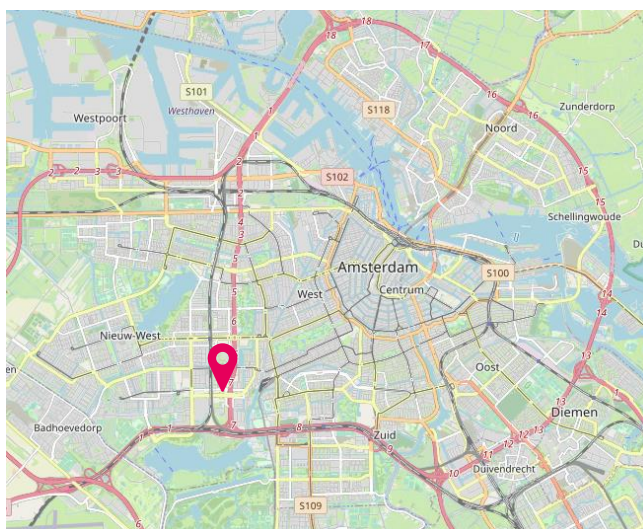
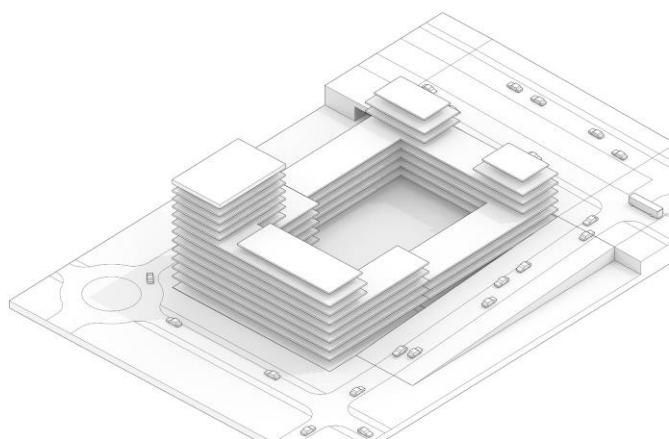


Opdrachtgever	Vlaardingenlaan B.V.
Datum	30 mei 2024
Auteur	Marco de Baat
Kenmerk	013522.20221117.N1.07
Pagina	1/12

Parkeeronderbouwing Vlaardingenlaan 11 Amsterdam

1. Inleiding

Vlaardingenlaan B.V. is in de wijk Schinkelkwartier in Amsterdam voornemens een nieuwe woontoren te realiseren aan de Vlaardingenlaan 11 (net buiten de ring A10). Er worden 176 appartementen en twee commerciële ruimtes gerealiseerd. Autoparkeren vindt plaats op eigen terrein in een inpandige parkeergarage. Goudappel is gevraagd de parkeeronderbouwing op te stellen. Daarbij vormt het gemeentelijke parkeerbeleid – en de daarin vastgelegde parkeernormen en beleidsregels - de basis voor het bepalen van het benodigde aantal autoparkeerplaatsen (hoofdstuk 2) en fietsparkeervoorzieningen (hoofdstuk 3).



Figuur 1 - impressie woontoren Vlaardingenlaan 11 en planlocatie binnen Amsterdam

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Het functieprogramma van de planontwikkeling is in onderstaande tabel gespecificeerd, totaal worden 176 woningen en 2 commerciële ruimtes voorzien.

functie	type	oppervlakte (m² bvo)	aantal
appartementen	vrije sector	50 - 75 m2	22
		75 - 100 m2	0
		100 - 125 m2	13
	middelduur	<50 m2	7
		50 - 75 m2	62
		75 - 100 m2	1
	sociale huur	<50 m2	49
		50 - 75 m2	22
	totaal woningen		
commerciële ruimtes	(251 + 212=)	463	2

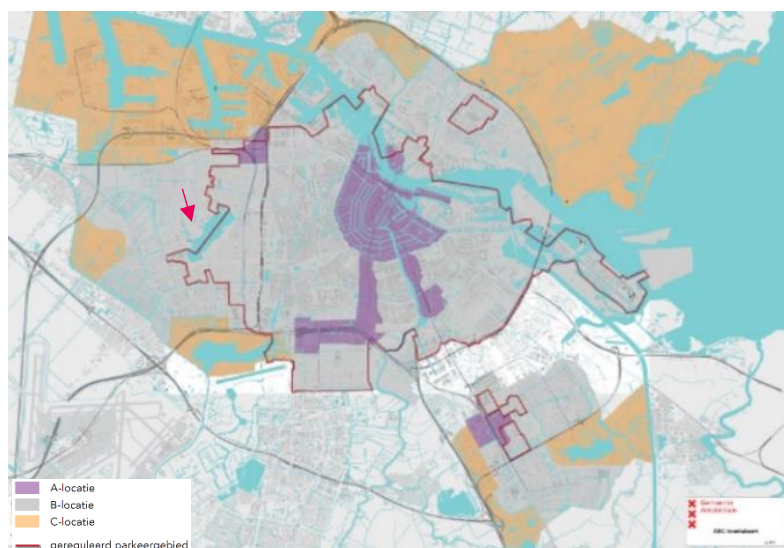
Tabel 1 - functieprogramma planontwikkeling Vlaardingenlaan 11

Bij de planontwikkeling zijn 2 commerciële ruimtes voorzien. Deze kunnen breed ingevuld worden met bijvoorbeeld een winkel, horeca of maatschappelijk programma. De ontwikkelaar en de gemeente wensen een horeca-functie en een maatschappelijke functie hierin te vestigen. In de bestemmingsplanregels is verder opgenomen dat in 1 van de ruimtes een maatschappelijke functie moeten komen en in maximaal 1 unit horeca mag komen, en dat enkel horeca van categorie A en B conform horecacategorieën Nieuw-West zijn toegestaan. Voorbeelden van horecacategorie A en B betreft: lunchroom, broodjeszaak, koffie-/theehuis, ijssalon, restaurant, brasserie. Uitgesloten horecafuncties zijn cafés, bars, fastfood restaurants, discotheken, clubs, dancings en dergelijke.

2. Autoparkeren

Parkeerbeleid

De autoparkeernormen en beleidsregels van de gemeente Amsterdam zijn beschreven in de 'Nota Parkeernormen Auto 2017'. Het beleid gaat uit van onderstaande gebiedsindeling. De projectlocatie bevindt zich in gebied B (grijs).



Figuur 2 - gebiedsindeling Nota Parkeernormen Auto 2017

Parkeernormen

De parkeernormen voor B-locaties zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

functie	type	parkeernorm		
		min	max	
woningen, vrije sector	60 m2 of groter	0,6	1	per woning
	tussen 30 en 60 m2	0,3	1	per woning
	tot 30 m2	0 / 0,1	1	per woning
woningen, middelduur of sociaal		0	1	per woning
bezoek woningen		0,1	0,1	per woning
commerciële dienstverlening	kantoor met baliefunctie	0,9	1,9	per 100 m2 bvo
commerciële ruimte - detailhandel	buurtsupermarkt	1,2	3,6	per 100 m2 bvo
commerciële ruimte - horeca	cafetaria	3,8	7,0	per 100 m2 bvo
commerciële ruimte - maatschappelijk	apotheek	2,0	3,2	per apotheek

Tabel 2 - parkeernormen B-locatie Amsterdam

In B-gebied gelden bij de ontwikkeling van woningen een minimum en maximum parkeernorm. De maximumnorm is voor ieder woningtype 1 parkeerplaats per woning. Voor middeldure- en sociale huurwoningen geldt een minimum van 0 parkeerplaatsen. Een ontwikkelaar kan er dus voor kiezen bij deze woningtypen geen parkeerplaatsen aan te leggen voor bewoners. Voor woningen in de vrije sector geldt een minimum afhankelijk van het bruto vloeroppervlakte. Bij woningen in de vrije sector tot 30 m² is de minimumnorm bij minder dan 100 woningen 0 parkeerplaats per woning, anders betreft deze 0,1. Bewoners van de woningen worden in gereguleerd gebied uitgesloten van een parkeervergunning op straat. Verder dient ook voor bezoekers van de woningen te worden voorzien in parkeergelegenheid. Daarvoor geldt een norm van 0,1 per woning, ongeacht het type.

De invulling van de commerciële ruimtes staat nog niet vast. Voor deze onderbouwing wordt uitgegaan van een reële representatieve invulling met functies met een relatief hoge parkeernorm. Voor parkeernormen van dergelijke voorzieningen verwijst de parkeernota van de gemeente Amsterdam naar de meest actuele kencijfers van het CROW. De planontwikkeling is gelegen in 'zeer sterk stedelijk'-gebied en in 'rest bebouwde kom'. Verder geeft het CROW een minimum en maximum kencijfer. Het minimum CROW-kencijfer mag met 25% gereduceerd worden omdat in de praktijk van Amsterdam blijkt dat de parkeervraag lager ligt dan het minimum kencijfer. In tabel 2 is te zien dat de normen voor horeca en een apotheek hoger liggen dan voor commerciële dienstverlening en detailhandel. Daarom wordt horeca en een apotheek gezien als de maatgevende invulling.

Ongewogen parkeerbehoefte

De ongewogen minimale parkeerbehoefte is te vinden in de onderstaande tabel, de berekening komt uit op 50 parkeerplaatsen. Er is echter enig dubbelgebruik mogelijk. Bezoekers en werknemers van de commerciële ruimten zijn er met name overdag, en bezoekers aan de woningen komen veelal 's avonds en in het weekend. Daarom is verderop in deze notitie ook gekeken naar de gewogen parkeerbehoefte per weekmoment.

functie	omvang	eenheid	minimale parkeernorm	eenheid	ongewogen parkeerbehoefte
vrije sector, >60 m ²	35	woningen	0,6	per woning	21,0
middel	70	woningen	0	per woning	0
sociaal	71	woningen	0	per woning	0
bezoek woningen	176	woningen	0,1	per woning	17,6
commercieel: horeca	251	m ² bvo	3,8	per 100 m ² bvo	9,4
commercieel: apotheek	1	apotheek	2,0	per apotheek	2,0
totale minimale parkeerbehoefte ongewogen					50,0

Tabel 3 – minimale bruto parkeerbehoefte

Het maximaal toegestane aantal te realiseren parkeerplaatsen is berekend door het functieprogramma met de maximale parkeernorm te vermenigvuldigen (tabel 4). Bij deze ontwikkeling mogen maximaal 215 parkeerplaatsen worden gerealiseerd volgens het beleid van de gemeente Amsterdam. De ontwikkelaar kiest er echter voor om minimaal te voorzien in autoparkeren. Daarmee is het maximum niet aan de orde, en wordt deze hierna niet verder beschouwd.

functie	omvang	eenheid	maximale parkeernorm	eenheid	maximale parkeerbehoefte
vrije sector, >60 m2	35	woningen	1	per woning	35
middel	70	woningen	1	per woning	70
sociaal	71	woningen	1	per woning	71
bezoek woningen	176	woningen	0,1	per woning	17,6
commercieel: horeca	251	m2 bvo	7,0	per 100 m2 bvo	17,6
commercieel: apotheek	1	apotheek	3,2	per apotheek	3,2
maximaal toegestaan aantal te realiseren parkeerplaatsen					214,4

Tabel 4 – maximaal toegestaan aantal te realiseren parkeerplaatsen

Gewogen parkeerbehoefte per weekmoment

De parkeervraag van de verschillende gebruikers (bewoners, bezoekers en werknemers) verschilt per moment van de week. Bij een mix van functies kunnen parkeerplaatsen vaak dubbel gebruikt worden, waardoor de beschikbare parkeerplaatsen efficiënter gebruikt kunnen worden en minder parkeerplaatsen nodig zijn. Om die reden wordt de parkeerbehoefte berekend voor verschillende weekmomenten met behulp van aanwezigheidspercentages. In tabel 5 zijn de relevante aanwezigheidspercentages gespecificeerd afkomstig uit de meeste recente CROW-publicatie 381 over parkeerkencijfers.

Aanwezighedspercentage per functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
horeca ¹	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%

Tabel 5 – aanwezigheidspercentage volgens de kerncijfer van CROW (publicatie 381)

¹ Voor horeca zijn geen aanwezigheidspercentages gespecificeerd door het CROW. De gehanteerde percentages zijn bepaald door experts van Goudappel. De cijfers zijn afhankelijk van het type horeca en de openingstijden. In dit geval is uitgegaan van een maatgevende invulling als cafetaria/restaurant wat ook in de avond open is.

In tabel 6 is de parkeervraag per weekmoment berekend met de minimale parkeernormen per functie. Daaruit is af te leiden dat de zaterdagavond maatgevend is met een totale parkeervraag van 44 parkeerplaatsen, waarvan 27 voor bezoekers en werknemers. Het totaal te realiseren aantal parkeerplaatsen is ook afhankelijk of huishoudens een eigen parkeerplaats krijgen toegewezen.

In dit geval kiest de ontwikkelaar ervoor om geen parkeerplaatsen toe te wijzen, maar met een parkeerrechtensysteem het gebruik van de parkeergarage te reguleren. Het parkeerrechtensysteem zorgt ervoor dat er gedurende de dag en week bezoekers toegang krijgen, maar er tegelijkertijd ook parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor bewoners met een parkeerrecht.

functie	omvang	min. p-norm	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
vrije sector	35 won.	0,6	10,5	10,5	18,9	21	16,8	12,6	16,8	14,7
middel	70 won.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sociale	71 won.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bezoek woningen	176 won.	0,1	1,8	3,5	14,1	0,0	12,3	10,6	17,6	12,3
commercieel: horeca	251 m2	3,8	2,8	3,8	8,5	8,0	0,0	7,1	9,4	4,2
commercieel: apotheek	1 apoth.	2,0	2,0	1,5	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2
totaal			17,1	19,3	41,7	29,0	29,3	30,4	44,0	31,5
waarvan bezoekers en werknemers			6,6	8,8	22,8	8,0	12,5	17,8	27,2	16,8

Tabel 6 - minimale parkeerbehoefte per weekmoment

Verlaging parkeernorm door inzet deelauto's

De ontwikkelaar heeft aangegeven een deelauto in te gaan zetten bij het project. Volgens het gemeentelijk parkeerbeleid mag hierdoor een reductie op de parkeernorm (enkel bewonersdeel) toegepast worden. Door het aanbieden van deelauto's kan de parkeernorm van bewoners met 20% worden verlaagd. Een deelauto vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen voor deelauto's dienen op eigen terrein gerealiseerd te worden, en de ontwikkelaar dient aan te tonen dat het deelconcept toekomst vast is. In de hiernavolgende tabel is het effect van de deelauto's op de parkeereis berekend.

De minimale parkeereis voor het bewonersdeel is 21 parkeerplaatsen, 20% daarvan is 4,2. De inzet van 1 deelauto kan de parkeereis met 4 verlagen naar 17 parkeerplaatsen. De inzet van twee deelauto's kan de parkeereis in totaal met 4,2 verlagen (maximaal 20%) naar 16,8. De tweede deelauto is voor de reductie van de norm daarmee niet aantrekkelijk, omdat voor de

deelauto's zelf ook parkeerplaatsen nodig zijn. Wel staat het de ontwikkelaar vrij om meer deelauto's in te zetten dan nodig. Ook wordt aanbevolen – indien mogelijk – om meer dan 1 deelauto aan te bieden. Het succes van een deelauto is namelijk mede afhankelijk van de kans op beschikbaarheid van een deelauto. Om deze kans te verhogen is een groter aanbod aan deelauto's aan te bevelen.

berekening deelauto effect	berekening
bruto parkeerplaatsen bewoners (minimale norm)	21,0
20% van bruto bewonersdeel	4,2
netto parkeerplaatsen bewoners (minimale norm)	16,8
aantal in te zetten deelauto's	1
minimaal te realiseren parkeerplaatsen voor bewoners en deelauto's	18,0

Tabel 7 – effect deelauto's op parkeereis

Parkeerbalans met deelauto-correctie

In tabel 8 is de uiteindelijke toets op de parkeereis uitgevoerd met het uitgangspunt dat alle parkeerplaatsen dubbel te gebruiken zijn, en is rekening gehouden met inzet deelauto's. De ontwikkelaar is voornemens een inpandige parkeergarage te realiseren met totaal 42 parkeerplaatsen. Het maatgevende moment is de zaterdagavond. Op dat moment is er een parkeervraag van afgerond 42 parkeerplaatsen. Het plan voorziet daar in. Op andere weekmomenten ligt de parkeervraag lager en is sprake van restcapaciteit. Gegeven onderstaande berekening voldoet de planontwikkeling aan het gemeentelijk parkeerbeleid ten aanzien van autoparkeren.

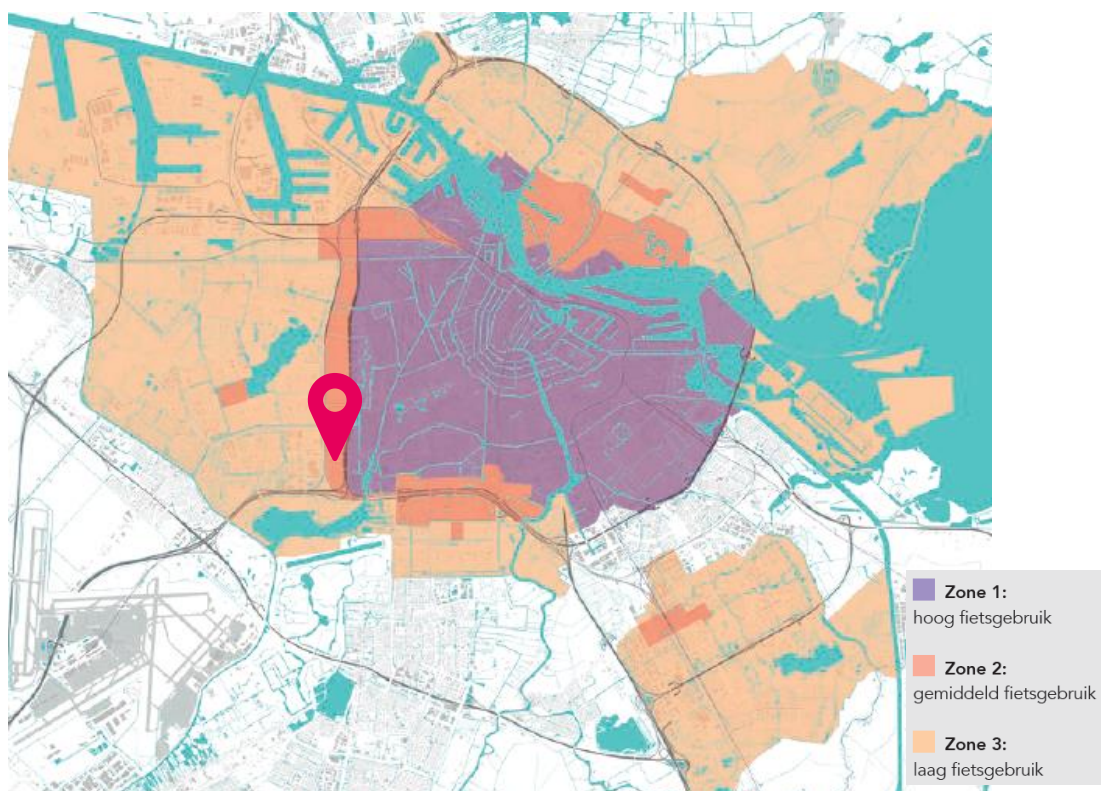
	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners (incl. deelauto)	9,0	9,0	16,2	18,0	14,4	10,8	14,4	12,6
bezoek woningen	1,8	3,5	14,1	0,0	12,3	10,6	17,6	12,3
commerciële ruimte (horeca)	2,8	3,8	8,5	8,0	0,0	7,1	9,4	4,2
commerciële ruimte (apotheek)	2,0	1,5	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2
totaal benodigde plekken	15,6	17,8	39,0	26,0	26,9	28,6	41,6	29,4
parkeercapaciteit in garage	42	42	42	42	42	42	42	42
overschot/tekort	+26	+24	+3	+16	+15	+13	0	+13

Tabel 8 – toets parkeereis middels parkeerbalans uitgaande van dubbelgebruik en deelauto

3. Fietsparkeren

Fietsparkeerbeleid

De fietsparkeernormen van de gemeente Amsterdam zijn beschreven in de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018'. Bij nieuwe ontwikkelingen dienen voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd te worden, zowel voor bewoners als voor bezoekers en werknemers. De planlocatie is gelegen in zone 2 'gemiddeld fietsgebruik' volgens de gebiedsindeling in de gemeentelijke nota.



Figuur 4 - gebiedsindeling t.b.v. bepaling parkeernormen fiets voor niet-woonfuncties

Fietsparkeren inpandige stalling voor bewoners en werknemers

Bewoners

Voor bewoners zijn normen opgesteld voor inpandige fietsenstallingen (tabel 9). Aangeraden wordt een gezamenlijke (afgesloten) fietsenstalling voor bewoners te maken. Daarnaast is per woning een interne berging nodig van tenminste 2,7 m². Het alternatief is individuele bergingen per woning die voldoende ruimte moeten hebben om ook fietsen te stallen (> 5 m² per berging). Tabel 10 wijst uit dat voor bewoners in de inpandige fietsenstalling 499 stallingsplekken gerealiseerd dienen te worden. De ontwikkelaar is voornemens op de begane grond en in de kelder drie gezamenlijke fietsenstallingen te realiseren met een totale oppervlakte van circa 700 m². Deze fietsenstalling is ook bedoeld voor werknemers.

woninggrootte (in m ²)	norm	eenheid
< 50	2	fietsparkeerplekken per woning
> 50 - <75	3	fietsparkeerplekken per woning
>75 - <100	4	fietsparkeerplekken per woning
> 100 - < 125	5	fietsparkeerplekken per woning
> 125	6	fietsparkeerplekken per woning

Tabel 9 – fietsparkeernormen voor woningen (bewonersdeel)

woninggrootte (in m ²)	aantal woningen	norm	eenheid	fietsparkeer- behoefte
< 50	56	2	fpp./won.	112
> 50 - <75	106	3	fpp./won.	318
>75 - <100	1	4	fpp./won.	4
> 100 - < 125	13	5	fpp./won.	65
Totaal	176			499

Tabel 10 – benodigde fietsparkeerplekken voor bewoners in gezamenlijke fietsenstalling

Werknemers

Voor werknemers van de apotheek worden ook plekken gerealiseerd in de inpandige fietsenstalling, waar ook het bewonersparkeren plaatsvindt. In het kader van een apotheek komt de functie gezondheidscentrum - werknemers uit de gemeentelijke nota het best overeen. Hiervoor geeft de nota onderstaande fietsparkeernorm:

- Gezondheidscentrum – werknemers 1,4 fpp per 100 m² bvo

De bruto fietsparkeerbehoefte van werknemers is in tabel 11 berekend, totaal 3 fietsparkeerplekken.

functie	omvang	fiets- parkeernorm	eenheid	bruto fiets- parkeerbehoefte
commercieel: apotheek	212	1,4	per 100 m2 bvo	3,0
Totaal				3,0

Tabel 11 – bruto fietsparkeerbehoefte werknemers in gezamenlijke fietsenstalling

In totaal moeten voor bewoners en werknemers in de inpandige stalling (499+3 =) 502 stallingsplekken worden gerealiseerd.

Fietsparkeren in openbare ruimte voor bezoekers

De ontwikkelaar heeft met de gemeente Amsterdam afgestemd dat het fietsparkeren voor bezoekers op straat mag plaatsvinden². Dit geldt voor bezoekers aan woningen en niet-woonfuncties. Het parkeerbeleid stelt dat voor bezoekers van woningen minimaal 0,5 fietsparkeerplaatsen per woning nodig zijn. Voor de niet-woonfuncties horeca en apotheek geeft de nota onderstaande fietsparkeernormen:

- Horeca III – restaurant, eetcafé, bistro 14 fpp per 100 m2 bvo
- Gezondheidscentrum – bezoekers 1,4 fpp per 100 m2 bvo

Voor horeca is uitgegaan van type III. In het kader van de apotheek komt de functie gezondheidscentrum – bezoekers het best overeen. De bruto fietsparkeerbehoefte van bezoekers is in tabel 12 berekend, totaal (afgerond) 127 fietsparkeerplekken.

functie	omvang	fiets- parkeernorm	eenheid	bruto fiets- parkeerbehoefte
bezoekers woningen	176 won.	0,5	fpp./won.	88,0
commercieel: horeca	251 m2 bvo	14,0	fpp./100 m2	35,1
commercieel: apotheek	212 m2 bvo	1,4	fpp./100 m2	3,0
Totaal				126,1

Tabel 12 – bruto fietsparkeerbehoefte bezoekers

² Citaat uit bouwvelop "Het parkeren van fietsen en scooters voor bezoekers wordt door de gemeente gefaciliteerd in de openbare ruimte."

Voor deze combinatie van functies is dubbelgebruik mogelijk, daarom is in tabel 13 ook de parkeerbehoefte per weekmoment berekend gegeven de aanwezigheidspercentages van het CROW. Dit zijn dezelfde aanwezigheidspercentages als bij autoparkeren (tabel 5). Voor de apotheek zijn de aanwezigheidspercentages van de CROW-functie 'sociaal medisch' aangehouden. Het maatgevende moment is de zaterdagavond als er zowel veel bezoek is aan de woningen, als ook bezoekers aan horeca. Totaal is in de openbare ruimte een vraag naar (afgerond) 124 fietsenstallingsplekken voor bezoekers.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bezoekers woningen	8,8	17,6	70,4	0	61,6	52,8	88	61,6
commercieel: horeca	10,5	14,1	31,6	0,0	31,6	26,4	35,1	15,8
commercieel: apotheek	3,0	2,2	0,3	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3
Totaal	22,3	33,9	102,3	0,0	93,5	79,5	123,4	77,7

Tabel 13 – parkeerbalans fietsparkeren naar weekmoment

4. Conclusie

Vlaardingenlaan B.V. is in de wijk Schinkelkwartier net buiten de ring A10 in Amsterdam voornemens een nieuwe woontoren te realiseren aan de Vlaardingenlaan 11. In deze notitie is onderbouwd hoeveel parkeerplaatsen voor auto's en voor fietsen gerealiseerd moeten worden.

Autoparkeren

De planontwikkeling bevindt zich in zone B (van de gebiedsindeling conform de Nota parkeernormen auto). In dit gebied geldt voor sociale en middeldure huurwoningen een minimale parkeernorm van 0 parkeerplaatsen per woning, en maximaal 1. Een ontwikkelaar heeft daarmee vrijheid om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen binnen deze bandbreedte wordt gerealiseerd. De ontwikkelaar kiest ervoor om minimaal autoparkeren te faciliteren, en realiseert 42 parkeerplaatsen in een inpandige garage zowel voor bewoners, als voor werknemers en bezoekers.

Een deel van de koopwoningen (17 st.) kan een auto bezitten, ook wordt een deelauto ingezet die door alle bewoners gebruikt kan worden. De ontwikkelaar dient aan te tonen dat het deelautoconcept toekomst vast is. Alle parkeerplaatsen in de garage kunnen dubbel gebruikt worden. Er komen geen toegewezen parkeerplaatsen. In de praktijk is hiervoor een parkeerrechtensysteem nodig dat de toegang tot de garage reguleert en vrije parkeerplaatsen voor bewoners reserveert.

Op het drukste moment (zaterdagavond) is er een parkeervraag van 42 parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en werknemers. De garage met 42 parkeerplaatsen kan hier dus in voldoen. Op de overige weekmomenten is de parkeervraag lager, en is er sprake van meer restcapaciteit.

Fietsparkeren

De planontwikkeling dient in voldoende fietsparkeergelegenheid te voorzien, zowel voor bewoners als voor bezoekers en werknemers. In het plan wordt voorzien in een inpandige fietsenstalling op de begane grond en in de kelder voor bewoners en werknemers. Uit de berekeningen volgt dat deze fietsenstalling plek moet kunnen bieden aan tenminste 502 fietsen. Het fietsparkeren voor bezoekers wordt door de gemeente gefaciliteerd in de openbare ruimte. Uit de berekeningen volgt dat op het drukste moment (zaterdagavond) is er een vraag is van 124 fietsenstallingsplekken voor bezoekers.