

## Memo

Plaats en datum  
De Bilt, 20 november 2015

Referentienummer  
13../Sn

Kenmerk  
336664

Aan  
Mark Schmeink

Kopie aan  
Teun Deuling

Van  
René Snijders

Betreft  
Onderdeel "Verkeer en Parkeren"

### 1 Inleiding

Op de kop van Landtong Nieuwe Meer speelt een herontwikkeling. In de huidige situatie zijn verschillende functies aanwezig. Zo is er een jachthaven met een restaurant, bedrijfsgebouwen, twee woonboten en loodsen voor buitenstalling en een groot oppervlak aan verharding. De ontwikkeling bestaat uit het herinrichten van de haven met 400 ligplaatsen voor motorboten, sloepen en kleine zeilboten. Hierbij wordt een nieuw jachthavenkantoor gerealiseerd, een restaurant, een inrichting voor kleine etenswaren, een watersportwinkel en een 4-sterren hotel. De huidige loodsen komen te vervallen. Met de nieuwe ontwikkeling zal het oppervlak bebouwing afnemen.

Door toevoeging van functies leidt de ontwikkeling tot een toename van parkeren en verkeersintensiteiten op de Oude Haagseweg.

### 2 Vraagstelling

In deze memo wordt de verkeerstoename en de parkeerbehoefte van de herontwikkeling gekwantificeerd. Hierbij wordt aangegeven of de verkeerstoename leidt tot verkeersveiligheids- en/of afwikkelingsproblemen op het omliggende wegennet.

Daarnaast wordt beoordeeld of in de plannen wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen op basis van de geldende parkeernormen en of sprake is van een goede ontsluiting en interne verkeers- en parkeercirculatie.

Indien knelpunten worden geconstateerd dan worden mogelijke maatregelen benoemd, welke deze knelpunten afdoende kunnen neutraliseren.

### 3 CROW-kentallen

Voor de analyse wordt gebruik gemaakt van de kencijfers 'Parkeren en verkeersgeneratie' (publicatie 317 van het CROW<sup>1</sup>). Op basis van de stedelijkheidsgraad en stedelijke zone geven deze kencijfers inzicht in de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie.

---

<sup>1</sup> CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. CROW is een nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

De stedelijkheidsgraad wordt vastgesteld aan de hand van de omgevingsadressendichtheid (OAD<sup>2</sup>) zoals deze door het Centraal Bureau van de Statistiek (CBS) wordt vastgesteld. Hierbij gelden de volgende klassen:

- Zeer sterk stedelijk - OAD > 2.500
- Sterk stedelijk - OAD 1.500 - 2.500
- Matig stedelijk - OAD 1.000 - 1.500
- Weinig stedelijk - OAD 500 - 1.000
- Niet stedelijk - OAD < 500

Bij de stedelijke zone wordt onderscheid gemaakt naar:

- Centrum
- Schil/overloopgebied
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

De ontwikkellocatie ligt in de gemeente Amsterdam en correspondeert met een stedelijkheidsgraad "zeer sterk stedelijk". Voor de stedelijke zone is gekozen voor 'rest bebouwde kom'.

#### 4 Huidige situatie

In onderstaande figuur is 1 is de bereikbaarheid van het gebied voor auto en fiets weergegeven en in figuur 2 een overzicht van het plangebied.

**Figuur 1: overzicht wegenstructuur**

##### Bereikbaarheid

Voor de auto is de Kop van de Landtong ontsloten vanuit recreatiegebied de Oeverlanden, langs de Anderlechtlaan/ Oude Haagseweg / Johan Huizingalaan, die aansluit op de A4 en de noordelijke wijken. Langs de Oude Haagseweg is er daarnaast een verbinding over de ringvaart naar het zuiden. Aan de oostkant van de Nieuwe Meer is er een toegangsweg het gebied in vanuit industrieterrein Schinkel, deze loopt dood bij de jachthaven.

Voor de fiets is het gebied bereikbaar via drie routes uit het fietsknooppuntennetwerk: langs de Oude Haagseweg uit het zuiden, langs de Ringvaartdijk uit het westen en langs de oever van de Nieuwe Meer uit het oosten. Vanuit het noorden zijn er aansluitingen onder de A4 door de stad in langs de Anderlechtlaan, de Johan Huizingalaan en het Adam Smithplein.

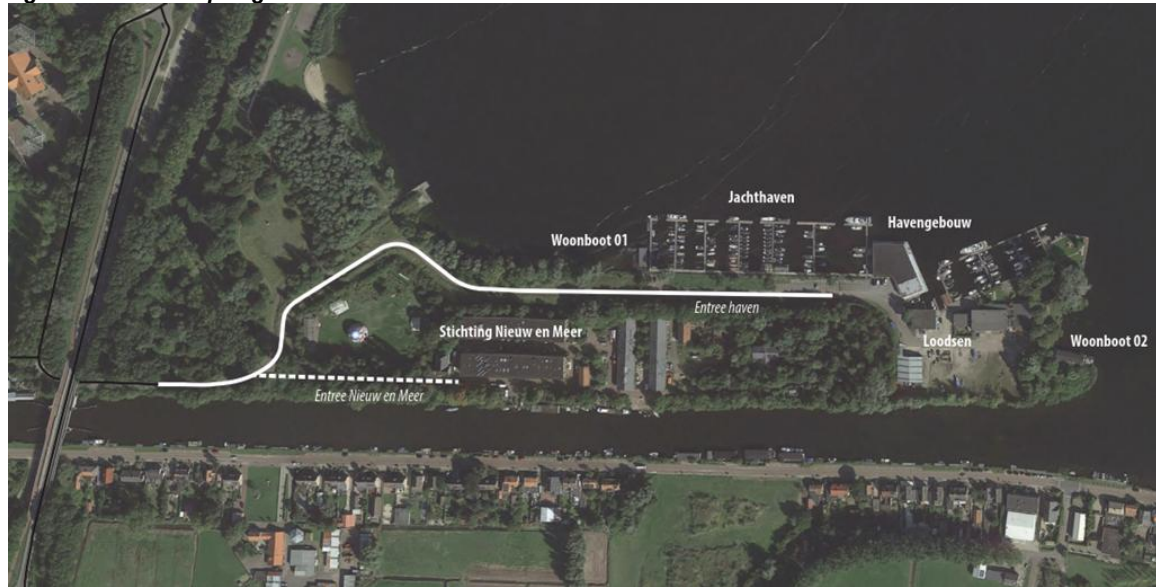


*Ontsluiting van het projectgebied voor de auto [bron: Essay Oeverlanden Nieuwe Meer]*



*Ontsluiting van het projectgebied voor de fiets [bron: Essay Oeverlanden Nieuwe Meer]*

<sup>2</sup> OAD: Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. De omgevingsadressendichtheid wordt uitgedrukt in adressen per km<sup>2</sup>.

**Figuur 2: overzicht plangebied**


In bijlage 1 is voor de bebouwing, dat als gevolg van de plannen verdwijnt, het aantal m<sup>2</sup> bvo aangegeven met de daarbij horende functieaanduidingen in het bestemmingsplan.

De gebouwen buiten het plangebied van de ontwikkellocatie (Stichting Nieuw en Meer + één woonboot ) zijn hierin niet meegenomen.

#### 4.1 Verkeersgeneratie

##### 4.1.1 Verkeersgeneratie huidige praktijk

In de huidige situatie heeft de jachthaven ca. 200 ligplaatsen. De CROW-kentallen geven een verkeersgeneratie van 26,6 mvt/etm (motorvoertuigbewegingen per etmaal) per 100 ligplaatsen. Dit geeft 53 (mvt/etm) aan verkeersbewegingen. De woonboten hebben een verkeersgeneratie van ca. 14 mvt/etm.

Verder wordt ingeschat dat de activiteiten bij de loodsen/ botenopslag ca. 40 mvt/etm aan verkeersbewegingen genereert.

Dit geeft in totaal een verkeersgeneratie van 107 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag van in de toekomst te verdwijnen bebouwing.

##### 4.1.2 Verkeersgeneratie planologisch mogelijk

Naast de functieaanduiding "jachthaven" heeft de te verdwijnen bebouwing nog andere (functie)aanduidingen in het bestemmingsplan. In onderstaand overzicht is het aantal m<sup>2</sup> bvo hiervan gesommeerd.

1. Woonboot:	2 stuks
2. Horeca:	432 + 72 = 504 m <sup>2</sup> bvo
3. Detailhandel:	90 + 840 = 930 m <sup>2</sup> bvo
4. Jachthaven:	446 m <sup>2</sup> bvo
5. Bedrijf:	198,5 + 2241 = 2440 m <sup>2</sup> bvo

Op basis van bovenstaande (functie)aanduidingen wordt hierna aangegeven wat planologisch mogelijk is aan verkeersgeneratie op basis van de CROW-kentallen. Hierbij wordt een bandbreedte gehanteerd (minimum en maximum).

**Ad 1**

Woonboten (woningen) koop, vrijstaand geeft volgens de CROW een bandbreedte van 7,3 – 8,1 mvt/etm per woning. Dit geeft een verkeersgeneratie voor beide woningen van 14 – 16 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag.

**Ad 2**

Voor een restaurant zijn er geen kentallen voor de verkeersgeneratie aangegeven door het CROW. Echter, uitgaand van 61 – 71 benodigde parkeerplaatsen (CROW: 12 – 14 ppl. /100 m<sup>2</sup> bvo) en een gemiddeld aantal parkeerwisselingen (turn-over) van 2 geeft een verkeersgeneratie van 242 – 282 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag.

**Ad 3**

Planologisch is aan de jachthaven gerelateerde detailhandel mogelijk. Uitgaand van een groen-centrum (kleinschalige detailhandel in stedelijk gebied waar alleen aan een bepaald segment gerelateerde zaken worden verkocht) met een bandbreedte, volgens het CROW, van 10,2 – 12,7 mvt/etm per 100 m<sup>2</sup> bvo geeft een verkeersgeneratie van 95 – 118 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag.

**Ad 4**

Voor de aanduiding jachthaven is in de CROW-publicatie geen kental aangegeven voor bebouwing, wel voor ligplaatsen. In de verkeersgeneratie per ligplaats zit verwerkt dat in de jachthaven bijbehorende gebouwen aanwezig zijn. De CROW-kentallen geven een verkeersgeneratie van 26,6 mvt/etm per 100 ligplaatsen. Dit geeft 53 (mvt/etm) aan verkeersbewegingen

**Ad 5.**

Uitgaand van een bedrijf (arbeidsintensief, bezoekersextensief) met een bandbreedte volgens het CROW van 7,5 – 9,2 mvt/etm per 100m<sup>2</sup> bvo geeft een verkeersgeneratie van 183 – 224 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag.

***Resumerend***

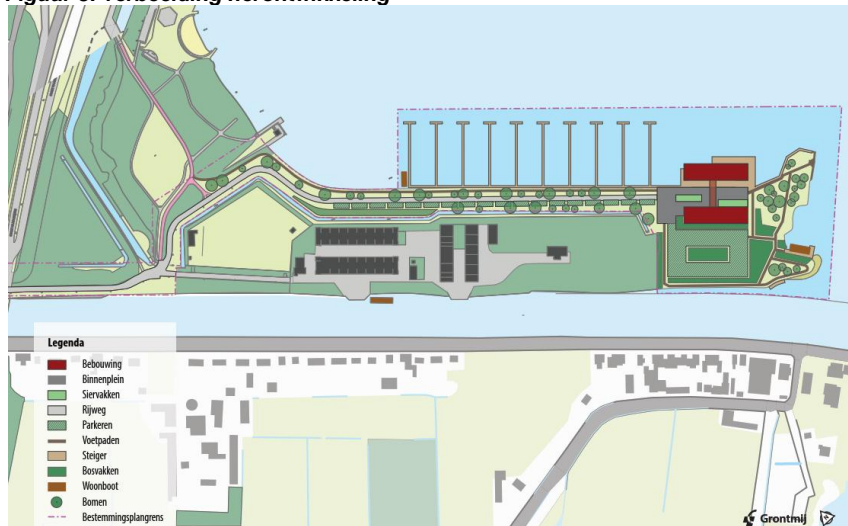
Planologisch is in de huidige situatie op basis van de (functie)aanduidingen in het bestemmingsplan in totaal 587 – 693 mvt/etm aan verkeersbewegingen mogelijk voor een gemiddelde weekdag.

Uit het voorgaande blijkt dus een groot verschil te zitten tussen de verkeersgeneratie in de praktijk (ca. 107 mvt/etm) en wat planologisch mogelijk is (587 – 693 mvt/etm).

**5 Toekomstige situatie**

In tabel 1 is het programma aangegeven met een berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen. In figuur 3 is een verbeelding van het plan weergegeven voor de herontwikkeling.



**Figuur 3: verbeelding herontwikkeling**

## 5.1 Parkeren

De (recreatieve) functies op de Kop van de Landtong brengen uiteraard een parkeerbehoefte met zich mee. De gehanteerde parkeernormen sluiten aan bij het parkeernormenbeleid van stadsdeel Nieuw West en de landelijke CROW-normen. Hieronder een uiteenzetting.

### 5.1.1 Hotel

Voor het hotel wordt een parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per hotelkamer gehanteerd, uitgaande van een 4-sterren hotel (conform parkeernorm stadsdeel Nieuw West). Dit ligt aan de bovenzijde van de bandbreedte van 0,63 – 0,73 parkeerplaats per hotelkamer volgens het CROW en geeft een parkeerbehoefte van 89 parkeerplaatsen.

Het niet uitgaan van het minimum CROW-kental is gerechtvaardigd vanuit de beperkte OV bereikbaarheid en ongewenstheid van bereikbaarheid met touringcars.

### 5.1.2 Restaurant en inrichting kleine etenswaren

Voor het restaurant wordt een parkeernorm van 12 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo gehanteerd (conform parkeernorm stadsdeel Nieuw West). Dit is gelijk aan de onderkant bandbreedte van 12 - 14 parkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup> bvo volgens het CROW. Dit geeft een parkeerbehoefte van 72 parkeerplaatsen.

Voor de inrichting kleine etenswaren wordt een parkeernorm van 5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo gehanteerd (conform parkeernorm stadsdeel Nieuw West). Dit is gelijk aan de onderkant bandbreedte van 5 - 7 parkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup> bvo volgens het CROW. Dit geeft een parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen.

Het restaurant en de inrichting voor kleine etenswaren zullen met name worden bezocht door passerende recreatieve fietsers en voetgangers (pontje), botenbezitters en ook gasten van het hotel. Zodoende vindt dubbelgebruik plaats van parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen ten behoeve van het hotel en het restaurant zijn immers met name 's avonds in gebruik.

### 5.1.3 Jachthaven

De jachthaven kent 400 ligplaatsen, waarvan 200 vaste ligplaatsen en 200 voor passanten. Voor de vaste ligplaatsen wordt een parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per ligplaats gehanteerd (conform parkeernorm stadsdeel Nieuw West). Dit is gelijk aan de onderkant bandbreedte van 5 – 7 parkeerplaatsen per ligplaats volgens het CROW. Dit geeft een parkeerbehoefte van minimaal 100 parkeerplaatsen.

De 200 ligplaatsen voor passanten genereren geen parkeerbehoefte, omdat zij aankomen en vertrekken per boot en dus niet met de auto komen.

Voor de overige functies wordt aangenomen dat gebruik wordt gemaakt van de aanwezige parkeerplekken. Immers deze functies horen bij een jachthaven en zijn dan ook al verdisconteerd in parkeernorm per ligplaats.

Dit geldt ook voor de watersportwinkel. Alhoewel het om detailhandel gaat is hiervoor geen extra parkeerbehoefte berekend. Er wordt logischerwijs vanuit gegaan dat de bezoekers hiervan al onder de bezoekers van de jachthaven of het hotel /restaurant gerekend worden.

#### 5.1.4 Invalidenparkeerplaatsen

Verder zijn er vijf invalidenparkeerplaatsen in het openbaar gebied opgenomen en drie parkeerplaatsen voor de twee woonboten. Zowel het bewoners- als het bezoekersdeel hiervan worden in de openbare ruimte gerealiseerd, omdat parkeren op eigen terrein niet wenselijk/mogelijk is.

#### 5.1.5 Fietsparkeren

In aansluiting bij de ambitie om de Kop van de Landtong onderdeel te laten worden van recreatieve fietsroutes worden er voldoende fietsenstallingen gerealiseerd rondom de voorzieningen.

### 5.2 Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie voor het te herontwikkelen gebied wordt in eerste instantie voor iedere functie afzonderlijk de verkeersgeneratie bepaald.

#### 5.2.1 Hotel

Een 4-sterren hotel heeft volgens het CROW een bandbreedte van 18,4 – 21,2 mvt/etm per 10 kamers. Uitgaande van een gemiddelde van 19,8 mvt/etm per 10 kamers geeft dit een verkeersgeneratie van 254 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag.

#### 5.2.2 Restaurant en inrichting kleine etenswaren

Voor een restaurant zijn geen kentallen voor de verkeersgeneratie aangegeven in de CROW-publicatie. Echter uitgaande van 72 benodigde parkeerplaatsen en een gemiddeld aantal parkeerwisselingen (turn-over) van 2x geeft een verkeersgeneratie van 288 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag.

Ook voor de inrichting voor kleine etenswaren zijn geen kentallen voor de verkeersgeneratie aangegeven in de CROW-publicatie. Echter uitgaande van 2 benodigde parkeerplaatsen en een gemiddeld aantal parkeerwisselingen (turn-over) van 5x geeft een verkeersgeneratie van 20 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag.

#### 5.2.3 Jachthaven

Een jachthaven heeft volgens het CROW een verkeersgeneratie van 26,6 mvt/etm per 100 ligplaatsen. Voor de 200 vaste ligplaatsen geeft dit een verkeersgeneratie van 53 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag.

### Resumerend

In totaal genereert de extra ontwikkeling 615 mvt/etm aan verkeersbewegingen voor een gemiddelde weekdag grotendeels berekend op grond van de CROW-kentallen. Dit geeft per saldo  $615 - 107 = 508$  mvt/etm aan extra verkeer ten opzichte van de huidige situatie.

Hierbij opgemerkt dat in deze 615 mvt/etm het hotel, restaurant en jachthaven afzonderlijk zijn berekend. In de praktijk zullen vaak dezelfde gasten van verschillende functies gebruikmaken en/of bezoeken. Dit geeft per saldo dus minder verkeersbewegingen.

Overigens is het berekende extra verkeer van 615 mvt/etm vergelijkbaar met wat op basis van de (functie)aanduidingen in het huidige bestemmingsplan (587 – 693 mvt/etm) mogelijk is.

## **6 Toetsing**

### **6.1 Parkeren**

De verbeelding van de herontwikkeling (zie figuur 3) laat zien dat langs de entreeweg de parkeerplaatsen voor de haven / woonboten / mindervaliden zijn gelegen. De parkeerhavens (haaks parkeren) langs de entreeweg liggen aan de zuidzijde van de weg. De hiervoor benodigde 108 parkeerplaatsen zijn ruimtelijk inpasbaar.

Ten zuiden van de gebouwen ligt het parkeren voor het hotel/restaurant, ingericht als parkeerterrein, met een groot groenvak in het midden. Deze gereserveerde ruimte is met 137 parkeerplaatsen toereikend voor inpassing van de benodigde 126 parkeerplaatsen.

In aansluiting bij de ambitie om de Kop van de Landtong onderdeel te laten worden van recreatieve fietsroutes worden er voldoende fietsenstallingen gerealiseerd rondom de voorzieningen.

### **6.2 Interne verkeerscirculatie**

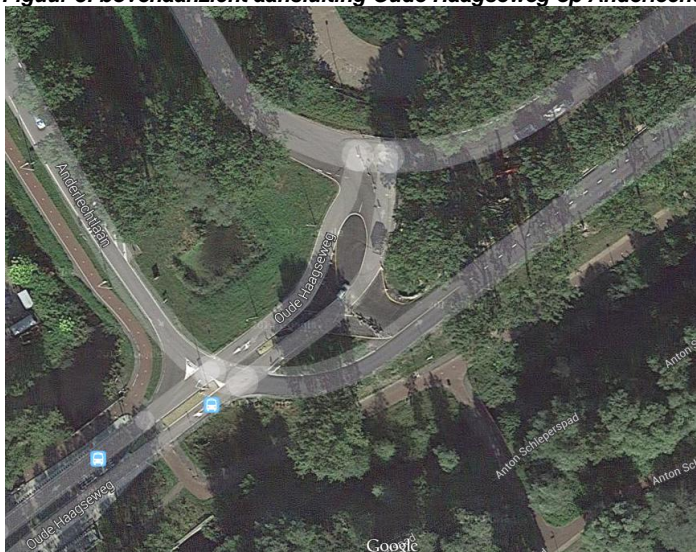
Op basis van de optredende verkeersintensiteit van (maximaal) 615 mvt/etm is het haaksparkeren langs de entreeweg en menging van het auto- en langzaamverkeer op de entreeweg verkeersveilig inpasbaar.

Personenauto's kunnen middels een (vrije) haakse parkeerplaats of de keerlus op het parkeerterrein altijd keren. In de verdere uitwerking voor grotere (bevoorradende) voertuigen voorzien in een keermogelijkheid. Hiervoor is in het plan voldoende ruimte beschikbaar (nadere uitwerking).

### **6.3 Verkeersafwikkeling / verkeersveiligheid omliggend wegennet**

De Oude Haagseweg (ontsluitingsweg naar de ontwikkellocatie) sluit ondergeschikt aan op het hoofdwegennet via de Anderlechtlaan (zie figuur 3) door middel van een voorrangskruispunt. Hierbij is de doorgaande Anderlechtlaan voorzien van een brede middenberm.

**Figuur 3: bovenaanzicht aansluiting Oude Haagseweg op Anderlechtlaan**





De Anderlechtlaan kent verkeersintensiteiten van 13.291 mvt/etm (gemiddelde weekdag) en 14.265 mvt/etm (gemiddelde werkdag) voor het (prognose)jaar 2015 (bron: website Verkeersprognoses, gemeente Amsterdam). Van de Oude Haagseweg zijn geen intensiteitgegevens bekend.

De in absolute zin beperkte toename van verkeer (maximaal ca. 508 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag) kan op wegvakniveau adequaat door de Oude Haagseweg worden verwerkt. Hierbij opgemerkt dat het meeste verkeer naar de ontwikkellocatie tijdens (mooie) weekenden en in de voorjaar- en zomervakantie zal zijn.

Ook op de aansluiting met de Anderlechtlaan kan op basis van de verwachte verkeersintensiteiten het extra verkeer naar verwachting goed verwerkt worden.

Immers autoverkeer kan in twee etappes de Oude Haagseweg op- en afrijden door zich op te stellen in de brede middenberm van de Anderlechtlaan.

Bovendien vallen de "verkeerspieken" naar de ontwikkellocatie niet tegelijkertijd met de drukke ochtend- en avondspitsuren van werkdagen.

Verder is de ontwikkellocatie goed aangesloten op het omliggende fietsnetwerk.

## **7 Conclusies**

Resumerend kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De plannen voorzien in voldoende parkeerplaatsen op basis van de parkeernormen;
- Er is sprake van een goede interne verkeers- en parkeercirculatie, waarbij de verkeerstoename van de herontwikkeling niet leidt tot verkeersveiligheids- en/of afwikkelingsproblemen op het omliggende wegennet.