

RAPPORT

Verkeersonderzoek Cluster 8

Ontwikkeling Amsterdamse Poort

Klant: RHO adviseurs

Referentie: BK5917-MI-RP-240920-0933

Status: Definitief/0004

Datum: 21 mei 2025

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 95 00
E-mail: info@rhdhv.com
Website: royalhaskoningdhv.com

Titel document:	Verkeersonderzoek Cluster 8
Ondertitel:	Ontwikkeling Amsterdamse Poort
Referentie:	BK5917-MI-RP-240920-0933
Uw kenmerk	20250130
Status:	Definitief/0004
Datum:	21 mei 2025
Projectnaam:	Verkeersonderzoek Cluster 8
Projectnummer:	BK5917
Auteur(s):	GN-HZ

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Aanleiding	1
2	Ruimtelijke ontwikkeling Cluster 8	2
3	Onderdeel parkeren	3
3.1.1	Extra parkeervraag Cluster 8 door de optopping	4
3.1.2	Gevoeligheidsanalyse	5
4	Onderdeel verkeer	6

2 Ruimtelijke ontwikkeling Cluster 8

De Amsterdamse Poort is in de 'Nota Parkeernormen Auto' van de gemeente Amsterdam aangemerkt als A-locatie. In de nota zijn parkeernormen voor wonen en kantoren opgenomen.

De parkeernormen voor de overige voorzieningen dienen gebaseerd te zijn op de actuele kencijfers van het CROW. Dit betreft op moment van schrijven CROW-publicatie 744: 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' (juni 2024). Hierbij wordt voor de Amsterdamse Poort in deze rapportage uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk, de zone 'centrum' en het minimum van de CROW-bandbreedte. Alle doelgroepen van de nieuw te bouwen functies zijn uitgesloten van een gemeentelijke parkeervergunning en moeten dus in een van de parkeergarages rondom De Amsterdamse Poort parkeren.

De plannen voorzien in de realisatie van één extra laag boven op de bestaande bebouwing bestemd voor Leisure-functies. De totale oppervlakte van de 'huidige horecavoorzieningen' verandert niet. We gaan er daarom vanuit dat dit geen effect op de parkeerbehoefte en verkeersaantrekkende werking heeft. Hetzelfde geldt voor de afname van de beschikbare ruimte voor o.a. detailhandel door het verwijderen van een deel van de huidige bebouwing op de begane grond/1 verdieping. We kijken daarom alleen naar het effect van de optopping (maximaal 3.300 m²).

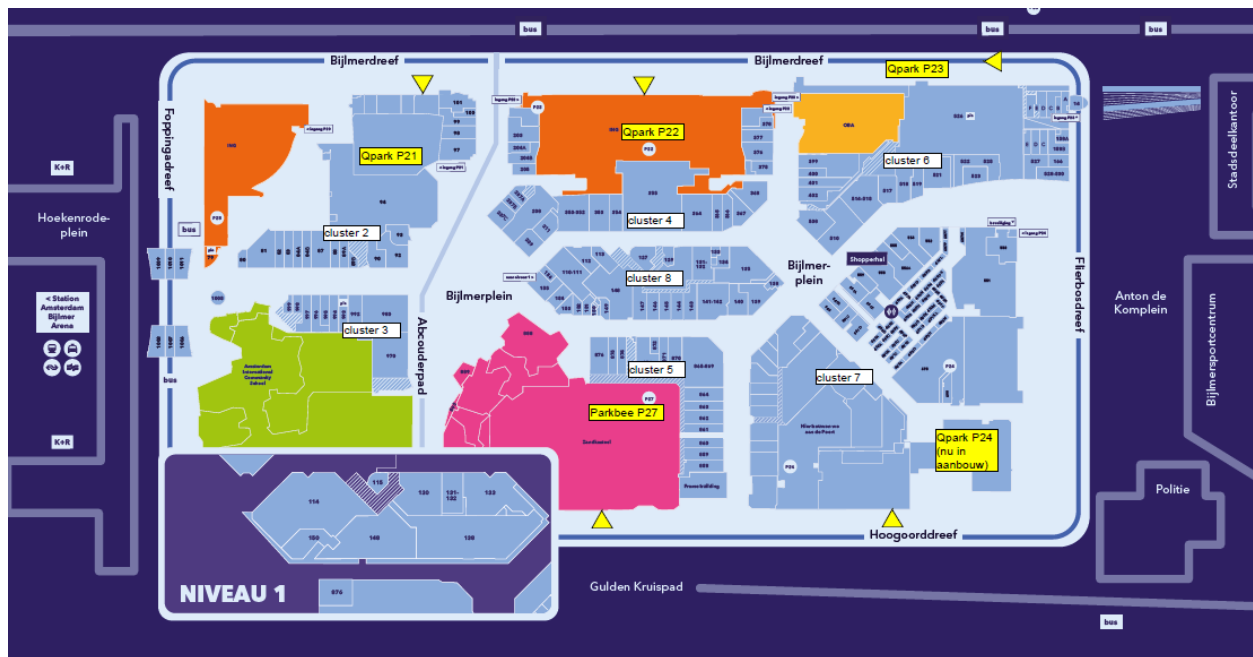
Onderstaande tabel bevat een overzicht van in het bestemmingsplan toegestaan maximaal aantal vierkante meter oppervlakte per functie.

	Verdieping	Max. oppervlakte huidig toegestaan (m ² BVO)	Max. oppervlakte beoogd toegestaan (m ² BVO)	Vershil (m ² BVO)
Totaal		11.117	14.300	+3.183
<i>w.v. Detailhandel, publieksgerichte dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen</i>	<i>BG, 1e</i>	<i>11.117</i>	<i>11.000</i>	<i>-117</i>
<i>w.v. Horecacategorie 1, 3 en 4</i>	<i>BG, 1e</i>	<i>2.000</i>	<i>2.000</i>	<i>0</i>
<i>w.v. Leisure-functies</i>	<i>2e</i>	<i>-</i>	<i>3.300</i>	<i>+3.300</i>

Tabel 1 Toegestaan aantal vierkante meter oppervlakte per functie en in totaal.

3 Onderdeel parkeren

De Amsterdamse Poort ligt in Amsterdam Zuidoost en wordt omringd door kantoorgebouwen en woningen. Het winkelcentrum is goed te bereiken met de auto, het openbaar vervoer en de fiets. Vanaf station Bijlmer ArenA loop je over het Hoekenrodeplein zo de Amsterdamse Poort in.



Figuur 3-1 Overzicht parkeerlocaties Amsterdamse Poort

In 2022 is in opdracht van CBRE Investment Management (IM) een parkeerbalans voor een gehele herontwikkeling van de Amsterdamse Poort opgesteld. Deze rapportage is in april 2025 geactualiseerd, waarbij ook de herontwikkeling van Cluster 8 -zoals beschreven in vorig hoofdstuk- is meegenomen. De belangrijkste conclusies uit deze rapportage staan hieronder samengevat:¹

- In de huidige situatie zijn er 1.697 openbare autoparkeerplaatsen (pp) beschikbaar in de Amsterdamse Poort. De parkeercapaciteit komt door renovatie van bestaande parkeervoorzieningen en toevoeging van de parkeervoorziening P26-27 (zie tabel 2) op 1.894 parkeerplaatsen uit, ofwel een uitbreiding van de huidige capaciteit met 197 parkeerplaatsen.
- In de huidige situatie is er op het piekmoment van een gemiddelde week, waarbij er geen grote evenementen in het Arena-gebied zijn, behoefte aan 1.087 parkeerplaatsen. De uitbreiding van de Amsterdamse Poort vergt op het maatgevende moment, de zaterdagavond wanneer gelijktijdige aanwezigheid van de doelgroepen maximaal is, 753 parkeerplaatsen. Inclusief de huidige parkeervraag zijn er per saldo dus 1.840 parkeerplaatsen nodig (1.087 bestaande parkeervraag + 753 parkeerplaatsen voor de uitbreiding).
- Dit betekent dat er, na de realisatie van alle bekende plannen waaronder de ontwikkeling van Cluster 8, er een theoretisch overschot is de parkeergarages is van minimaal 54 parkeerplaatsen (1.894 beschikbaar – 1.840 toekomstige piekvraag)

¹ Ondernemend Parkeeradvies, Geactualiseerde Parkeerbalans Amsterdamse Poort, 9 april 2025

Bovenstaande betekent dat het toekomstig parkeeraanbod rondom de Amsterdamse Poort voldoende is om de toekomstige parkeervraag, na realisatie van alle herontwikkelingen, op het piekmoment op te vangen. Hierbij is al rekening gehouden met het optoppen van Cluster 8. Dit geldt uiteraard alleen als er geen grote evenementen in het Arena-gebied zijn.

	Situatie huidige	Situatie toekomstig	Vershil
P21	244 pp	187	-57
P22	465 pp	417	-48
P23	395 pp	362	-33
P23 uitbreiding		228	+ 228
P24	593 pp	450	-143
P26-27	-	250	+250
TOTAAL	1.697	1.894	+197

Tabel 2 Ontwikkeling parkeercapaciteit huidige situatie versus eindsituatie (Bron: Ondernemend Parkeeradvies, 2025)

3.1.1 Extra parkeervraag Cluster 8 door de optopping

Op moment van schrijven nog niet bekend welke functie er exact op de 2^e etage komt. De mogelijkheden zijn groot. Leisure-functies omvat namelijk “recreatieve voorzieningen inclusief ondersteunende horeca en ondersteunende detailhandel die zich op de een of meer van de hiernavolgende activiteiten: sport en spel, (kook)workshops, vermaak niet zijnde casino of daaraan gerelateerde activiteiten (bron: bestemmingsplan Cluster 7 Amsterdamse Poort)”.

In de CROW-kencijfers zijn geen aparte kencijfers voor Leisure-functies opgenomen. Dit kan immers van alles zijn.

In de geactualiseerde Parkeerbilans Amsterdamse Poort² is voor Cluster 8 daarom uitgegaan van toevoeging van 3.300 m², waarbij de parkeernorm voor ‘Café/bar/cafetaria’ is toegepast. Met bijbehorende parkeernorm van 4,0 parkeerplaatsen per 100m², komen we uit op een theoretische parkeerbehoefte van 132 parkeerplaatsen.

Toepassing van de aanwezigheidspercentages voor de functie “bioscoop/theater/podium/enzovoort” (omdat het CROW geen eigen aanwezigheidspercentage voor Leisure-functies heeft is hiervan uitgegaan, dit past immers het beste bij de beoogde functie) resulteert in de volgende parkeervraag per moment van de week. In de geactualiseerde parkeerbilans is rekening gehouden met deze parkeervraag.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	Zondag avond
Aanwezigheid	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Parkeervraag	7	53	66	0	66	53	132	53	132	53

Tabel 3 Parkeerbehoefte toevoeging Leisure-functie cluster 8 per moment van de week.

² Ondernemend Parkeeradvies, Geactualiseerde Parkeerbilans Amsterdamse Poort, 9 april 2025

3.1.2 Gevoelighedsanalyse

De parkeernorm van 4,0 parkeerplaatsen per 100m² BVO is een worst-case scenario. Het CROW-De parkeernorm voor 'Café/bar/cafetaria' is namelijk fors hoger dan de parkeernorm voor bijvoorbeeld een indoor kinderspeeltuin (1pp/100m²), een museum (0,3pp/100m²) of fitnesscentrum (0,8pp/100 m²). De functies vallen ook in de beschrijving van Leisure. Onderstaande twee voorbeelden geven aan dat door toepassing van een van deze parkeernormen de parkeerbehoefte substantieel lager uitvalt

De parkeernorm voor een indoor kinderspeeltuin met groot formaat is 1,0 pp/100m² BVO en komt daarmee uit op een totaal benodigd aantal parkeerplaatsen op 32. Toepassing van de aanwezigheidspercentages voor de functie "bioscoop/theater/podium/enzovoort" resulteert in de volgende parkeervraag per moment van de week.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zaterdag avond
Aanwezigheid	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Parkeervraag	2	13	16	0	16	13	32	13	32	13

In de Parkeerbalans Amsterdamse Poort is uitgegaan van een hogere parkeerbehoefte. Dit betekent dat de 32 op vrijdag- en zaterdagavond benodigde parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de rondom het winkelcentrum liggende parkeergarages.

De parkeernorm voor een fitnesscentrum 0,8 pp/100m² BVO en komt daarmee uit op een totaal benodigd aantal parkeerplaatsen op 26. Toepassing van de aanwezigheidspercentages voor de functie "sport binnen" resulteert in de volgende parkeervraag per moment van de week.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zaterdag avond
Aanwezigheid	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Parkeervraag	13	13	26	0	26	10	26	26	26	19

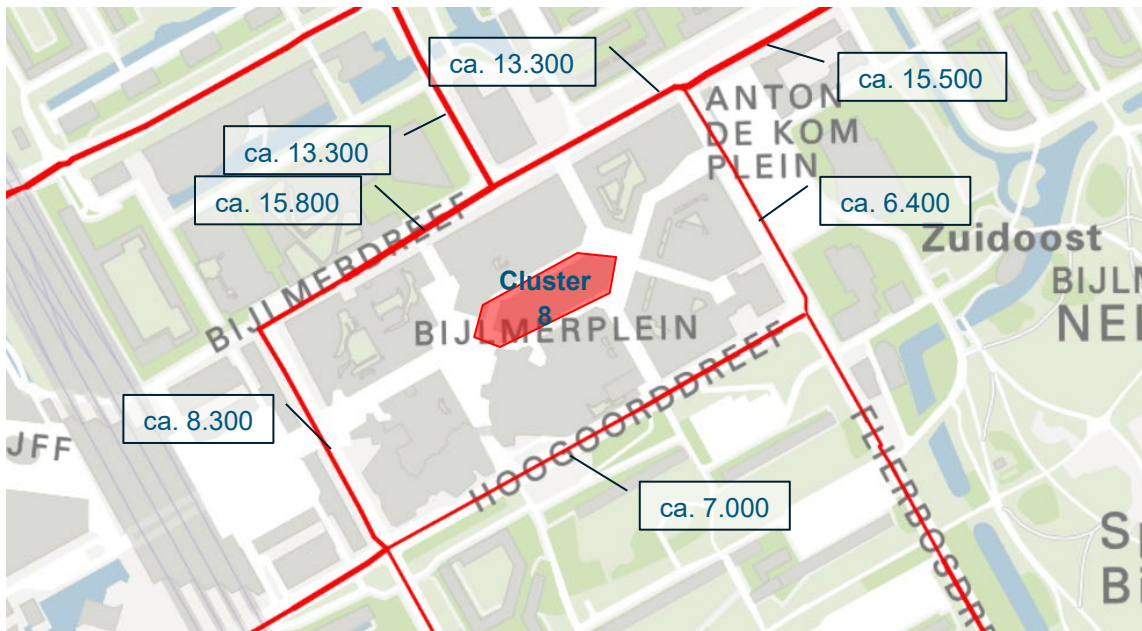
In de Parkeerbalans Amsterdamse Poort is uitgegaan van een hogere parkeerbehoefte. Dit betekent dat de 26 op koop-, vrijdag- en zaterdagavond benodigde parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de rondom het winkelcentrum liggende parkeergarages.

4 Onderdeel verkeer

Het gebied rondom de Amsterdamse Poort kent, door de vele kantoren en detailhandel in de omgeving, een relatief grote verkeersgeneratie.

In de figuur hieronder zijn de verkeersintensiteiten in motorvoertuigen per weekdag etmaal weergegeven voor het prognosejaar 2040. Deze intensiteiten komen uit de dataset Verkeersprognoses 5.0 Amsterdam (<https://maps.amsterdam.nl/verkeersprognoses/>).

De voertuigen die de ontwikkeling van Cluster 8 genereert rijden hoofdzakelijk over de Bijlmerdreef, omdat P21, P22 en P23 allen op de Bijlmerdreef ontsluiten. In de figuur hierboven is te zien dat op de Bijlmerdreef tussen de Foppingadreef en Dolingadreef circa 15.800 motorvoertuigen per weekdag-etmaal rijden en op de Bijlmerdreef tussen Dolingadreef en Anton de Komplein zijn dit er 13.300 er etmaal.



Figuur 4-1 Verkeersprognoses 2040 voor de omgeving van de Amsterdamse Poort (uit: Verkeersprognoses 5.0 Amsterdam)

De verkeersgeneratie van de huidige detailhandel in Cluster 8 bedraagt maximaal 2.343 mvt/weekdag-etmaal (11.000 m² / 21.3 mvt per 100m²). Hierbij is uitgegaan van de functie 'hoofdwinkelcentrum 50.000-100.000 inwoners'.

Het CROW heeft in publicatie 774 voor horeca-functies geen aparte kencijfers voor de verkeersgeneratie opgenomen. De verkeersgeneratie is daarom bepaald op basis van het benodigde aantal parkeerplaatsen. De huidige horeca in Cluster 8 heeft een omvang van maximaal 2.000 m². Een parkeernorm van 4pp per 100m² betekent een theoretische parkeervraag van maximaal 80 parkeerplaatsen. De CROW hanteert een aandeel bezoekers van 90%. Dit betekent 72 parkeerplaatsen voor bezoekers en 8 parkeerplaatsen voor werknemers.

Voor personeel gaan we vervolgens uit van een turnover van 1, wat betekent dat een parkeerplaats voor personeel 1 keer per dag wordt gebruikt. Voor bezoekers gaan we ervan uit dat elke parkeerplaats gemiddeld 1,5 keer per dag wordt gebruikt. De verkeersgeneratie per gebruikte parkeerplaats is 2 (elke gebruiker gaat immers heen en terug). De verkeersgeneratie van de horeca is hiermee $16 (8 \cdot 2) + 216 (72 \cdot 1,5 \cdot 20) =$ maximaal 232 mvt/weekdag-etmaal.

Met de realisatie van het plan voor de Cluster 8 wordt de verkeersgeneratie weliswaar groter, maar het effect is beperkt. Omdat er geen kencijfers voor de verkeersgeneratie van Leisure-functies is, gaan we hier eveneens uit van de theoretische parkeerbehoefte. Toepassing van de parkeernorm voor 'Café/bar/cafetaria' resulteert in een theoretische parkeerbehoefte van 132 parkeerplaatsen op vrijdag en zaterdag (zie paragraaf 3.1.1.). Dit betreft 119 parkeerplaatsen voor bezoek en 13 parkeerplaatsen voor personeel.

- Als de parkeerplaatsen voor bezoekers gedurende de dag gemiddeld 1,5 keer worden gebruikt, dan resulteert dit op de piekdagen vrijdag en zaterdag in een toename van $357 (119 \cdot 1,5 \cdot 2) + 26 (13 \cdot 2) = 383$ verkeersbewegingen per weekday-etmaal³.
- Als de nieuwe ruimte in Cluster 8 niet meermaals wordt gebruikt, maar op een dag slechts eenmalig vast gebruikt door een groep gebruikers (dus niet wisselend in tijd), dan resulteert dit op de piekdagen vrijdag en zaterdag in een toename van $238 (119 \cdot 1,0 \cdot 2) + 26 (13 \cdot 2) = 264$ verkeersbewegingen per weekday-etmaal.

Overeenkomstig de gevoeligheidsanalyse bij het onderdeel parkeren is ook hier een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. De verkeersgeneratie van een indoor kinderspeeltuin met groot formaat is 1,2 pp/100m² BVO en komt daarmee uit op afgerond 40 mvt/weekday-etmaal. De verkeersgeneratie van een fitnesscentrum is 4,6 pp/100m² BVO en komt daarmee uit op afgerond 152 mvt/weekday-etmaal.

De toename van het aantal motorvoertuigbewegingen als gevolg van de beoogde optopping van Cluster 8 is dus beperkt, zeker in vergelijking met de intensiteiten die voor 2040 op de omliggende wegen worden voorspeld. De verkeersstromen verspreiden zich bovendien snel over het omliggend wegennet waardoor de toenames worden uitgesmeerd. En de functie trekt vooral verkeer aan op de vrijdagavond en zaterdagavond. Op basis hiervan concluderen wij dat het plan voor Cluster 8 niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling leidt.

³ De kencijfers van CROW betreffen verkeersintensiteiten per weekday. Verkeerskundig is doorgaans de weekday maatgevend. Het CROW heeft voor de relevante functies omrekenfactoren van week- naar werkdagen. Voor woonfuncties wordt bijvoorbeeld doorgaans een omrekenfactor van 1,11 gehanteerd en voor de kantoorfuncties een omrekenfactor van 1,33. Vermoedelijk is de verkeersgeneratie van de beoogde Leisure-functie het hoogste op de vrijdag- en zaterdagavond (zie tabel 3). Er is daarom geen omrekenfactor toegepast tussen week- en werkdag.