

Opdrachtgever	Sander Pohner Beheer B.V.
Datum	8 oktober 2024
Kenmerk	018794.20240925.N1.02
Status	Definitief
Pagina	1/12

Notitie parkeeronderzoek Stoombootweg 53

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Stoombootweg 53 in Amsterdam worden zeven nieuwbouwwoningen ontwikkeld op de locatie van een bestaand bedrijfspand. Het betreft zeven koopwoningen waarvan één vrijstaande woning en zes hoek/tussenwoningen. Met de realisatie van deze woningen komt ook extra vraag naar parkeren, voor zowel bewoners als bezoekers van de woningen. In het ontwikkelplan zijn daarom acht parkeerplaatsen opgenomen. Twee daarvan bevinden zich op eigen terrein van het vrijstaande huis. De overige zes bevinden zich tegenover de hoek/tussenwoningen. Op de plattegrond in figuur 1.1 is weergegeven waar de woningen en parkeerplaatsen worden gerealiseerd.



Figuur 1.1: Ontwikkelingsplan Stoombootweg 53

1.2 Onderzoeksvraag

In het ontwikkelplan zijn acht parkeerplaatsen opgenomen. De vraag is of dit voldoende is om aan de parkeervraag van bewoners en bezoekers te voldoen. De locatie is volgens parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam een C-locatie. Aangezien parkeernormen op C-locaties maatwerk zijn, is niet voorgeschreven hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden.

Aan Goudappel is daarom gevraagd een parkeeronderzoek uit te voeren voor de ontwikkeling.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 stellen we de uitgangspunten vast die gebruikt worden in dit parkeeronderzoek. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens de parkeervraag van de ontwikkeling bepaald. Daarna wordt in hoofdstuk 4 de parkeerdruk in de omgeving in beeld gebracht. Deze notitie eindigt ten slotte met een conclusie in hoofdstuk 5.

2. Uitgangspunten

Voordat de parkeervraag van de ontwikkeling in beeld gebracht kan worden is het belangrijk eerst de daarvoor te hanteren uitgangspunten vast te stellen. In dit hoofdstuk lichten we toe welke parkeernormen toegepast worden om tot de parkeervraag te komen.

2.1 Uitgangspunten parkeren bewoners

2.1.1 Parkeernorm bewonersparkeren

Voor het bepalen van de te hanteren parkeernormen is de gemeentelijke 'Nota Parkeernormen Auto' leidend. De gemeente Amsterdam maakt daarin onderscheid in de ligging binnen het stedelijk gebied voor het bepalen van de bewonersparkeervraag. De ontwikkeling aan de Stoombootweg 53 ligt volgens de gebiedsindeling van de gemeente op een C-locatie. Dit zijn locaties die gekenmerkt worden door mindere bereikbaarheid per OV dan in de rest van de stad. In de gemeentelijke Nota parkeernormen wordt gesteld dat het uitgangspunt op C-locaties 1 parkeerplaats per woning voor bewoners is. Echter, er wordt nadrukkelijk benoemd dat dit slechts een uitgangspunt is en dat het bepalen van de parkeervraag voor bewoners op C-locaties uiteindelijk maatwerk is. Er zijn verschillende manieren om tot een parkeernorm te komen die bij de ontwikkeling en het gebied past. Deze 'passende parkeernormen' voor Stoombootweg 53 zijn op de volgende twee manieren onderzocht:

- **Parkeerkcijfers van CROW:** de parkeerkcijfers van CROW zijn algemeen geaccepteerde kengetallen voor het aantal benodigde parkeerplaatsen en worden in de Nota Parkeernormen Auto gebruikt voor het berekenen van de parkeervraag van voorzieningen;
- **Daadwerkelijk autobezit in de omgeving:** op basis van gegevens van Goudappel en niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over het gemiddelde autobezit per bewoonde woning met onder andere onderscheid naar segment, woningtype en aantal personen geregistreerd op het adres.

Parkeernormen conform parkeerkcijfers CROW

In de publicatie 'Parkeerkcijfers 2024' geeft CROW cijfers voor het bepalen van de parkeervraag van verschillende functies. Deze cijfers betreffen een gemiddeld eenvoudig beeld: een indicatie. Ze zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek, tellingen, andere databronnen en praktijkervaringen van gemeenten, en toegespitst op type woningen en ligging daarvan.

Binnen de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt in de stedelijkheidsgraad en de ligging ten opzichte van het centrum. CROW kijkt specifiek naar de omgeving rondom de woningen en het type woningen. Stoombootweg 53 ligt op basis van de omgevingsadressendichtheid in een sterk stedelijk gebied, en op basis van de ligging ten opzichte van het centrum van Amsterdam in een gebied dat als 'rest bebouwde kom' te classificeren is. In Tabel 2.1 worden voor de op Stoombootweg 53 te ontwikkelen woningtypen de bij 'sterk stedelijk – rest bebouwde kom' horende minimale en maximale parkeernormen weergegeven, volgend uit CROW Publicatie 744.

Functie	Parkeernorm minimaal	Parkeernorm maximaal	Eenheid
Koop, vrijstaand	1,4*	2,2*	Ppl/woning
Koop, tussen/hoek	1,1*	1,9*	Ppl/woning

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen

*exclusief bezoekersparkeren

Voor de ontwikkeling van Stoombootweg 53 zijn de minimale parkeernormen het best passend. Het hanteren van de onderkant van de bandbreedte sluit namelijk aan op de hoofdkеuze uit het Mobiliteitsplan Noord van de gemeente Amsterdam: meer lopen, fietsen en OV, en relatief minder auto. Om die ambitie te realiseren zet de gemeente Amsterdam in de periode tot 2040 in op het verbeteren van voetgangers- en fietsnetwerken, en een significante verbetering van het openbaar vervoer, om zo het autogebruik te beperken. In het Mobiliteitsplan zijn diverse concrete maatregelen opgenomen die de omgeving van de Stoombootweg 53 beter bereikbaar maken met de fiets en het OV. Zo komt er tussen de Oostzanerwerf en NDSM(-veer) een verbeterde fietsroute die Oostzanerwerf/Kadoelen op een directe manier verbindt met NDSM, NDSM-veer, de toekomstige Westbrug en de oost-westroute door de gebieden aan de westelijke IJ-oever. Daarnaast wordt er onderzocht hoe het OV-netwerk in Noord-West, tussen Molenwijk en Kadoelen, verbeterd kan worden.

Parkeernormen conform autobezit in de omgeving

Om tot een passende parkeernorm te komen kan ook worden gekeken naar het daadwerkelijke autobezit in de huidige omgeving van Stoombootweg 53. Daarvoor is gebruik gemaakt van een combinatie van gegevens van Goudappel afkomstig uit eigen analysebestanden/bronnen en niet openbare-microdata van het CBS.

Goudappel heeft de beschikking over recente niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over het gemiddelde autobezit per bewoonde woning naar

verschillende woningkenmerken op gemeente-, wijk- en buurniveau. Gecombineerd met eigen gegevens kan met deze data het specifieke autobezit worden bepaald.

In de microdata van CBS is op verschillende manieren onderscheid gemaakt naar woningtypen. Zo is het onderscheid gemaakt naar woningen in de sociale huursector, woningen in de particuliere huursector en koopwoningen, en is onderscheid gemaakt naar woningtypen (appartementen, rijwoningen, twee-onder-een-kap en vrijstaande woningen). Combinaties tussen deze categorieën zijn ook mogelijk. In tabel 2.2 is het huidige autobezit van vrijstaande koopwoningen en tussen/hoek koopwoningen in Kadoelen, de buurt waarin Stoombootweg 53 ligt, weergegeven.

Functie	Autobezit Kadoelen (2023)
Koop, vrijstaand	1,48
Koop, tussen/hoek	1,14

Tabel 2.2. Autobezit per bewoonde woning naar woningtype rondom de ontwikkellocatie (in de buurt Kadoelen in 2023)

Conclusies passende parkeernormen

Uit de gegevens over het daadwerkelijke autobezit in Kadoelen blijkt dat het autobezit voor vrijstaande koopwoningen en tussen/hoek koopwoningen in de buurt hoger ligt dan het minimum van de bandbreedte die CROW geeft voor dergelijke woningtypes. Dit valt te verklaren doordat in de parkeerkcijfers van CROW rekening wordt gehouden met een gemiddelde, waar dit in de microdata meer is toegespitst op de daadwerkelijke karakteristieken van de woningen. Daarom is de data van het daadwerkelijke autobezit in de omgeving van Stoombootweg 53 gebruikt als uitgangspunt bij het bepalen van de bewonersparkeervraag vanuit de ontwikkeling.

2.1.2 Locatie van het bewonersparkeren

Wat betreft de locatie van het opvangen van de parkeervraag is het het belangrijkste uitgangspunt van de Nota Parkeernormen dat bij nieuwbouw bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen. Op 24 april 2024 heeft de gemeenteraad ingestemd met voorstellen om betaald parkeren in te voeren in heel Noord binnen de ring. Vanaf najaar 2025 geldt er ook betaald parkeren op en rondom de Stoombootweg. Ook voor gebieden die op dit moment geen betaald parkeren geldt dat nieuwbouw uitgesloten is van parkeervergunningverlening. De bewonersparkeervraag zal dus op eigen terrein opgevangen moeten worden.

Binnen het eigen terrein is er verschil in de type parkeerplaatsen die zijn voorzien. De vrijstaande woning krijgt beschikking over twee eigen parkeerplaatsen. Voor de zes tussen/hoekwoningen zijn zes parkeerplaatsen voorzien, die niet op eigen terrein liggen.

2.2 Uitgangspunten parkeren bezoekers

2.2.1 Parkeernorm bezoekersparkeren

Volgens de Nota Parkeernormen Auto geldt voor parkeerplaatsen voor bezoekers geen maatwerk. De parkeernorm voor bezoekers van woningen in de gemeente Amsterdam is vastgesteld op 0,1 parkeerplaats per woning, ongeacht de locatie in de stad en het type woningen. Voor het bepalen van de bezoekersparkeervraag wordt daarom uitgegaan van 0,1 parkeerplaat per woning.

2.2.2 Locatie van het bezoekersparkeren

In een uitspraak over een ontwikkeling (Zuideinde 366) nabij de Stoombootweg heeft de voorzieningenrechter gesteld dat de raad heeft aangegeven dat bezoekers gebruik kunnen maken van openbare parkeerplaatsen in de straat als de parkeerdruk daar niet hoger komt te liggen dan 85%.¹ In het volgende hoofdstuk wordt daarom de parkeerdruk in de omgeving van Stoombootweg 53 in beeld gebracht. Daarmee wordt verkend wat de mogelijkheden zijn om vraag van bezoekers-parkeren in de openbare ruimte op te vangen.

2.3 Aanwezigheidspercentages

De parkeervraag van bewoners en bezoekers is niet gedurende de hele week constant. Omdat deze varieert per moment, brengen we de vraag voor verschillende momenten in beeld. De hiervoor gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in tabel 2.3. Deze aanwezigheidspercentages volgen uit CROW publicatie 744.

Functie	Maximaal	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen											
Bewoners	100%	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen											
Bezoekers	100%	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%

Tabel 2.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

¹ [ECLI:NL:RVS:2024:2209, Raad van State, 202307050/2/R1 \(rechtspraak.nl\)](#)

3. Resultaten

Op basis van de in het voorgaande hoofdstuk toegelichte uitgangspunten kan de parkeervraag worden bepaald. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag van bewoners en bezoekers van de vrijstaande woning en van de zes hoek/tussenwoningen. De parkeervraag van de vrijstaande woning kan immers op eigen terrein worden opgevangen, en bewoners en bezoekers van de overige zes woningen kunnen daar geen gebruik van maken.

Parkeervraag vrijstaande woning

In tabel 3.1 is de parkeervraag van de vrijstaande woning inzichtelijk gemaakt. De parkeervraag is weergegeven per moment voor zowel bewoners als bezoekers. In de kolom maximaal wordt de parkeervraag weergegeven zonder dubbelgebruik. Het aantal parkeerplaatsen is aan het einde van de berekening afgerond op hele parkeerplaatsen naar boven.

Functie	Maximaal	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Koop, vrijstaand (1)	1,48	0,89	0,89	1,33	1,48	1,18	1,04	1,04	1,11	1,11	1,11
Bezoekers (1)	0,1	0,04	0,05	0,08	0,00	0,07	0,06	0,10	0,10	0,10	0,09
Totale parkeerbehoefte	1,58	0,93	0,94	1,41	1,48	1,25	1,10	1,14	1,21	1,28	1,20
Totale parkeerbehoefte afgerond	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2
Parkeerplekken	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Restcapaciteit	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 3.1 Parkeervraag bewoners en bezoek vrijstaande woning

Op alle momenten van de week ligt de parkeervraag gelijk aan of lager dan de parkeercapaciteit. Daarmee is de parkeercapaciteit die wordt voorzien bij de vrijstaande woning voldoende om de vraag op te vangen.

Daar dient wel bij te worden aangetekend dat wanneer er twee parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangeboden er een gedegen kans bestaat dat de bewoners van deze woning twee auto's bezitten. Wanneer dat het geval is zou het voor kunnen komen dat beide plaatsen bezet zijn en er geen ruimte is voor eventuele bezoekers. In dat geval moet de vraag van bezoekers opgevangen worden op de andere parkeerplaatsen als daar ruimte voor is, of in de openbare ruimte. In hoofdstuk 3 wordt verkend of daar mogelijkheden toe zijn.

Parkeervraag hoek/tussenwoningen

In Tabel 3.2 is de parkeervraag weergegeven van bewoners en bezoekers van de zes hoek/tussenwoningen. De parkeervraag is weergegeven per moment voor zowel bewoners als bezoekers. In de kolom maximaal wordt de parkeervraag weergegeven zonder dubbelgebruik. Het aantal parkeerplaatsen is aan het einde van de berekening afgerond op hele parkeerplaatsen naar boven.

Uit de berekening blijkt dat op werkdagavonden, werkdagnachten en zaterdagavonden de parkeervraag hoger is dan het aanbod. De vraag bedraagt op deze momenten afgerond 7 parkeerplaatsen. Met een capaciteit van 6 parkeerplaatsen is er in dit geval een tekort van één parkeerplaats.

Functie	Maximaal	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Koop, tussen/hoek (6)	6,84	4,10	41,0	6,16	6,84	5,47	4,79	4,79	5,13	5,47	5,13
Bezoekers (6)	0,60	0,24	0,30	0,45	0,0	0,42	0,36	0,60	0,60	0,60	0,54
Totale parkeerbehoefte	7,44	4,34	4,40	6,61	6,84	5,89	5,15	5,39	5,73	6,07	5,67
Totale parkeerbehoefte afgerond	8	5	5	7	7	6	6	6	6	7	6
Parkeerplekken	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Restcapaciteit	-2	1	1	-1	-1	0	0	0	0	-1	0

Tabel 3.2: Parkeervraag hoek/tussenwoningen

4. Parkeerdruk

De bewonersparkeervraag moet op eigen terrein worden opgevangen. Daarentegen is het mogelijk om bezoekersparkeren in de openbare ruimte op te vangen, indien de huidige parkeerdruk dit toelaat. In dit hoofdstuk wordt de parkeerdruk in de omgeving van Stoombootweg 53 in beeld gebracht.

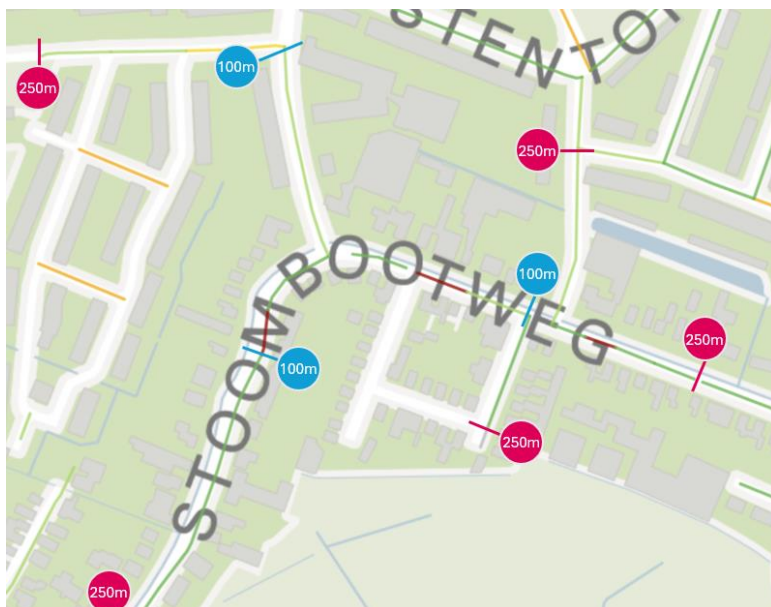
4.1 Aanpak

De parkeerdruk in de omgeving is gedetailleerd in beeld gebracht via de website <https://maps.amsterdam.nl/parkeerdruk/>. Hierin staat per wegvak weergegeven hoeveel auto's geparkeerd staan, hoeveel auto's fout geparkeerd staan, de capaciteit van het wegvak en vervolgens wat de parkeerdruk in het wegvak is. Hieruit is afgeleid wat de parkeerdruk in de omgeving van de Stoombootweg 53 in Amsterdam is. Om te bepalen hoe groot het gebied is waarin door bewoners en bezoekers geparkeerd kan worden, is gekeken naar de maximaal acceptabele loopafstanden zoals beschreven door CROW in Publicatie 744². Voor bezoekers van woningen bedraagt de maximaal acceptabele loopafstand 100 tot 250 meter. De acceptatie van deze afstanden hangt af van verschillende factoren zoals de aantrekkelijkheid, sociale veiligheid en verkeersveiligheid van de route. En van de parkeerordering, prijsstelling, fysieke conditie van de voetganger, motief van het bezoek en de duur van verblijf/bezoek. Omdat de intensiteiten op en rondom de Stoombootweg relatief laag liggen³, er verlichting aanwezig is, de bebouwing op straat uitkijkt en het straatbeeld relatief groen is, wordt een loopafstand van maximaal 250 meter als acceptabel verondersteld.

In Figuur 4.1 is te zien op welke straten in dit geval geparkeerd kan worden. De wegvakken binnen de blauwe lijnen zijn meegenomen in de analyse naar de parkeerdruk binnen 100 meter, de wegvakken binnen de roze lijnen zijn meegenomen in de analyse van de parkeerdruk binnen 250 meter. In de data van de gemeente Amsterdam verschilt op sommige wegvakken de capaciteit per dagdeel. In dat geval is de laagste capaciteit genomen. Bij het bepalen van de bezetting zijn fout parkeerders ook meegenomen. Waar data mist is verondersteld dat alle parkeerplaatsen bezet zijn. Daarmee representeren deze resultaten een worst case benadering. Vervolgens is de parkeerdruk berekend door de bezetting te delen door de capaciteit. In Tabel 4.1 zijn de resultaten hiervan te zien

² CROW Publicatie 744, 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering', 2024.

³ Verkeersprognoses Amsterdam 5.0



Figuur 4.1: Maximaal acceptabele loopafstanden

4.2 Resultaten

Binnen een loopafstand van 100 meter vanuit de Stoombootweg 53 is er een capaciteit van 34 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De parkeerdruk in de omgeving is op zijn hoogst in de avond en is dan gelijk aan 91%. Daarbij dient wel aangetekend te worden dat voor een wegvak met 7 parkeerplaatsen geen bezettingscijfers bekend zijn. Vanuit de worst-case benadering is verondersteld dat deze volledig bezet zijn op de verschillende momenten. Wanneer deze niet bezet zijn, daalt de parkeerdruk op de zaterdagmiddag naar 56%, op de weekmiddag naar 65% en op de weekavond naar 71%.

Wanneer 250 meter als acceptabele loopafstand wordt gezien neemt de parkeercapaciteit die te bereiken is vanuit Stoombootweg 53 toe tot 104 plaatsen. Bij deze parkeercapaciteit ligt de parkeerdruk het hoogste op de weekavond, deze bedraagt dan 77%. Ook hierbij is de worst-case benadering gebruikt. Door de hogere capaciteit is de invloed van het wel/niet meenemen van de onbekende bezettingscijfers van mindere invloed op de resultaten.

Afstand	Capaciteit	Bezetting weekmiddag	Bezetting weekavond	Bezetting za middag	Parkeerdruk weekmiddag	Parkeerdruk weekavond	Parkeerdruk za middag
0-100 meter	34	29	31	26	85%	91%	76%
0-250 meter	104	74	81	78	70%	77%	74%

Tabel 4.1 Parkeerdruk binnen een loopafstand van 100 en 250 meter van Stoombootweg 53 op 3 maatgevende momenten

4.3 Mogelijkheid tot parkeren in de openbare ruimte

Uit de parkeerdrukanalyse blijkt dat de parkeerdruk in de directe omgeving van Stoombootweg 53 hoog ligt. Op weekmiddagen en weekavonden ligt deze op en boven de grens van 85%. Op de zaterdagmiddag is er wel ruimte om parkeervraag (3 plaatsen) op te vangen zonder dat de parkeerdruk oploopt tot boven de 85%.

Binnen een straal van 250 meter lopen is er op de maatgevende momenten wel altijd voldoende capaciteit om parkeervraag op te vangen zonder dat de parkeerdruk oploopt tot boven de 85%.

5. Conclusie

Op de Stoombootweg 53 worden zeven woningen ontwikkeld, één vrijstaande koopwoning en zes hoek/tussenwoningen (ook koop). Voor deze woningen is aan de hand van de Nota Parkeernormen Auto en data van het autobezit van vergelijkbare woningen in de omgeving van de ontwikkeling de te verwachten parkeervraag inzichtelijk gemaakt.

Omdat de vrijstaande woning beschikking krijgt over 2 eigen parkeerplaatsen is de parkeervraag van deze woning apart van de parkeervraag van de hoek/tussenwoningen inzichtelijk gemaakt. De parkeerplaatsen bij deze woning voorzien op alle momenten van de week in voldoende parkeercapaciteit van bewoners en bezoekers van deze woning.

Voor de hoek/tussenwoningen zijn zes parkeerplaatsen opgenomen in de plannen. Uit berekening van de parkeervraag van bewoners en bezoekers van deze woningen blijkt dat er op werkdagavonden, werkdagnachten en zaterdagavonden te weinig capaciteit op eigen terrein is voor het opvangen van de complete vraag van bewoners en bezoekers. Op zaterdagavonden kunnen alle bewoners wel parkeren op eigen terrein parkeren, maar is er voor bezoekers geen plaats over. Doordat de parkeerdruk binnen 250 meter loopafstand van de Stoombootweg 53 op het maatgevende moment hoogstens 77% bedraagt kan de bezoekersvraag opgevangen worden in de openbare ruimte.

Op werkdagavonden en werkdagnachten is er vanuit bewoners van de zes hoek/tussenwoningen vraag naar zeven parkeerplaatsen. Met een parkeeraanbod van zes plaatsen is er dan dus te weinig capaciteit op eigen terrein. Omdat het uitgangspunt van de 'Nota Parkeernormen Auto' van de gemeente Amsterdam is dat bewoners op eigen terrein dienen te parkeren, is er een tekort van één parkeerplaats.

Het advies is daarom om één parkeerplaats extra te creëren waar bewoners van de hoek/tussenwoningen gebruik van kunnen maken. Dit om de parkeervraag van bewoners volledig op te kunnen vangen bij toepassing een parkeernorm gebaseerd op de locatie en type woningen. Met zeven parkeerplaatsen is er op alle momenten van de week voldoende capaciteit om de parkeervraag van bewoners en bezoekers op te kunnen vangen. Dat geldt ook voor de situatie wanneer de bewoners van de vrijstaande woning 2 auto's bezitten en bezoek van deze woning dus niet op het eigen terrein kan worden opgevangen. Dit leidt er niet toe dat de som van de bewonersparkeervraag van de zes tussen/hoekwoningen en de bezoekersparkeervraag van de zeven woningen op een van de momenten boven de 7 uitkomt.