Dat is op het gebied van verkeersveiligheid onwenselijk. Het scheiden van de verkeerstromen is binnen het huidige verkeersareaal niet mogelijk. Om éénrichtingsverkeer mogelijk te maken dienen forse investeringen gedaan te worden in wegprofielen, dijklichamen en kruispunten. Tenslotte is bij het instellen van éénrichtingsverkeer het onmogelijk onderscheid te maken tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. De route zal gaan functioneren als een doorgaande route van IJburg naar de Diemerzeedijk. Daarnaast zullen bezoekers van het sportcomplex, bij een vol parkeerterrein, zeer ver om moeten rijden naar een alternatieve parkeerlocatie op IJburg; op de Diemerzeedijk zijn namelijk geen andere parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekende teams.

Gezien de nadelen van variant twee wordt bij dit inrichtingsplan gekozen voor een ontsluiting conform variant één. Het huidige inrichtingsplan maakt het instellen van éénrichtingsverkeer op het Dick Hilleniuspad voor auto's niet onmogelijk.

Maatregel 1: (digitaal) Vol/vrij indicatiesysteem IJburglaan.

Gezien de beperkt aanwezig parkeervoorzieningen in het park zal het noodzakelijk zijn om op de IJburglaan een vol/vrij indicatiesysteem te realiseren. Het systeem zorgt er voor dat er geen onnodig autoverkeer het park ingeleid wordt op het moment dat het parkeerterrein bij het sportcomplex vol is. Het systeem (zie afbeelding hieronder voor een indicatie) zal zowel naar de parkeergarage onder het winkelcentrum als naar het parkeerterrein in het park verwijzen. De tekst op het bord zal 'parkeren sportpark IJburg' zijn om duidelijk te maken dat het gaat om parkeren voor het sportpark. Het systeem kan gevoed worden door parkeersensoren in de parkeerplaatsen in het park of een registratiesysteem bij de ingang en, als dat technisch mogelijk en wenselijk is, door een link met de database van de parkeergarage van het winkelcentrum. Als het parkeerterrein in het park gesloten is dan verschijnt een kruis bij de verwijzing naar het parkeerterrein. Daarnaast dient er verbinding gemaakt te worden met maatregel 5. Als extra dienstverlening wordt aan het begin van de Oeverzeggestraat met bebording aangegeven dat het parkeerterrein alleen geopend en toegankelijk is op wedstrijddagen. Op deze manier kunnen bezoekers keren op de kruising met de Zwanebloemlaan in plaats van keren aan het eind van de Oeverzeggestraat.



Figuur 1: Vol/vrij indicatie

Maatregel 2: Stopverbod Oeverzeggestraat.

De Oeverzeggestraat is ingericht als straat zonder parkeerplaatsen. Dit blijft gehandhaafd. Het stopverbod op de Oeverzeggestraat blijft gehandhaafd. Het verkeersbesluit en de bebording dienen aangepast te worden.

Maatregel 3: 30 km/h zone Dick Hilleniuspad.

De 30 km/h zone die geldt voor vrijwel het gehele onderliggend wegennet op IJburg

Gemeente Amsterdam Stadsdeel Oost

wordt op het Dick Hilleniuspad doorgetrokken als het parkeerterrein open is. Hiervoor dient een verkeersbesluit te worden genomen en bebording te worden geplaatst. Uit het rapport van Goudappel Coffeng blijkt dat een 30 km/h zone op het Dick Hilleniuspad voldoende waarborgt dat fietsers en auto's verkeersveilig gebruik kunnen maken van dezelfde weg.

Maatregel 4: Visuele geleiding op brug en snelheidsremmende maatregelen

Op de brug wordt onderbroken belijning aan weerszijden aangebracht ter voorkoming van eenzijdige ongevallen van fietsers met de railconstructie van de brug. Door een strook van 50 centimeter aan weerszijden wordt gezorgd voor een visuele versmalling die snelheidsremmend werkt. Ook zorgt het mengen van auto- en fietsverkeer voor een snelheidsremmende werking. Daarnaast wordt op de Oeverzeggestraat. Tussen de twee inritten van het appartementencomplex een 30 km/h-drempel aangelegd.

Maatregel 5: flexibele bebording (én parkeerverbodzone) Dick Hilleniuspad/parkeerterrein

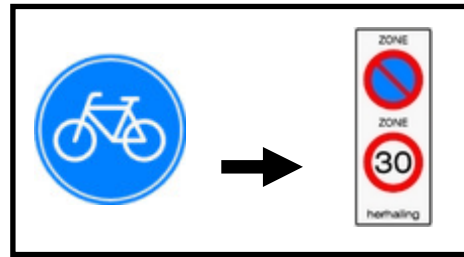
Het Dick Hilleniuspad zal op wedstrijddagen (weekend en incidenteel een doordeweekse avond) voor een gedeelte open gesteld worden voor autoverkeer. De overige tijden is autoverkeer (met uitzondering van houders van ontheffingen) niet toegestaan. Dit betekent dat er in de tijd twee situaties zijn; één met autoverkeer en één zonder autoverkeer.

1. **Reguliere situatie: fietspad.** In een reguliere situatie is de toegangsweg fysiek afgesloten en staat er een bord fietspad. Dit bord fietspad geeft de handhavers voldoende mogelijkheden om te handhaven op inrijdend autoverkeer (als bijvoorbeeld de fysieke afsluiting onvoldoende functioneert). Het fietspad wordt fysiek afgesloten en de vol-/vrijindicatie op de IJburglaan geeft voor de richting naar het sportpark een kruis.
2. **Parkeerterrein open: auto's toegestaan.** Op het moment dat het parkeerterrein geopend is wordt het bord 'fietspad' onzichtbaar gemaakt (bijvoorbeeld met lamellen) vervolgens verschijnen aan de andere zijde van de lamellen herhalingsborden parkeerverbodzone en 30 km/h zone. Op het moment dat dit bord fietspad niet meer zichtbaar is zijn namelijk de overige regels van de Oeverzeggestraat van toepassing. De weginrichting ondersteunt dit. Daarnaast worden de parkeerders met borden op het parkeerterrein geïnformeerd dat het parkeerterrein slechts beperkte openingstijden heeft. Ook wordt de vol-/vrijindicatie op de IJburglaan (maatregel 1) aan gezet en gaat de verzinkbare paal (maatregel 6) omlaag.

Op het parkeerterrein zelf staan borden waarop duidelijk gemaakt wordt dat de toegangsweg uitsluitend geopend is op wedstrijddagen met de tekst: "Let op, parkeerterrein sluit na wedstrijden". Dit om te voorkomen dat bezoekers denken dat zij voor langere tijd hun auto kunnen parkeren op het parkeerterrein.



Figuur 2: voorbeeld lamellenbord



Figuur 3: verplicht fietspad (G11) → herhaling parkeerverbodzone + 30 km/h-zone (01-ZH + A01-30-ZH)

Maatregel 6: fysieke afsluiting Dick Hilleniuspad

De gemeente Amsterdam heeft in beginsel het beleid om zo min mogelijk paaltjes te plaatsen op fietspaden. De bebording en weginrichting dient in principe duidelijk te maken dat inrijden niet mogelijk is. Gezien het hybride karakter van de toegangsweg (grootste gedeelte van de tijd een fietspad en alleen op wedstrijddagen een toegangsweg) zal de toegangsweg, om onduidelijkheid te voorkomen, toch fysiek afgesloten worden.

Er dienen fysieke afsluitingen gerealiseerd te worden (daarnaast blijft de afsluiting aan de kant van de Diemerzeedijk bestaan):

- A) Bij de overgang tussen Oeverzeggestraat en Dick Hilleniuspad nabij het punt waar de Oeverzeggestraat overgaat in een fietspad.
- B) Bij de overgang tussen het Dick Hilleniuspad dat dient als toegang voor het parkeerterrein en de rest van het Dick Hilleniuspad dat dient als toegangsweg voor overige beheerders. Dit om te zorgen dat bezoekers van de sportverenigingen naar het parkeerterrein worden geleid en niet verder het park in kunnen rijden.
- C) Overgang Dick Hilleniuspad naar Han Rensenbrinkpad.

Er zijn globaal drie mogelijkheden om fietspaden af te sluiten. 1) geen fysieke afsluiting (alleen afsluiten met borden), 2) klappalen of 3) verzinkbare palen (vezips). Waarom de opties slagboom en camerasysteem niet in aanmerking komen wordt later beargumenteerd.

Het is van belang dat het toestaan van autoverkeer in het park op een zo objectief mogelijke manier geschiedt. Bij traditionele klappalen is het zeer moeilijk objectief (volgens afspraken en regels) te bepalen wanneer voertuigen in het park worden toegelaten. Klappalen worden al snel langer dan de openingstijden van het parkeerterrein open gezet. Bij een Vezip is dat wel objectief te bepalen. Daarnaast is het mogelijk te Vezip elektronisch te koppelen met de vol-vrij indicatie en het lamellenbord. Ook misbruik door derden met een nagemaakte sleutel wordt voorkomen. Nadelen van een Vezip zijn er ook. Zo zijn onder andere de aanschaf- en beheerkosten hoog en is er in de zanderige omgeving van een park een hoger risico op storingen. Gewogen de voor- en nadelen van beide systemen wordt voor locatie A de voorkeur gegeven voor een Vezip. Met name het belang van een objectief toelatingsbeleid weegt hier zwaar in mee. Ten aanzien van het nadeel hoge onderhoudskosten wordt binnen het Meerjarenprogramma Fondsen een aanvraag gedaan om de beheerlasten van de parkeerinfrastructuur voor tien jaar te dekken. Mocht het technisch of financieel niet haalbaar zijn dan kan worden volstaan met een klappaal op locatie A. Voor locatie B en C kan worden volstaan met traditionele klappalen voorzien van LED verlichting. Bij deze locaties zullen alleen houders van een ontheffing de palen hoeven te verwijderen.

Als de Vezip omhoog is geschiedt toegang met een ontheffing. Deze kan aangevraagd worden bij het loket vergunningen openbare ruimte van stadsdeel Oost. Uiteraard komen beheerders van het stadsdeel (bijvoorbeeld voertuigen ten behoeve van groenonderhoud) en nood- en hulpdiensten in aanmerking voor een dergelijke ontheffing.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel Oost

Een slagboom is geen haalbare fysieke afsluiting omdat daarmee de fietsrouting over de Oeverzeggestraat en het Dick Hilleniuspad wordt verstoord. Het fietspad dient dan ter hoogte van de slagboom aan beide zijden af te wijken van de rijbaan en langs de slagboom geleid te worden. Aangezien de openbare ruimte voor het grootste gedeelte van de tijd voldoet als fietspad blijft deze modaliteit ook leidend bij inrichtingsvraagstukken.

Een andere optie is het realiseren van een camerasysteem gekoppeld aan een kentekenherkenningssysteem. Als dan, in een reguliere situatie met een gesloten parkeerterrein, langs het bord 'fietspad' wordt gereden dan krijgt de overtreder automatisch een bon. De techniek voor een dergelijk systeem is erg kostbaar en daarom nu niet realistisch. Wel ontwikkelt deze techniek zich razendsnel waardoor het in de toekomst wellicht een kandidaat is.

Maatregel 7: Parkeerverbodzone.

Om te zorgen dat er niet op de rijbaan of in de berm geparkeerd wordt zal de parkeerverbodzone (parkeren alleen in de vakken toegestaan) zoals die geldt op geheel IJburg toegepast worden. Hiervoor is een (aanpassing van het) verkeersbesluit en bebording nodig zodat de parkeerverbodzone ook geldt op de toegangsweg naar het parkeerterrein en het parkeerterrein zelf. Daarnaast dienen er fysieke maatregelen genomen te worden om te verduidelijken dat er alleen in de vakken geparkeerd mag worden. Bijvoorbeeld antiparkeermaatregelen in de berm.

Maatregel 8: Fiscaal parkeerregime.

Het parkeren op het parkeerterrein wordt in beginsel gereguleerd met een fiscaal regime. Binnen dit fiscale regime zal een tarief van € 2,40 per uur gelden. Dit is een tarief dat dezelfde hoogte heeft als de rest van IJburg. Een lager tarief werkt onvoldoende regulerend en een hoger tarief zorgt er voor dat bezoekers eerder geneigd zijn om op IJburg te parkeren. Het fiscale regime zal gecombineerd worden met een parkeerduurbepanking van maximaal 4 uur. Door deze parkeerduurbepanking zullen de parkerende sporters na maximaal 4 uur plaats moeten maken voor nieuwe sporters. Deze parkeerduurbepanking wordt ook gehanteerd bij de parkeerterrein bij sportverenigingen in Oost waar een tarief van € 0,10 per uur geldt.

Het algemeen bestuur van de BCO heeft, via het college van B&W, aan de raad een voorstel gedaan om voor het parkeerterrein ook op zondag parkeerbelasting te heffen. Op deze manier zal het tarief ook op zondag de schaarste aan parkeerplaatsen reguleren. Als er op zondag geen betaald parkeren geldt dan zal het voor IJburgers alsnog aantrekkelijk zijn van de 'gratis' parkeerplaatsen gebruik te maken.

Parkeervergunning van bewoners van IJburg zullen niet geldig zijn in het gebied. Daarnaast zal het voor sportverenigingen in het Diemerpark ook niet mogelijk zijn om zogenaamde sportverenigingsvergunningen aan te vragen. In het gebied worden geen parkeervergunningen uitgegeven. De gerealiseerde parkeerplaatsen zijn, conform eerdere besluitvorming, bedoeld voor bezoekende teams en niet voor de thuis spelende teams en/of het vrijwillig kader. Conform de geldende normen wordt er één algemene gehandicaptenparkeerplaats aangelegd.

Voordat betaald parkeren geëffectueerd zal worden dienen er parkeerautomaten geplaatst te worden. Normaalgesproken is één parkeerautomaat voldoende om 42 parkeerplaatsen te bedienen. In dit geval zullen de parkeerplaatsen echter zeer intensief gebruikt worden, zal de bezoekersgraad op 100% liggen, zal er sprake zijn van hoge piekbelasting, zal de mutatiegraad hoog liggen en zullen de gebruikers met name parkeerders zijn van buiten Amsterdam die niet gewend zijn aan de betaalmethode (verplichte kentekeninvoer en muntloos). Deze gegevens, en de trend dat er steeds meer met belparkeren parkeerbelasting wordt voldaan, worden meegenomen om te bepalen of er één of twee parkeerautomaten geplaatst zullen worden.

Na plaatsing van parkeerautomaten, juridische verankering in verschillende verordeningen en opdrachtverlening door de RVE Parkeren aan Cition (of haar

opvolger) kan begonnen worden met een waarschuwingsperiode van twee weken. Vervolgens kan er volledig worden gehandhaafd.

Maatregel 9: handhaving en maatregelen op foutparkeren

Er worden fysieke maatregelen genomen om foutparkeren te ontmoedigen. Deze maatregelen moeten passen bij het karakter van het park. Daarnaast wordt, zeker in het begin, extra handhaving capaciteit ingezet op foutparkeren.

Maatregel 10: Informatievoorziening door sportverenigingen.

Gezien het beperkt aantal parkeerplaatsen in het park en de grote loopafstand als er in de parkeergarage geparkeerd wordt dient er een communicatiecampagne georganiseerd te worden. Deze informatievoorziening dient ondersteund en uitgevoerd te worden door de sportverenigingen zelf. Zij hebben namelijk het grootste belang bij een goed functionerend parkeerbeleid om bezoekende clubs te faciliteren. Daarnaast hebben de sportverenigingen de beste toegang tot de doelgroepen. Uiteraard kan het stadsdeel wel ondersteuning bieden in de vorm van tekst en uitleg bij het parkeerregime.

De boodschap dient te zijn dat er in principe slechts zeer beperkt parkeercapaciteit aanwezig is in het park. In beginsel wordt er dan ook geparkeerd in de parkeergarage van het winkelcentrum. Daarnaast is er een kleine mogelijkheid om te parkeren in het park. Er is geen kiss- en ridezone in het park. De aanwezige keervoorziening (over het parkeerterrein) is ter voorkoming van keerbewegingen op het Dick Hilleniuspad. Vrijwilligers kunnen, net als bij andere sportparken, gebruik maken van de regeling dat er 3 voertuigen per sportvereniging op het complex mogen parkeren. Hiervoor kan een ontheffing worden verleend. Bij het betreden van het sportcomplex buiten de openingstijden van het parkeerterrein dienen zij ook voor het fietspad een ontheffing aan te vragen.

De bevoorrading van de sportvoorzieningen vindt plaats via speciaal daarvoor aangelegde half verharding. Als bevoorrading buiten de openingstijden van de parkeervoorziening plaatsvindt dan dient er een ontheffing aangevraagd te worden. Het is in principe niet mogelijk het parkeerterrein per touringcar te bereiken.

Beheer

Het beheer valt uiteen in diverse deelonderwerpen. De BCO is als integraal wegbeheerder integraal aanspreekpunt. Daarnaast zijn er een aantal andere beheeronderdelen.

- Het parkeerterrein wordt als onderliggend wegennet integraal (inclusief bebording, klappalen, anti-parkeermaatregelen en parkeerverwijssysteem) beheerd door de BCO (beheer grijs). Daarmee is het een uitbreiding aan het areaal parkeerplaatsen en wegen.
- Het dagelijks beheer van de Vezip (instellen werkingstijden) is de verantwoordelijkheid van de BCO (beheer sportcomplex).
- Het regelen van de toegang op incidentele wedstrijddagen doordeweeks is de verantwoordelijkheid van de BCO (beheer sportcomplex).
- Het fiscale regime wordt namens het college beheerd en uitgevoerd door de RVE Parkeren.
- De handhaving op foutparkeren wordt uitgevoerd door handhaving van de BCO.

Bijlage 1: Schematische weergave maatregelen en bebording

