

Parkeeronderzoek Haagbeuklaan 1-3 Amstelveen

Opdrachtgever

Titel rapport

CAD 3 B.V.

Parkeeronderzoek Haagbeuklaan 1-3

Amstelveen

Kenmerk

Datum publicatie

019167.20241114.R1.02

19 november 2024

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 19-11-24

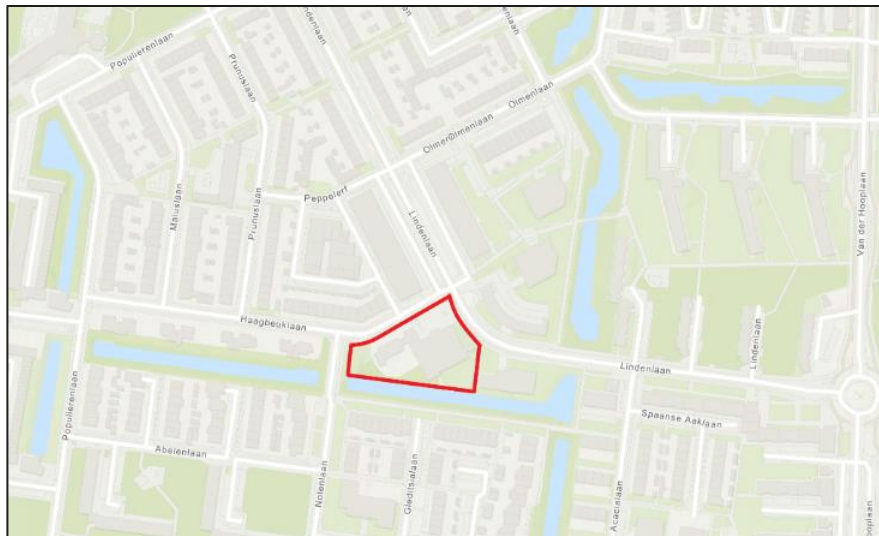
Inhoudsopgave

1. Aanleiding en context	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Tijdlijn	1
2. Haagbeuklaan 1-3 te Amstelveen	3
2.1 Functieprogramma	3
2.2 Parkeeraanbod	4
3. Aanpak en uitgangspunten	5
3.1 Aanpak	5
3.2 Uitgangspunten	5
4. Resultaat cf. maximaal planologische invulling	7
4.1 Parkeerbalans private parkeerplaatsen	7
4.2 Parkeerbalans openbaar toegankelijke parkeerplaatsen	8
4.3 Parkeerdruk openbare ruimte directe omgeving	9
5. Resultaat cf. aanvraag omgevingsvergunning	12
5.1 Parkeerbalans private parkeerplaatsen	12
5.2 Parkeerbalans openbaar toegankelijke parkeerplaatsen	13
6. Conclusies	15
Bijlage 1 Uitgangspunten en resultaten parkeeronderzoek	17

1. Aanleiding en context

1.1 Aanleiding

CAD 3 B.V. is voornemens om de Haagbeuklaan 1-3 te Amstelveen te ontwikkelen (zie figuur 1). In de huidige situatie is op de ontwikkellocatie een kerk met pastoriewoning gelegen. In de nieuwe situatie worden 57 koopappartementen in de middeldure en vrije sector gerealiseerd en wordt de kerk getransformeerd tot een kinderdagverblijf (1.300 m² bvo).



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie Haagbeuklaan 1-3, Amstelveen

1.2 Tijdlijn

Ten behoeve van de ontwikkeling aan de Haagbeuklaan 1-3 is in 2020 door de gemeente Amstelveen een startnotitie vastgesteld¹. In 2019 heeft Goudappel BV, vooruitlopend op het vaststellen van de startnotitie, een onderzoek uitgevoerd naar het parkeren, de inrichting en verkeersveiligheid². Voor de parkeeropgave is hierbij naast de startnotitie gebruik gemaakt van de destijds vigerende Nota Parkeernormen 2016 van de gemeente Amstelveen³.

¹ Startnotitie Haagbeuklaan 1-3, gemeente Amstelveen, nummer Z19-058303 / D19-014860, vastgesteld d.d. 11 maart 2020.

² Advies parkeren en verkeer ontwikkeling Haagbeuklaan te Amstelveen, kenmerk 005572.20191128.N1.03, Goudappel BV, d.d. 4 december 2019.

³ Nota Parkeernormen 2016, gemeente Amstelveen, vastgesteld d.d. 16 december 2015.

Naar aanleiding van beantwoording van zienswijzen als reactie op de ontwerpbesluiten ter vaststelling van het bestemmingsplan en het verlenen van de omgevingsvergunning heeft Goudappel in 2023 een actualisatie van het onderzoek parkeren en verkeersveiligheid uitgevoerd⁴. Hierbij is gebruik gemaakt van de startnotitie en de destijds vigerende gemeentelijke Nota Parkeernormen 2021⁵.

Op 2 oktober 2024 is een tussenuitspraak gedaan door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: 'de Afdeling') waarin een herstelopdracht is gegeven aan de gemeente Amstelveen⁶. Op basis hiervan dient te worden onderzocht wat de parkeerbehoefte is van de 57 voorziene woningen volgens de naar het oordeel van de raad toepasselijke parkeernormen van de gemeente Amstelveen. Voorliggende rapportage is opgesteld in het kader van die herstelopdracht. Het doel van deze rapportage is tweeledig:

- onderbouwen van de parkeeropgave op grond van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden;
- onderbouwen van de parkeeropgave op grond van de aanvraag omgevingsvergunning van de beoogde ontwikkeling.

In de hiernavolgende hoofdstukken wordt op basis van het van toepassing zijnde functieprogramma van en de van toepassing zijnde parkeernormen (te weten de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021) de parkeeropgave onderbouwd.

Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 en 3 is het beoogde functieprogramma in beide situaties en de aanpak en uitgangspunten toegelicht. Hierna is in hoofdstuk 4 de parkeeropgave op grond van een representatieve invulling van de maximaal planologische mogelijkheden onderbouwd, waarna in hoofdstuk 5 de parkeeropgave op grond van de aanvraag omgevingsvergunning is onderbouwd. Tot slot zijn in hoofdstuk 6 de conclusies opgenomen.

⁴ Parkeeronderzoek Haagbeuklaan 1-3 Amstelveen, kenmerk 014479.20230310.N1.03, Goudappel BV, d.d. 17 maart 2023.

⁵ Nota Parkeernormen Amstelveen 2021, gemeente Amstelveen, vastgesteld d.d. 3 maart 2021.

⁶ Amstelveen Bp. Haagbeuklaan 1-3 / Hogere waardenbesluit / omgevingsvergunning (coördinatiebesluit), zaaknummer 202305063/1/R1, d.d. 2 oktober 2024.

2. Haagbeuklaan 1-3 te Amstelveen

2.1 Functieprogramma

In de huidige situatie is op de ontwikkellocatie een kerk met pastoriewoning gelegen, beide functies zijn nog als zodanig in gebruik⁷. Bij de pastoriewoning is ook parkeeraanbod op eigen terrein beschikbaar. Bezoekers van de kerk kunnen gebruikmaken van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Bij de berekening van de parkeervraag bij een (her)ontwikkeling wordt de parkeervraag van functies die verdwijnen in mindering gebracht op de parkeervraag van de nieuwe functies. Omdat in dit geval zowel de pastoriewoning (vraag) als het parkeeraanbod op eigen terrein (aanbod) komt te vervallen, blijft de huidige situatie buiten beschouwing. Dit betekent dat alleen rekening wordt gehouden met het vervallen van de parkeervraag van de kerk.

In de toekomstige situatie is het beoogde functieprogramma tweeledig, op grond van:

- een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden zouden 57 koopappartementen in het dure segment gerealiseerd kunnen worden.
- de aanvraag omgevingsvergunning zijn 57 koopappartementen voorzien, variërend in koopsector, te weten: 34 middelduur en 23 duur segment.

De woningen zijn met name gericht op starters, young professionals, jonge gezinnen en mensen waarvan de kinderen al uit huis zijn. Daarnaast wordt de huidige kerk getransformeerd tot een kinderdagverblijf met een oppervlakte van 1.300 m² bvo. In tabel 2.1 is het volledige functieprogramma voor beide situaties (representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden versus aanvraag omgevingsvergunning) weergegeven.

hoofdcategorie	functie	max. planologische mogelijkheden	aanvraag omgevings- vergunning	eenheid
gezondheidszorg/maatschappelijke voorzieningen	kerk	-625	-625	zitplaatsen
wonen	appartementen middelduur koop	0	34	woningen
	appartementen duur koop	57	23	woningen
onderwijs	kinderdagverblijf	1.300	1.300	m ² bvo

Tabel 2.1: Functieprogramma

⁷ De van oorsprong katholieke kerk is in de huidige situatie verhuurd aan een Ethiopische kerkgemeenschap. Daarmee is de kerk nog steeds als zodanig in gebruik.

2.2 Parkeeraanbod

Voor de ontwikkeling zijn parkeerplaatsen op maaiveld (openbaar toegankelijk) en in een stallinggarage (aan bewoners toegewezen parkeerplaatsen) voorzien. In het ontwerp voor de stallinggarage⁸ zijn 25 parkeerplaatsen exclusief voor bewoners opgenomen. Deze parkeerplaatsen worden toegewezen aan een vaste gebruiker. Dit betekent dat voor deze parkeerplaatsen dubbelgebruik niet mogelijk is. In het ontwerp voor maaiveld⁹ zijn 36 parkeerplaatsen op maaiveld toegevoegd die openbaar toegankelijk zijn.

⁸ Conform ontwerp stallingsgarage: '7361B4001_24-08-2021.pdf'

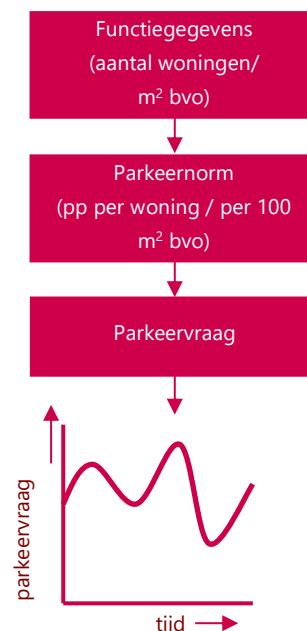
⁹ Conform ontwerp openbare ruimte: '7361B4000-7361B4001.pdf'

3. Aanpak en uitgangspunten

3.1 Aanpak

Voor de te ontwikkelen functies aan de Haagbeuklaan 1-3 te Amstelveen wordt de parkeervraag berekend door de omvang van de functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen (het benodigd aantal parkeerplaatsen per functie). Bij woningen kan onderscheid gemaakt worden tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. De bewoners kennen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor bezoekers van de woningen zaterdagavond is. Hierdoor is, indien de parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen toegankelijk zijn, dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Om rekening te houden met dit effect, worden aanwezigheidspercentages toegepast.

In figuur 3.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd. Door de berekende parkeervraag af te zetten tegen het geplande parkeeraanbod ontstaat de parkeerbalans. Bij het berekenen van de parkeervraag wordt rekening gehouden met de nieuwe parkeervraag van de woningen en het kinderdagverblijf, en het vervallen van de parkeervraag van de kerk.



Figuur 3.1: Berekening parkeervraag

3.2 Uitgangspunten

Om opvolging te geven aan de herstelopdracht van de Afdeling is bepaald dat de op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan vigerende parkeernormen van toepassing zijn op de ontwikkeling aan de Haagbeuklaan 1-3 te Amstelveen. Dit betekent dat de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021 van toepassing is (inclusief rectificatie¹⁰). Dit uitgangspunt is ook vastgelegd in het (herstelbesluit van het) bestemmingsplan.

In de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021 is in hoofdstuk 3 (Uitgangspunten) opgenomen dat “Indien in het voortraject normen zijn vastgesteld in de startnotitie wordt aan deze normen vastgehouden”. In het voortraject is voor de Haagbeuklaan 1-3 een startnotitie vastgesteld¹¹.

¹⁰ Op 5 maart 2021 is de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021 gepubliceerd. Door een fout in bijlage 1 zijn een aantal kolommen verschoven, waardoor voor sommige deelgebieden abusievelijk te hoge of juist te lage parkeernormen zijn vastgesteld. Een aangepaste Nota Parkeernormen Amstelveen 2021 is opgenomen, conform <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2023-178088.html>.

¹¹ Startnotitie Haagbeuklaan 1-3, gemeente Amstelveen, nummer Z19-058303 / D19-014860, vastgesteld d.d. 11 maart 2020.

Hierin is gesteld dat voor de woningen in het middeldure segment een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning van toepassing is. Conform de uitgangspunten uit de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021 wordt aan deze parkeernorm vastgehouden voor de middeldure koopappartementen.

Bij het toepassen van de parkeernormen is onderscheid gemaakt in verschillende gebieden. De ontwikkeling van de Haagbeuklaan 1-3 is gelegen in zone C. De te hanteren parkeernormen zijn opgenomen in tabel 3.1. Hierbij is voor de woningen onderscheid gemaakt naar de totale parkeernorm en het aandeel voor bewoners en voor bezoekers.

functie	toegepaste functie	parkeer norm	aandeel bewoners	aandeel bezoekers	eenheid
kerk	religiegebouw	0,1			per zitplaats
appartementen middelduur koop	koop, appartement, midden (cf. startnotitie)	1,0	0,7	0,3	per woning
appartementen duur koop	koop, appartement, duur	1,4	1,1	0,3	per woning
kinderdagverblijf	kinderdagverblijf	1,0			per 100 m ² bvo

Tabel 3.1: Te hanteren parkeernormen (cf. gerectificeerde Nota Parkeernormen 2021)

Aanwezigheidspercentages

Om het effect van dubbelgebruik van parkeerplaatsen te bepalen, wordt gebruikgemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen 2021 aangevuld met ervaringscijfers uit referentiestudies van Goudappel. Voor het kinderdagverblijf gelden de aanwezigheidspercentages voor 'dagonderwijs'. In tabel 3.2 zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages voor alle functies opgenomen.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
kerk*	20%	20%	0%	0%	40%	0%	100%
bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%

* Bron: referentiestudies kerken, gebaseerd op kerkelijke activiteiten en kerkdiensten.

Tabel 3.2: Te hanteren aanwezigheidspercentages

4. Resultaat cf. maximaal planologische invulling

Op grond van de representatieve invulling van de maximaal planologische mogelijkheden zouden 57 appartementen in het dure koopsegment kunnen worden gerealiseerd aan de Haagbeuklaan 1-3 te Amstelveen. In voorliggend hoofdstuk is de parkeeropgave op grond van deze representatieve invulling van de maximaal planologische mogelijkheden onderbouwd.

Bij de ontwikkeling aan de Haagbeuklaan worden zowel private als openbare parkeerplaatsen gerealiseerd. Alleen bewoners kunnen gebruikmaken van de private parkeerplaatsen. Daarom is eerst bepaald of het geplande private parkeeraanbod toereikend is om de parkeervraag van bewoners volledig op te vangen (§4.1). Indien dit niet het geval is, wordt bepaald wat de resterende parkeervraag van de bewoners is. Vervolgens is de parkeerbalans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen opgesteld (§4.2). Hierbij is rekening gehouden met de resterende parkeervraag van bewoners, de parkeervraag van bezoekers van woningen en het kinderdagverblijf, alsook het vervallen van de parkeervraag van de kerk. Deze totale parkeervraag (inclusief salderen) is afgezet tegen het beschikbare parkeeraanbod voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Tot slot is de parkeerdruk in de openbare ruimte in de directe omgeving van de ontwikkeling beschouwd (§4.3).

4.1 Parkeerbalans private parkeerplaatsen

Aan de hand van het functieprogramma voor de representatieve invulling van de maximaal planologische invulling uit hoofdstuk 2 en de uitgangspunten uit paragraaf 3.2 is de private parkeerbalans opgesteld. Hierbij is onderzocht of de parkeervraag van de bewoners volledig op de private parkeerplaatsen kan worden opgelost. Omdat in een stallingsgarage bewoners een exclusieve parkeerplaats krijgen, is geen onderscheid gemaakt naar de verschillende momenten van de week. In tabel 4.1 is deze parkeerbalans weergegeven.

functie	doelgroep	aantal	parkeer norm	zonder dubbelgebruik
appartementen duur koop	bewoners	57 woningen	1,1	62,7
parkeervraag bewoners				62,7
parkeeraanbod stallingsgarage				25
resterende parkeervraag bewoners				37,7

Tabel 4.1: Resultaat parkeerbalans private parkeerplaatsen cf. max. planologische invulling

Uit tabel 4.1 blijkt dat voor de bewoners in totaal 63 parkeerplaatsen benodigd zijn.

Inpassing

In de stallinggarage zijn 25 parkeerplaatsen voor bewoners beschikbaar. Hiermee kunnen 25 van de 63 benodigde parkeerplaatsen worden gefaciliteerd, de resterende parkeervraag voor de bewoners is 38 parkeerplaatsen. Deze resterende parkeervraag dient in de openbare ruimte te worden opgevangen.

4.2 Parkeerbalans openbaar toegankelijke parkeerplaatsen

Uit de private parkeerbalans blijkt dat het geplande private parkeeraanbod niet toereikend is om de parkeervraag van bewoners volledig op te vangen. Een deel van de parkeervraag dient in de openbare ruimte te worden opgevangen. Hiertoe is de parkeerbalans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen opgesteld, waarbij ook rekening is gehouden met het vervallen van de parkeervraag van de kerk. De parkeervraag parkeerbalans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen die wordt toegevoegd is de resterende parkeervraag van bewoners, bezoekers van woningen en het kinderdagverblijf. In tabel 4.2 is de parkeerbalans zonder toepassing van dubbelgebruik weergegeven.

functie	aantal	parkeernorm	zonder dubbelgebruik
vervallen parkeervraag kerk	-625 zitplaatsen	0,1	-62,5
rasterend bewoners	(zie resultaat tabel 4.1)		37,7
bezoekers	57 woningen	0,3	17,1
kinderdagverblijf	1.300 m ² bvo	1,0	13,0
parkeervraag openbaar			5,3

Tabel 4.2: Resultaat parkeerbalans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen zonder dubbelgebruik cf. max. planologische invulling

Uit tabel 4.2 blijkt dat zonder dubbelgebruik per saldo de parkeervraag toeneemt met 5 parkeerplaatsen. Aangezien het openbare parkeerplaatsen betreft, zijn parkeerplaatsen niet exclusief beschikbaar en is dubbelgebruik mogelijk. Het resultaat van het toepassen van dubbelgebruik is opgenomen in tabel 4.3.

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
vervallen parkeervraag kerk	-62,5	-12,5	-12,5	0	0	-25,0	0	-62,5
rasterend bewoners	37,7	18,9	18,9	33,9	37,7	22,6	30,2	26,4
bezoekers	17,1	1,7	3,4	13,7	0,0	10,3	17,1	12,0
kinderdagverblijf	13,0	13,0	13,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
parkeervraag openbaar		21	23	48	38	8	47	-24

Tabel 4.3: Resultaat parkeerbalans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen cf. max. planologische invulling

Bij toepassing van dubbelgebruik blijkt dat het op alle momenten, met uitzondering van de zondagmiddag, drukker wordt in de openbare ruimte als gevolg van de ontwikkeling. De werkdagavond is het maatgevende moment, dan zijn per saldo afgerond 48 parkeerplaatsen

extra benodigd. Hierbij is reeds rekening gehouden met het vervallen van de parkeervraag van de kerk, deze kent echter geen aanwezigheid op werkdagavond.

Inpassing

Op het maatgevende moment zijn op maaiveld 48 parkeerplaatsen meer nodig dan in de huidige situatie. In het ontwerp voor maaiveld worden 36 parkeerplaatsen toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie. Hiermee is niet op alle momenten voorzien in voldoende parkeerplaatsen ten behoeve van de ontwikkeling. Op werkdagavond, werkdagnacht en zaterdagavond is de parkeervraag hoger dan het beschikbare aanbod (respectievelijk 48, 38 en 47 parkeerplaatsen). In paragraaf 4.3 is onderzocht of de resterende parkeervraag op deze momenten in de directe omgeving van de ontwikkeling kan worden opgevangen.

Op de overige momenten is de parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling minder dan 36 parkeerplaatsen. Het toevoegen van 36 parkeerplaatsen in de openbare ruimte is voor deze momenten dan ook voldoende om de parkeervraag op te vangen.

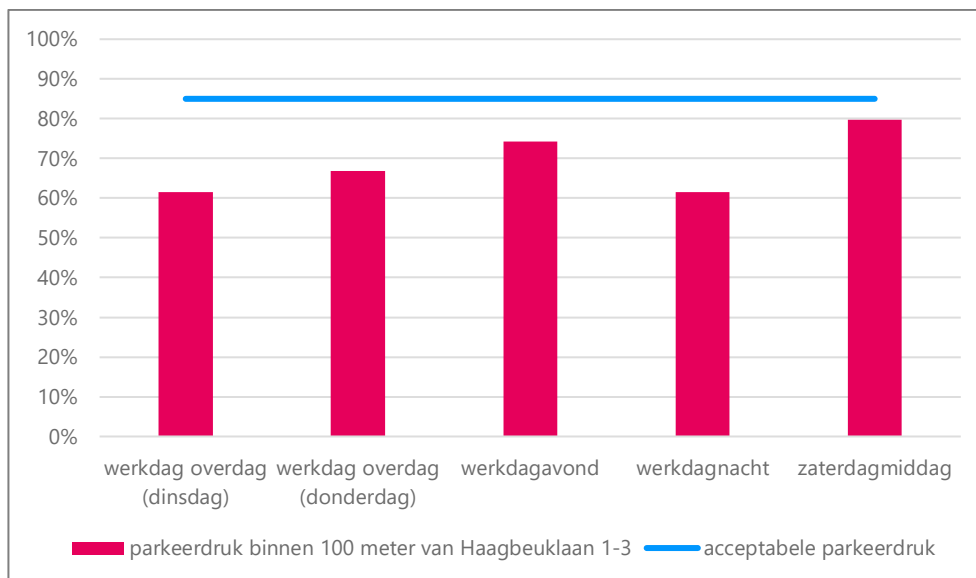
4.3 Parkeerdruk openbare ruimte directe omgeving

In bovenstaande is geconstateerd dat op grond van de representatieve invulling van de maximaal planologische mogelijkheden ten behoeve van de Haagbeuklaan 1-3 op werkdagavond, werkdagnacht en zaterdagavond onvoldoende parkeerplaatsen zijn voorzien om te voldoen aan de parkeervraag. Om een oplossing te bieden voor deze parkeervraag is onderzocht of in de directe omgeving van de ontwikkeling voldoende restcapaciteit beschikbaar is. De directe omgeving van de ontwikkeling is beschouwd als secties die binnen circa 100 meter loopafstand van de ontwikkeling liggen. Dit uitgangspunt sluit aan bij de acceptabele loopafstanden zoals CROW die hanteert voor woningen: 100 tot 250 meter¹². De volledige uitgangspunten en resultaten om de parkeerdruk in de openbare ruimte in de directe omgeving van de ontwikkeling te bepalen, zijn opgenomen in bijlage 1.

Om de parkeerdruk in de directe omgeving van de ontwikkeling in beeld te brengen is gebruik gemaakt van de meest recente parkeerdrukmetingen die op verschillende momenten in november 2023 zijn uitgevoerd in de gemeente Amstelveen¹³. De parkeerdruk in de huidige situatie is opgenomen in figuur 4.1. De parkeerdruk is bepaald voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Algemene parkeerplaatsen voor mindervaliden zijn hier wel onderdeel van, parkeerplaatsen voor mindervaliden op kenteken niet. In de figuur is ook de acceptabele parkeerdruk opgenomen. Er is sprake van een acceptabele parkeerdruk als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft. De gemeente Amstelveen hanteert – net als vele andere gemeenten – het uitgangspunt dat sprake is van een aanvaardbare parkeersituatie als de parkeerdruk lager dan 85% is.

¹² De acceptabele loopafstanden zijn opgenomen in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen', CROW, 2018 en komen overeen met de uitgangspunten in de meest recente publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024, CROW, 2024.

¹³ <https://4-trafficgroup.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=8ef1c43b38b942bab261686e0c91f92b>



Figuur 4.1: Parkeerdruk directe omgeving (tot 100 meter) van ontwikkeling Haagbeuklaan 1-3 (bron: parkeeronderzoek november 2023, gemeente Amstelveen)

Uit figuur 4.1 blijkt dat op alle momenten uit het parkeeronderzoek van de gemeente Amstelveen de parkeerdruk lager ligt dan de voor de gemeente acceptabele parkeerdruk (te weten een parkeerdruk tot 85%). De parkeerdruk varieert tussen circa 60% en 80%.

De resultaten uit het parkeeronderzoek zijn vertaald naar de verschillende momenten van de week. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor de *werkdagochtend* en *werkdagmiddag* is de maximale bezetting van de werkdagoverdag gehanteerd.
- Voor de *werkdagavond* is de bezetting op werkdagavond gehanteerd;
- Voor de *werkdagnacht* is de bezetting op werkdagnacht gehanteerd;
- Voor de *zaterdagmiddag* is de bezetting op zaterdagmiddag gehanteerd;
- Voor de *zaterdagavond* zijn geen gegevens beschikbaar, dit moment is het meest vergelijkbaar met de werkdagavond, de bezetting van dit moment is gehanteerd;
- Voor de *zondagmiddag* zijn geen gegevens beschikbaar, dit moment is het meest vergelijkbaar met de zaterdagmiddag, de bezetting van dit moment is gehanteerd.

In tabel 4.4 is de toekomstige parkeerbezetting in de directe omgeving van de ontwikkellocatie aan de Haagbeuklaan 1-3 bepaald. Hierbij is rekening gehouden met de huidige bezetting en de resterend op te lossen parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling (conform representatieve invulling van de maximaal planologische invulling). Door de toekomstige bezetting af te zetten tegen de beschikbare parkeercapaciteit, ontstaat de toekomstige parkeerdruk.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
huidige bezetting	99	99	110	91	118	110	118
resterende parkeervraag ontwikkeling	0	0	12	2	0	11	0
toekomstige bezetting	99	99	122	93	118	121	118
beschikbare parkeercapaciteit	148	148	148	148	148	148	148
toekomstige parkeerdruk	67%	67%	82%	63%	80%	82%	80%
oorspronkelijke parkeerdruk	67%	67%	74%	61%	80%	74%	80%

Tabel 4.4: Resultaat parkeerbalans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen cf. max. planologische invulling

Uit tabel 4.4 blijkt dat na toevoeging van de resterende parkeervraag van de ontwikkeling aan de Haagbeuklaan 1-3 (conform representatieve invulling van de maximaal planologische invulling) de parkeerdruk in de toekomstige situatie varieert tussen 63% en 82%. In de werkdagnacht stijgt de parkeerdruk van 61% in de huidige situatie naar 63% in de toekomstige situatie. Op de werkdagavond en zaterdagavond stijgt de parkeerdruk van 74% in de huidige situatie naar 82% in de toekomstige situatie. Daarmee blijft de toekomstige parkeerdruk ruimschoots onder de door de gemeente Amstelveen gehanteerde acceptabele parkeerdruk tot 85%. Dit leidt tot een aanvaardbare parkeersituatie. In de omgeving van de ontwikkeling zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om de huidige parkeervraag op te vangen. Daarmee is, op grond van de representatieve maximaal planologische invulling, voorzien in een passende parkeeroplossing bij de ontwikkeling en van onaanvaardbare parkeeroverlast in de omgeving van de ontwikkeling is geen sprake.

5. Resultaat cf. aanvraag omgevingsvergunning

Op grond van de aanvraag omgevingsvergunning worden 57 appartementen gerealiseerd aan de Haagbeuklaan 1-3 te Amstelveen, variërend in koopsector, te weten: 34 middelduur en 23 duur segment. In voorliggend hoofdstuk is de parkeeropgave op grond van de aanvraag omgevingsvergunning onderbouwd.

Ten behoeve van de parkeeropgave geldt ook voor deze situatie dat zowel private als openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Daarom is eerst bepaald of het geplande private parkeeraanbod toereikend is om de parkeervraag van bewoners volledig op te vangen (§5.1). Indien dit niet het geval is, wordt bepaald wat de resterende parkeervraag van de bewoners is. Vervolgens is de parkeerbalans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen opgesteld (§5.2).

5.1 Parkeerbalans private parkeerplaatsen

Aan de hand van het functieprogramma conform de aanvraag omgevingsvergunning uit hoofdstuk 2 en de uitgangspunten uit paragraaf 3.2 is de private parkeerbalans opgesteld. Hierbij is onderzocht of de parkeervraag van de bewoners volledig op de private parkeerplaatsen kan worden opgelost. Omdat in een stallingsgarage bewoners een exclusieve parkeerplaats krijgen, is geen onderscheid gemaakt naar de verschillende momenten van de week. In tabel 5.1 is deze parkeerbalans weergegeven.

functie	doelgroep	aantal	parkeer norm	zonder dubbelgebruik
appartement middelduur koop	bewoners	34 woningen	0,7	23,8
appartementen duur koop	bewoners	23 woningen	1,1	25,3
parkeervraag bewoners				49,1
<i>parkeeraanbod stallingsgarage</i>				<i>25</i>
resterende parkeervraag bewoners				24,1

Tabel 5.1: Resultaat parkeerbalans private parkeerplaatsen cf. aanvraag omgevingsvergunning

Uit tabel 5.1 blijkt dat voor de bewoners in totaal 49 parkeerplaatsen benodigd zijn.

Inpassing

In de stallinggarage zijn 25 parkeerplaatsen voor bewoners beschikbaar. Hiermee kunnen 25 van de 49 benodigde parkeerplaatsen worden gefaciliteerd, de resterende parkeervraag voor de bewoners is 24 parkeerplaatsen. Deze resterende parkeervraag dient in de openbare ruimte te worden opgevangen.

5.2 Parkeerbilans openbaar toegankelijke parkeerplaatsen

Uit de private parkeerbilans blijkt dat het geplande private parkeeraanbod niet toereikend is om de parkeervraag van bewoners volledig op te vangen. Een deel van de parkeervraag dient in de openbare ruimte te worden opgevangen. Hiertoe is de parkeerbilans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen opgesteld, waarbij ook rekening is gehouden met het vervallen van de parkeervraag van de kerk. De parkeervraag parkeerbilans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen die wordt toegevoegd is de resterende parkeervraag van bewoners, bezoekers van woningen en het kinderdagverblijf. In tabel 5.2 is de parkeerbilans zonder toepassing van dubbelgebruik weergegeven.

functie	aantal	parkeernorm	zonder dubbelgebruik
vervallen parkeervraag kerk	-625 zitplaatsen	0,1	-62,5
resterend bewoners	(zie resultaat tabel 5.1)		24,1
bezoekers	57 woningen	0,3	17,1
kinderdagverblijf	1.300 m ² bvo	1,0	13,0
parkeervraag openbaar			-8

Tabel 5.2: Resultaat parkeerbilans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen zonder dubbelgebruik cf. aanvraag omgevingsvergunning

Uit tabel 5.2 blijkt dat zonder dubbelgebruik per saldo de parkeervraag afneemt met 8 parkeerplaatsen. Aangezien het openbare parkeerplaatsen betreft, zijn parkeerplaatsen niet exclusief beschikbaar en is dubbelgebruik mogelijk. Het resultaat van het toepassen van dubbelgebruik is opgenomen in tabel 5.3.

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
vervallen parkeervraag kerk	-62,5	-12,5	-12,5	0	0	-25,0	0	-62,5
resterend bewoners	24,1	12,1	12,1	21,7	24,1	14,5	19,3	16,9
bezoekers	17,1	1,7	3,4	13,7	0,0	10,3	17,1	12,0
kinderdagverblijf	13,0	13,0	13,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
parkeervraag openbaar		14	16	35	24	0	36	-34

Tabel 5.3: Resultaat parkeerbilans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen cf. aanvraag omgevingsvergunning

Bij toepassing van dubbelgebruik blijkt dat het op alle momenten, met uitzondering van de zondagmiddag, drukker wordt in de openbare ruimte als gevolg van de ontwikkeling. De zaterdagavond is het maatgevende moment, dan zijn per saldo afgerond 36 parkeerplaatsen extra benodigd. Hierbij is reeds rekening gehouden met het vervallen van de parkeervraag van de kerk, deze kent echter geen aanwezigheid op zaterdagavond.

Inpassing

Op het maatgevende moment zijn op maaiveld 36 parkeerplaatsen meer nodig dan in de huidige situatie. In het ontwerp voor maaiveld worden 36 parkeerplaatsen toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie. Omdat op het maatgevende moment (zaterdagavond) ook

36 parkeerplaatsen benodigd zijn voor de ontwikkeling, worden voldoende parkeerplaatsen toegevoegd om de parkeervraag op te lossen. Bij de ontwikkeling aan de Haagbeuklaan 1-3 wordt dan ook in een passende parkeeroplossing voorzien. Het bouwplan voorziet in voldoende parkeerplaatsen conform de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021. Er is geen sprake van parkeeroverlast in de omgeving van de ontwikkeling.

6. Conclusies

De parkeeropgave behorende bij de ontwikkeling van de Haagbeuklaan 1-3 te Amstelveen is onderbouwd. Ten behoeve van de woningen is onderscheid gemaakt op grond van:

- een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden, dan zouden 57 koopappartementen in het dure segment gerealiseerd kunnen worden.
- de aanvraag omgevingsvergunning, daarbij zijn 57 koopappartementen voorzien, variërend in koopsector, te weten: 34 middelduur en 23 duur segment.

Passende parkeeroplossing op grond van representatieve max. planologische invulling

Bij de ontwikkeling wordt een stallingsgarage gerealiseerd met 25 parkeerplaatsen. De omvang van deze garage is niet toereikend om alle bewoners een plek te geven. Een deel van de bewoners zal op maaiveld moeten parkeren. Uit de parkeerbalans voor private parkeerplaatsen blijkt dat op grond van de representatieve maximaal planologische invulling 63 parkeerplaatsen benodigd zijn voor bewoners. Gegeven de 25 beschikbare parkeerplaatsen dient de resterende parkeervraag van 38 parkeerplaatsen voor bewoners op de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen te worden opgelost.

Op de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen wordt de resterende parkeervraag van bewoners, de bezoekers van de woningen en de parkeerders van het kinderdagverblijf opgelost. Tevens is rekening gehouden met het vervallen van de parkeervraag van de kerk. Op maaiveld worden 36 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen toegevoegd. Uit de parkeerbalans voor de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen blijkt dat alleen op werkdagavond, werkdagnacht en zaterdagavond de parkeervraag voor deze doelgroepen hoger ligt. Op die momenten zijn respectievelijk 48, 38 tot 47 parkeerplaatsen benodigd.

De resterende parkeervraag van de ontwikkeling kan worden opgevangen op de openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving van de ontwikkeling (binnen circa 100 meter). De parkeerdruk inclusief de resterende parkeervraag (63% tot 82%) van de ontwikkeling blijft ruimschoots onder de acceptabele parkeerdruk (85%). Hiermee is op grond van de representatieve maximaal planologische invulling van de Haagbeuklaan 1-3 te Amstelveen een passende parkeeroplossing voorzien en van onaanvaardbare parkeeroverlast in de omgeving van de ontwikkeling is geen sprake.

Passende parkeeroplossing op grond van aanvraag omgevingsvergunning

Uit de parkeerbalans voor private parkeerplaatsen blijkt op grond van de aanvraag omgevingsvergunning dat 49 parkeerplaatsen benodigd zijn voor bewoners. Gegeven de 25 beschikbare parkeerplaatsen dient de resterende parkeervraag van 24 parkeerplaatsen voor bewoners op de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen te worden opgelost.

Uit de parkeerbalans voor de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen blijkt dat de maatgevende parkeervraag, op zaterdagavond, 36 parkeerplaatsen betreft. Op maaiveld worden 36 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen toegevoegd. Daarmee wordt ook conform aanvraag omgevingsvergunning in een passende parkeeroplossing voorzien. Het

bouwplan voorziet in voldoende parkeerplaatsen conform de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021. Er is geen sprake van parkeeroverlast in de omgeving van de ontwikkeling.

Bijlage 1 Uitgangspunten en resultaten parkeeronderzoek

In figuur B1.1 is het onderzoeksgebied opgenomen dat is meegenomen om de parkeerdruk in de directe omgeving van de ontwikkellocatie te bepalen. Conform CROW is voor woonfuncties een loopafstand tussen 100 en 250 meter acceptabel. In voorliggende studie is het minimum van deze bandbreedte gehanteerd om de parkeerdruk in de directe omgeving zichtbaar te maken. Dit uitgangspunt en de secties die onderdeel zijn van de directe omgeving van de Haagbeuklaan 1-3 zijn op 15 maart 2023 per e-mail afgestemd met de gemeente Amstelveen.

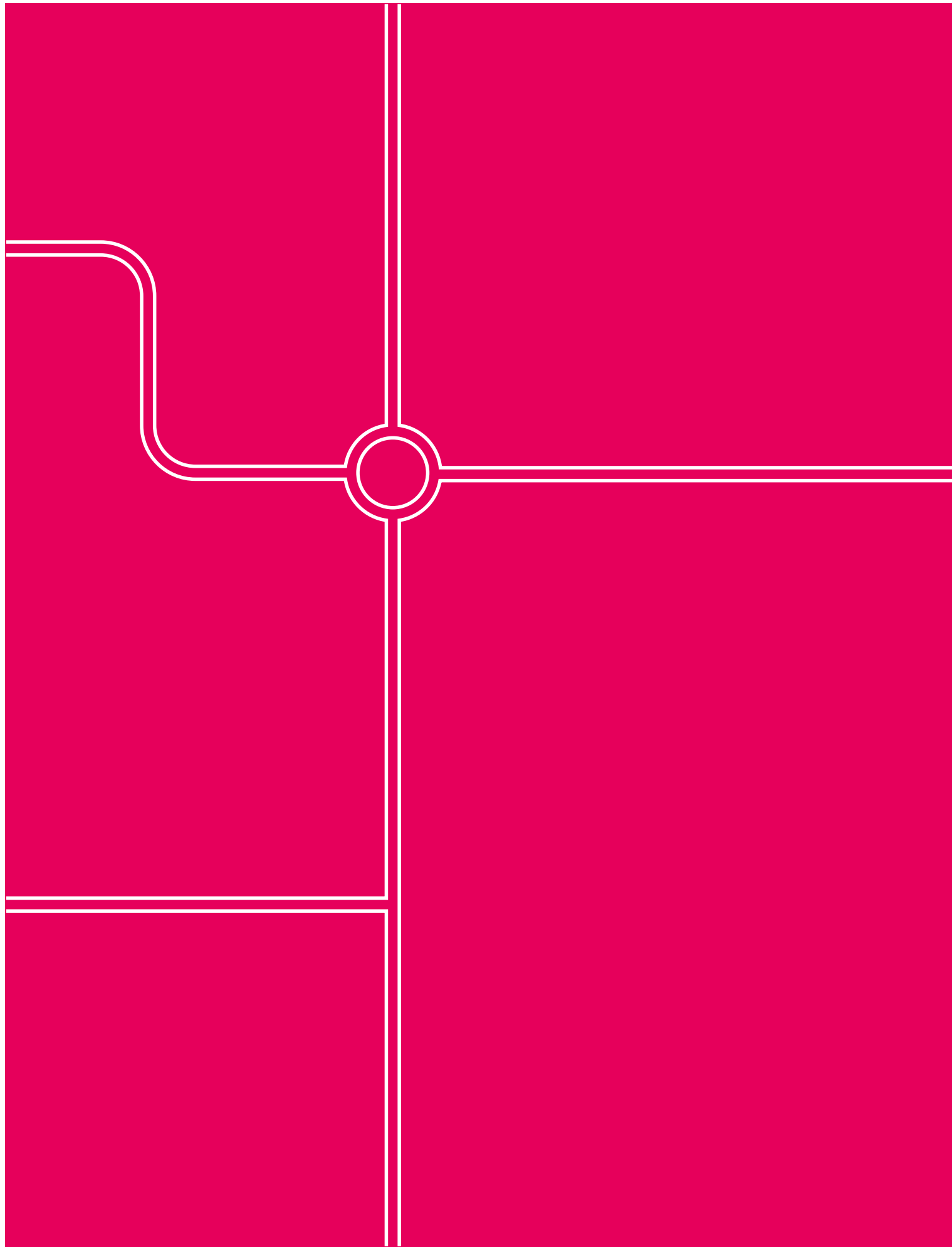


Figuur B1.1: Onderzoeksgebied directe omgeving Haagbeuklaan 1-3

In tabel B1.1 zijn de verschillende secties, straatnamen, capaciteit en parkeerbezetting op de verschillende momenten uit de parkeeronderzoeken opgenomen.

sectie	straatnaam	capaciteit	dinsdag	dinsdag	werkdagnacht	donderdag	zaterdag
			11:30-14:30	19:00-22:00	23:00-05:00	11:30-14:30	11:30-14:30
2612	Peppelerf	6	6	6	4	5	4
2613	Peppelerf	17	9	14	15	9	15
2616	Peppelerf	4	2	2	2	3	2
1295	Haagbeuklaan	10	6	8	7	9	8
1294	Haagbeuklaan	6	4	5	5	3	4
1293	Haagbeuklaan	5	4	5	2	4	5
2454	Notenlaan	6	0	6	5	0	1
1990	Lindenlaan	27	14	20	12	12	17
2021	Lindepark	28	19	20	19	23	25
1995	Lindenlaan	39	23	23	20	27	35
totaal		148	87	109	91	95	116
parkeerdruk			61%	76%	64%	66%	81%

Tabel B1.1: Resultaten parkeeronderzoek gemeente Amstelveen november 2023, directe omgeving Haagbeuklaan 1-3 (openbaar toegankelijke parkeerplaatsen)



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