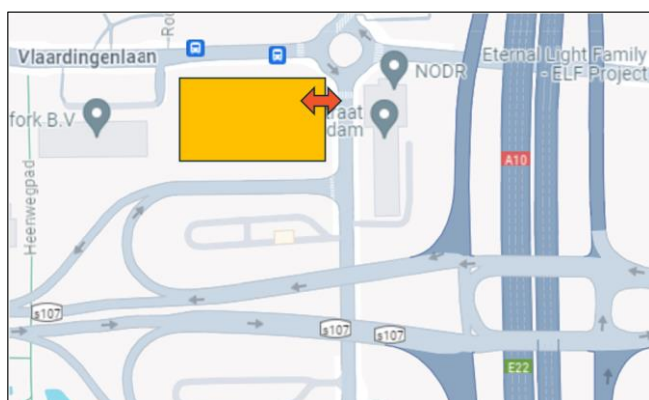


Opdrachtgever	Vlaardingenlaan B.V.
Datum	15 juli 2024
Auteur	Jantine de Wijs
Kenmerk	018291.20240715.N1.02
Pagina	1/5

Ontwikkeling Vlaardingenlaan, Aansluiting parkeergarage op Overschiestraat

1. Inleiding

Vlaardingenlaan B.V. is in de wijk Schinkelkwartier in Amsterdam voornemens een nieuwe woontoren te realiseren aan de Vlaardingenlaan 11. Er worden 176 appartementen en twee commerciële ruimtes gerealiseerd. Onder het gebouw wordt een parkeergarage gerealiseerd met 42 parkeerplaatsen voor bewoners, bezoek en de commerciële ruimtes. Deze parkeergarage wordt ontsloten op de Overschiestraat tussen de rotonde met de Vlaardingenlaan en de aansluiting van de S107. Goudappel is gevraagd een korte onderbouwing te geven van de te verwachte verkeersstromen van en naar de garage, de te verwachte wachtrijen voor de entree van de garage en of de parkeergarage voldoende veilig op de Overschiestraat kan worden aangesloten.



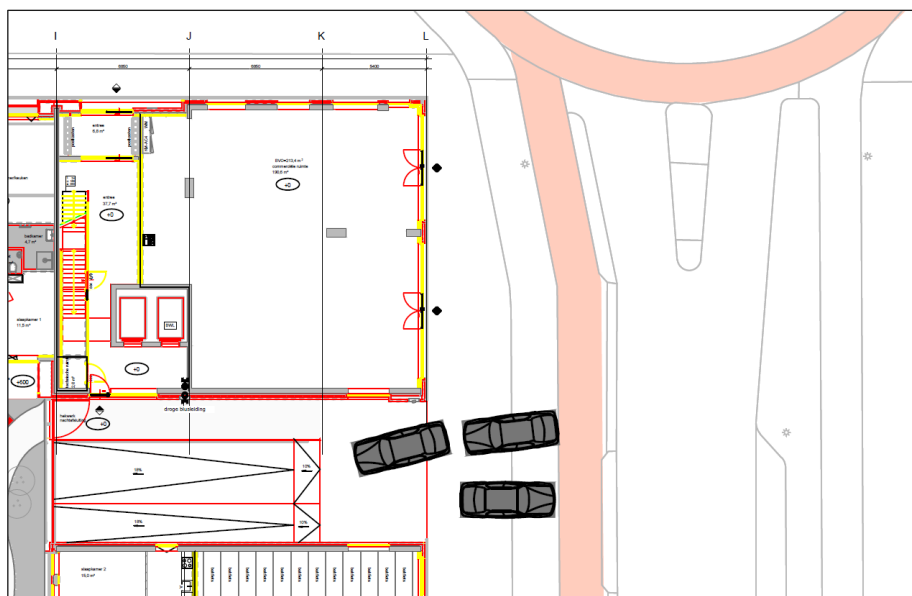
Figuur 1.1: planlocatie inclusief aansluiting op Overschiestraat.

2. In- en uitrijden parkeergarage

De parkeergarage heeft een capaciteit van 42 parkeerplaatsen. Op basis van de spitsfactoren zoals opgenomen in tabel B.1 uit NEN 2443:2013 verfijnd met ervaringscijfers kan verwacht worden dat in een piekuur max. 50% van de capaciteit inrijdt en 50% uitrijdt. Dergelijke piekuren zijn te verwachten op zaterdagavond. De rest van de week zal het rustiger tot veel rustiger zijn omdat de bezetting dan lager tot veel lager is of er is meer spreiding in aankomst en vertrek. Dit betekent dat er tijdens piekuren ca. 20 ingaande en ca. 20 uitgaande auto's te verwachten zijn, dat zijn 40 voertuigen in dat uur (gemiddeld 1 voertuig per 1,5 minuut). Dat betekent in de praktijk dat er ook tijdens piekuren meestal maar 1 auto tegelijk aankomt en soms twee vlak achter elkaar. In uitzonderlijke gevallen kan het ook voorkomen dat er 3 auto's min of meer tegelijk arriveren (of vertrekken maar voor de situatie op de openbare weg kijken we naar het ingaande verkeer).

De parkeergarage is ontworpen met een gecombineerde in-/uitrit (hellingbaan met 1 rijstrook voor zowel ingaand als uitgaand verkeer) en een strook voor fietsers. Tot een capaciteit van 80 parkeerplaatsen geeft een gecombineerde in-/uitrit voldoende doorstroming. Het verkeer dient geregeld te worden met een verkeerslichtje (rood/groen) en onderaan en bovenaan de hellingbaan is een opstelplek nodig waar verkeer kan wachten op eventueel tegemoetkomend verkeer. Om de wachtrij voor de ingang zo kort mogelijk te houden en terugslag op de openbare weg te voorkomen is het advies om inrijden prioriteit te geven: zodra ingaand verkeer zich inmeldt moet uitgaand verkeer wachten, alleen uitrijdende voertuigen die al groen licht hebben gekregen mogen nog uitrijden. Alleen als er nog een auto bezig is met uitrijden moet een aankomend voertuig dus wat langer wachten, dit duurt maximaal 15-25 seconden (ca. 47m bij gemiddeld ca. 7-10 km/u).

Als inrijden prioriteit krijgt zal er doorgaans geen tweede auto in de ingaande wachtrij aansluiten. Het zal zo nu en dan voorkomen dat er een tweede voertuig aankomt terwijl er nog een voertuig voor de ingang staat te wachten. Dit tweede voertuig kan zich buiten de rijbaan en het fietspad opstellen maar zal het trottoir wel (kortstondig) blokkeren, zie figuur 2.1. De voertuigen in figuur 2.1 hebben de afmetingen van het ontwerpvoertuig personenauto, de meeste voertuigen zijn (veel) korter dan dit ontwerpvoertuig. Als een auto het trottoir blokkeert hebben voetgangers 3 mogelijkheden: ze wachten even tot de auto verder vooruit rijdt of ze lopen voor de auto langs of wijken uit naar het fietspad. Alle drie de opties zijn verkeersveilig uit te voeren mits men voldoende oplet. Dergelijke situaties waarbij het trottoir zo nu en dan geblokkeerd wordt door een voertuig zijn niet vreemd in sterk stedelijk gebied zoals Amsterdam.



Figuur 2.1: Vormgeving in/uitrit parkeergarage.

In uitzonderlijke gevallen kan het voorkomen dat er 3 voertuigen tegelijk aan komen rijden, in dat geval zal het derde voertuig even op de rijbaan van de Overschiestraat moeten wachten. Dit zal slechts kort duren omdat inrijden prioriteit heeft en de tweede auto op kan rijden zodra het eerste voertuig inrijdt. Eventueel vertrekkend verkeer moet wachten tot de wachtende auto's buiten allemaal ingereden zijn. Het is geen probleem als incidenteel een voertuig kort op de Overschiestraat moet wachten, dit is ook het geval als afslaand verkeer op fietsers moet wachten. Ook zijn er langspaarvakken aan de Overschiestraat gesitueerd, ook hier kan het voorkomen dat verkeer even moet wachten als men een vak in manoeuvreert.

Als er een tweede auto in de wachtrij staat hindert dit voertuig het zicht op eventueel naderende fietsers en motorvoertuigen van links op de Overschiestraat. Deze situatie zal zich heel weinig voordoen. Als deze situatie ontstaat zal uitgaand verkeer even moeten wachten tot het tweede voertuig is doorgereden naar de opstelplek voor de hellingbaan. Dan ontstaat er weer ruim voldoende zicht op verkeer van links. Dit zijn geen ongebruikelijke situaties in sterk stedelijke gebied en automobilisten zullen niet zomaar het fietspad of de rijbaan oprijden als men niet kan zien of er verkeer aankomt. Mogelijk zal men langzaam naar voren rijden om meer zicht te krijgen maar dit zodanig doen dat er geen gevaarlijke situaties ontstaan.

Buiten het realiseren van een in/uitrit voor autoverkeer (met inritblokken) en het aansluiten van het trottoir op de voetgangersroutes binnen de ontwikkeling zijn er geen maatregelen op de openbare weg (inclusief fietspad en trottoir) nodig. Voor het aansluiten van de voetgangersroutes op het trottoir is het aan te bevelen om deze zodanig (ruim) vorm te geven dat voetgangers met een vloeiende lijn om eventueel wachtende voertuigen heen kunnen lopen.

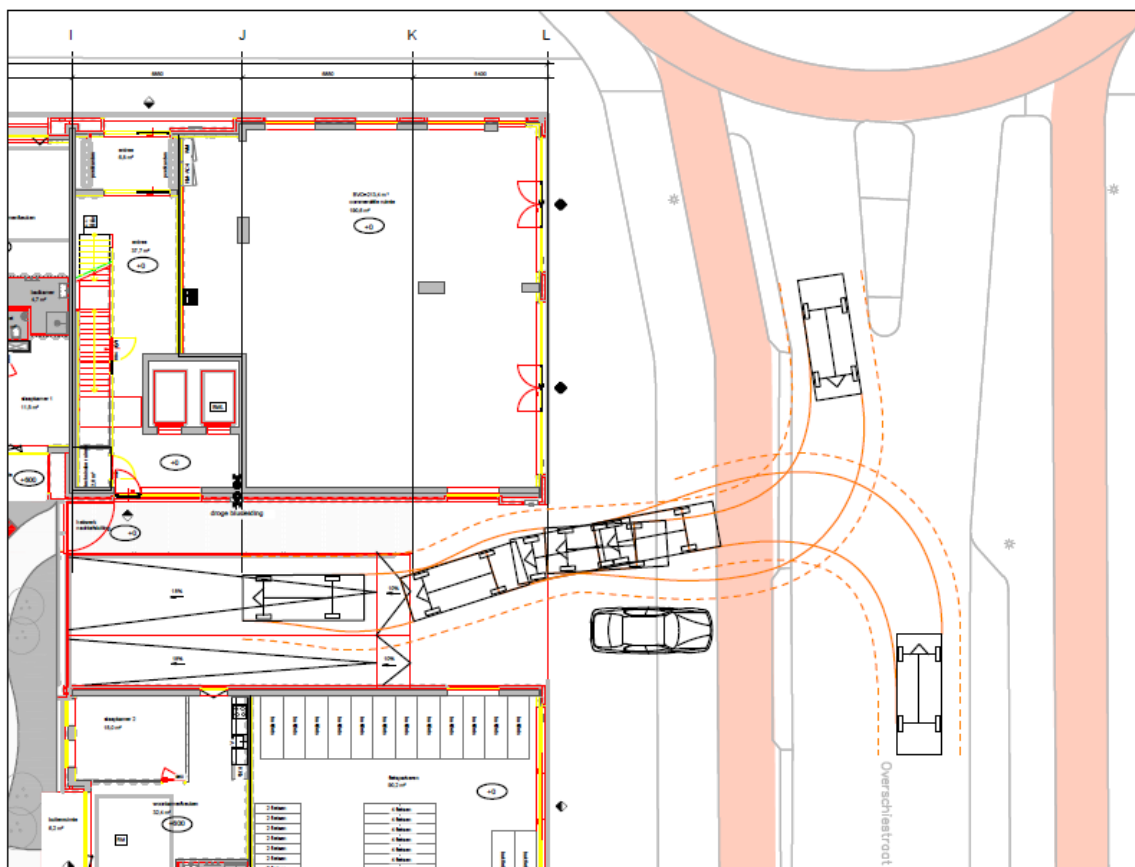
3. Toegang tot fietsenstalling via hellingbaan

De fietsenstalling in de kelder is toegankelijk via een fietsstrook op de hellingbaan die ook de parkeergarage voor auto's ontsluit. Deze hellingbaan heeft een hellingpercentage van 18% met overgangshellingen onderaan en bovenaan de hellingbaan. In de bouwbrief staat dat de ontsluiting van de fietsenstalling "goed" moet zijn. In de bouwbrief is dit verder niet gekwantificeerd met maatvoeringseisen. In de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' is voor de toegankelijkheid van fietsenstallingen de eis opgenomen dat het hellingspercentage van een hellingbaan maximaal 22% is. De hellingbaan naar de fietsenstalling voldoet met 18% ruim aan deze maatvoeringseisen. Er is ook nog een fietsenstalling op maaiveld binnen deze ontwikkeling. Bij de verdeling van de fietsparkeerplaatsen kan een zo optimaal mogelijke verdeling worden gemaakt zodat mensen die het lastig vinden om een groot hoogteverschil te overbruggen met een fiets hun fiets op maaiveldniveau kunnen stallen.

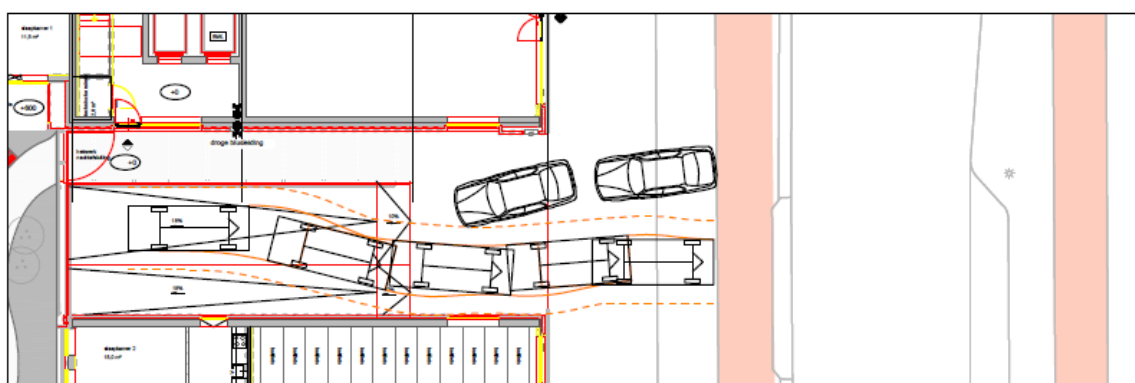
4. Parkeervak 21

Parkeervak 21 ligt solitair in de garage en is voor de speedgate gesitueerd. Het vak kan eenvoudig recht vooruit ingereden worden. Bij het uitrijden moet men rechtsom achteruit steken, hierbij is het zicht op vertrekkend verkeer beperkt. Het advies is om bij dit parkeervak een knop op de muur te realiseren om zich in te melden om uit te rijden (of dit parkeervak kan aan een vaste gebruiker toegewezen worden die zich kan uitmelden met een afstandsbediening). Niet alleen vanwege eventuele tegenliggers maar ook omdat de opstelvakken voor vertrekkend verkeer slecht bereikbaar zijn vanuit dit parkeervak (uit het zicht en over langere afstand achteruit met bochten). Als men het vak uit wil rijden meldt men zich in om te willen vertrekken en dan krijgen de overige rijrichtingen rood licht. Men zal dan geen tegenliggers hebben bij het uitrijden van het vak. Mocht in de praktijk blijken dat er meer zicht benodigd is op dit parkeervak dan kan een verkeersspiegel worden geplaatst.

Bijlage 1 : Rijcurvesimulaties van/naar parkeergarage



Aankomst



Vertrek