Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 020 251 1111
www.amsterdam.nl/iba

Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Notitie

Datum	8 augustus 2014
Projectnummer	45428
Behandeld door	[redacted]
Doorkiesnummer	[redacted]
Bijlage(n)	-
Onderwerp	Verduidelijking verkeersproductie Singelgrachtgarage

Aanleiding

Deze memo is bedoeld ter verduidelijking van de aannames en uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de notitie "*Singelgrachtgarage Marnix: third opinion verkeer*" van het Ingenieursbureau van Amsterdam (d.d. 12 mei 2011), hierna te noemen "third opinion". Aanleiding hiervoor zijn de zienswijzen die zijn ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix.

Keuze verhouding tussen doelgroepen

Indieners van zienswijzen stellen dat IBA in de "Third Opinion" is uitgegaan van een verdeling van gebruikersgroepen van de Singelgrachtgarage van iets meer dan 50% voor bewoners, terwijl deze garage hoofdzakelijk bestemd is voor bewoners.

Voor de Singelgrachtgarage Marnix bestaat de beoogde gebruikersgroep uit bewoners, werknemers (samen vergunninghouders genoemd) en bezoekers. De vergunninghouders maken gebruik van een parkeervergunning of abonnement. Bezoekers betalen een parkeertarief. Voor het berekenen van de verkeersproductie van de garage zijn de verhoudingen tussen deze doelgroepen van belang. Parkeerplaatsen voor bezoekers leveren namelijk gemiddeld meer verkeersbewegingen op dan die voor bewoners of werknemers. Dit is ingeschat door te kijken naar de verhouding die op straat in de directe omgeving van de garage in de huidige situatie te vinden is, namelijk: 53% bewoners, 27% werknemers en 20% bezoekers.
Natuurlijk fluctueren deze verhoudingen in de praktijk van dag tot dag en per tijdstip van de dag. Dus fluctueert de verkeersproductie van de garage mee. Wat echter belangrijk is om te beseffen is dat de garage en de omliggende straten in feite communicerende vaten zijn. Wat in de garage parkeert, parkeert niet op straat en vice versa. Dus als er op enig

moment meer bezoekers in de garage staan, staan er op hetzelfde moment minder bezoekers op straat. Indien het toch gewenst is om bijvoorbeeld niet meer dan 20% bezoekers in de garage toe te laten, kan dat eenvoudig worden gereguleerd door bij de ingang van de garage een teller te plaatsen.

Verhoging parkeertarieven

Indieners van zienswijzen hebben gesteld dat de bezettingsgraad en parkeerduur van bezoekers van grote invloed zijn op de berekende verkeersproductie. De parkeerduur wordt o.a. bepaald door de hoogte van de parkeertarieven. Deze zijn in Westerpark verhoogd met 25%. De indieners van zienswijzen stellen dat IBA heeft aangegeven dat de hogere parkeertarieven zullen resulteren in een kortere parkeerduur waardoor de ritproductie zal toenemen. De “Third Opinion” heeft bij de berekening van de verkeersproductie geen rekening gehouden met de effecten van de genoemde verhogingen, zo stellen de indieners van zienswijzen.

In antwoord daarop kan worden gesteld dat hogere parkeertarieven leiden vooral tot minder bezoekers en dus minder verkeersproductie. Mogelijk zal een beperkt aantal bezoekers door de hogere tarieven korter gaan parkeren, maar dat leidt niet tot meer ritproductie.

Piekmomenten versus gemiddelden en dubbelgebruik

Indieners van zienswijzen stellen dat in de “Third Opinion” er met gemiddelden lijkt te zijn gerekend, waardoor piekbezoeken mogelijk buiten beeld is gebleven. Daarnaast is er geen rekening gehouden met dubbelgebruik, dus het gebruiken van een parkeerplaats door zowel vergunninghouders als bezoekers, zo stellen de indieners van zienswijzen.

Bij het berekenen van de verkeersgeneratie van de parkeergarage in de “Third Opinion” is rekening gehouden met dubbelgebruik van de parkeerplekken door vergunninghouders (bewoners of werknemers) en bezoekers. Bij de gekozen referentiegarages is dubbelgebruik namelijk aan de orde. Bij het berekenen van verkeersstromen is niet uitgegaan van piekmomenten, maar van (werkdag)gemiddelden. Het is niet gebruikelijk verkeersvoorzieningen te dimensioneren op pieken, omdat dit tot overdimensionering van de infrastructuur leidt. Het realiseren van grote oppervlakten infrastructuur gaat ten koste van ruimte voor groen. De wet vraagt ook geen dimensionering van verkeer op piekmomenten.

Keuze referentiegarages

De indieners van zienswijzen betogen dat in de notitie een vergelijking is gemaakt met openbare parkeergarages zoals het Stadhuis en de Kolk. Deze garages zijn qua ligging en opzet niet te vergelijken met de Singelgrachtgarage, zo stellen de indieners van zienswijzen.

In de notitie is een vergelijking gemaakt met de parkeergarage De Kolk (centrum, vergunninghouders zijnde werknemers + bezoekers), Stadhuis (alleen bezoekers), Ferdinand Bolstraat (alleen vergunninghouders zijnde bewoners) en Lutmastraat (vergunninghouders zijnde bewoners). Al deze parkeergarages liggen net als de Singelgrachtgarage in het grootstedelijk kerngebied van Amsterdam, dichtbij het centrum

van de stad en dichtbij winkels, markten en andere stedelijke voorzieningen. Qua ligging zijn de referentiegarages dus te beschouwen als representatief voor de Singelgrachtgarage.
In referentiegarages is net als bij de Singelgrachtgarage sprake van dubbelgebruik, waarbij één parkeerplaats door meerdere auto's kan worden gebruikt. De verkeersgeneratie van de referentiegarages kan daarmee als representatief voor de Singelgrachtgarage worden beschouwd.
De beoogde gebruikers van de Singelgrachtgarage Marnix zijn zowel bewoners, ondernemers als bezoekers aan de Frederik Hendrikbuurt e.o. en de Jordaan. Deze gebruikersgroepen hebben elk hun karakteristieken met betrekking tot aantal en tijdstip van aankomst en vertrek. Om de verkeersproductie van de garage in te schatten is gebruik gemaakt van een combinatie van vier referentiegarages waar deze gebruikersgroepen ook parkeren. Van die vier garages weten we uit tellingen hoeveel verkeersbewegingen elke parkeerplek 'produceert'.

Vergelijking met cijfers van Witteveen en Bos

Indieners van zienswijzen hebben aangegeven dat in de notitie van IBA een vergelijking is gemaakt met een onderzoek van Witteveen en Bos. Dit rapport is ten onrechte niet ter inzage gelegd, terwijl dit wel van belang is voor de beoordeling van de notitie van IBA, zo stellen de indieners van de zienswijzen.

De rapportage van Witteveen en Bos heeft als bijlage bij de Nota van Uitgangspunten ter inzage gelegen en is al geruime tijd raadpleegbaar op internet (http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeren-amsterdam/parkeergarages/singelgrachtgarage/documenten/).
In the third opinion is het gemiddeld aantal in- en uitrijbewegingen per dag en per uur bepaald aan de hand van cijfers van referentiegarages. Dit is de basis geweest voor het uitgevoerde verkeersonderzoek van de gemeente Amsterdam, dienst Infrastructuur en Verkeer en Vervoer (september 2013).
In de notitie is het eerder uitgevoerde onderzoek van Witteveen en Bos beschreven, omdat dat onderzoek bij het vaststellen van de Nota van uitgangspunten (2009) als basis is gebruikt. Zoals in de Third Opinion is aangegeven hebben zowel de Dienst Parkeergebouwen van de gemeente Amsterdam als Witteveen en Bos de resultaten en berekeningswijze van de Third Opinion onderschreven. Belangrijk hierbij te vermelden is nog dat de cijfers van Witteveen en Bos *lager* lagen dan die in de third opinion. Oftewel, door de cijfers van de third opinion te gebruiken, hebben we in alle verdere onderzoeken gerekend met *hogere* verkeersaantallen.