

Notitie 20061133-79

Voormalig ABN-AMRO gebouw aan de Vijzelstraat te Amsterdam.

Verkeersgeneratie en Parkeerbalans.

Datum 20 augustus 2010 Referentie 20061133-79 Behandeld door R. Alferink/CVr

1 Inleiding

In opdracht van Vesteda en Stadgenoot is door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV een onderzoek verricht naar de verkeersgeneratie van de parkeergarage in het voormalige ABN-AMRO gebouw aan de Vijzelstraat te Amsterdam. Tevens wordt de parkeerbalans voor de parkeergarage getoetst aan het vastgestelde beleid van de gemeente Amsterdam. De parkeergarage wordt, na transformatie, gebruikt ten behoeve van de woningen, kantoren en winkels in het voormalige ABN-AMRO gebouw.

De bepaling van de verkeersgeneratie heeft plaatsgevonden met behulp van het via internet beschikbaar gestelde rekenprogramma "Verkeersgeneratie.nl". De berekeningen zijn gemaakt aan de hand van de kengetallen zoals deze in CROW-publicaties 256 en 272 zijn opgenomen. De parkeerbalans is getoetst aan de "Garageverordening Centrum 2005 van de deelgemeente Amsterdam-Centrum" van de gemeente Amsterdam zoals die geldt vanaf 03-06-2009.

2 Uitgangspunten

Uitgangspunt voor het bepalen van de verkeersgeneratie voor zowel het oorspronkelijk gebruik van het ABN-Amro gebouw en het beoogde gebruik is het aantal woningen/appartementen en het bruto vloeroppervlak per gebruiksfunctie voor de functies kantoor- en winkelruimte. Daarnaast is het aantal parkeerplekken van belang.

	Oorspronkelijk gebruik	Beoogd gebruik	Aantal benodigde parkeerplaatsen
High End apartments	--	44	44
Mid Rated apartments	--	23	21
Social Housing	--	27	22
Kantoorruimte	20.678 m ²	6.244 m ² VVO	50
Winkelruimte	3.002 m ²	3.020 m ² VVO	12
Parkeerplekken	--	140	149 (zonder dubbel gebruik)

Amsterdam

's-Hertogenbosch

Maastricht

Rotterdam

Zwolle

De High End apartments, Mid Rated apartments en Social housing krijgen 94 parkeerplekken toegewezen in de parkeergarage van het gebouw.

3 Verkeersgeneratie

Op basis van de in hoofdstuk 2 genoemde uitgangspunten is de verkeersgeneratie bepaald voor zowel het oorspronkelijke gebruik als voor het beoogde gebruik. In bijlage I-1 is een weergave van de invoergegevens en rekenresultaten opgenomen. Uit de berekeningen blijkt dat de verkeersgeneratie tijdens het oorspronkelijk gebruik op een gemiddelde werkdag 852 motorvoertuigen per etmaal bedroeg. Verder blijkt uit de berekeningen dat de verkeersgeneratie tijdens het beoogde gebruik 656 motorvoertuigen (333 voor de kantoren en de winkels en 323 voor de appartementen) per etmaal bedraagt op een gemiddelde werkdag. Per saldo neemt de vervoersproductie en –attractie van het gebouw af.

4 Toetsingskader Parkeerbilans

Door de gemeente Amsterdam zijn de eisen met betrekking tot het parkeren aangereikt middels de Nota van Uitgangspunten van 9 februari 2010. In hoofdstuk 4.3 van de Nota zijn de volgende eisen geformuleerd:

4.3 Parkeren

Algemeen uitgangspunt is dat bewoners en bedrijven van de locatie Vijzelstraat 66-80 gebruik maken van de aanwezige ondergrondse parkeervoorziening. Voor het autoparkeren is de Garageverordening Amsterdam-Centrum 2005 hierbij leidend. De gekozen parkeeroplossing moet hieraan voldoen. Het parkeerbeleid is gericht op het bevorderen van inparkeren om zodoende de druk op de openbare ruimte en de wachtlijst voor parkeervergunningen te verminderen. De bewoners en bedrijven zijn verzekerd van parkeerruimte in de garage, dus er is sprake van optimale bereikbaarheid en geen zoekverkeer.

De parkeervoorziening in het pand biedt voldoende plaatsen aan bewoners en bedrijven om de norm voor witte vlek te halen. Dit betekent een gehanteerde parkeernorm voor bedrijven van één stallingplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak en 1 stallingplaats per woning. Deze norm wordt zeker gehaald als ook uitwisseling van plaatsen kan plaatsvinden door overdag uit te gaan van parkeren door bedrijven en buiten kantooruren uit te gaan van parkeren door bewoners. De status van witte vlek betekent dat het gebouw is uitgezonderd van het parkeervergunninggebied. De permanente gebruikers van het pand die kunnen beschikken over een garageplaats, komen niet in aanmerking voor een reguliere parkeervergunning te gebruiken in de openbare ruimte.

Stallingplaatsen die in de bewonersgarage aanwezig zijn boven het aantal dat volgens de parkeernorm is toegestaan, de zogenoemde plusplaatsen, moeten conform de garageverordening buiten werktijd gedurende een aaneengesloten periode van tenminste 14 uur per etmaal beschikbaar komen voor parkeerders woonachtig in stadsdeel Centrum. Dit kunnen ook bewoners van de locatie zijn die extra parkeerruimte wensen voor eigen gebruik.

Voor inpassing van nieuwe in- en uitrit van de parkeergarage wordt door de gebouweigenaren afstemming gezocht met de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV) om een zo veilig mogelijke situatie te creëren.

De meest relevante passages uit de in de Nota van Uitgangspunten genoemde "Garageverordening Centrum 2005 van de deelgemeente Amsterdam-Centrum" van de gemeente Amsterdam zoals die geldt vanaf 03-06-2009 zijn navolgend opgenomen:

Art. 3.1.

Parkeernorm.

1. Als criterium voor de beoordeling van de aanvraag van een vergunning ten aanzien van het maximale aantal stallingplaatsen dat in een garage aanwezig mag zijn, geldt:
 1. a. voor bedrijven: één stallingplaats per 250 m² bruto vloeroppervlak.
Bij de bepaling van het vloeroppervlak kan met een meetmarge van maximaal 10 % worden afgerond naar boven;
 2. b. voor woningen: 0,5 stallingplaats per woning.
Bij een oneven aantal woningen wordt daarbij afgerond naar boven.
2. Voor de bepaling van het toelaatbare aantal stallingplaatsen worden die bedrijfsruimten danwel woningen meegerekend, die een functionele relatie hebben met de stallingplaatsen. Die functionele relatie wordt aangenomen, indien stallingplaatsen en bedrijfsruimten danwel woningen zich in hetzelfde gebouw bevinden.
3. Voor de bepaling van het toelaatbare aantal stallingplaatsen wordt uitgegaan van het samenstel van stallingplaatsen in een gebouw of op een terrein.

Art. 3.2.

Plusplaatsen.

1. Het dagelijks bestuur kan op verzoek van de aanvrager vergunning verlenen voor garages, waarin meer stallingplaatsen aanwezig kunnen of zullen zijn dan de parkeernorm als bedoeld in art. 3.1. toelaat, tot een maximum van:
 1. a. voor bedrijven: één stallingplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak.
Bij de bepaling van het vloeroppervlak kan met een meetmarge van maximaal 10 % worden afgerond naar boven;
 2. b. voor woningen: één stallingplaats per woning.
2. De vergunning voor een bedrijfsgarage met plusplaatsen als bedoeld in het eerste lid onder a. wordt slechts verleend onder de voorwaarde dat de vergunninghouder van de bedrijfsgarage de plusplaatsen, buiten werktijd gedurende een aaneengesloten periode van tenminste 14 uur per etmaal, beschikbaar stelt aan centrumbewoners of -bedrijven als bedoeld in art. 1.1. onder f.
3. De vergunning voor een bewonersgarage met plusplaatsen als bedoeld in het eerste lid onder b. wordt slechts verleend onder de voorwaarde dat alle stallingplaatsen slechts regulier zullen worden gebruikt door centrumbewoners of -bedrijven als bedoeld in art. 1.1. onder f.
4. Indien de plusplaatsen gedurende een door het dagelijks bestuur nader vast te stellen periode niet in gebruik wordt genomen voor het in deze bepaling aangegeven doel met inachtneming van de daartoe bepaalde voorschriften en/of voorwaarden, kan het dagelijks bestuur de vergunning inperken tot het maximum aantal plaatsen zoals op grond van de parkeernorm vastgesteld.
5. De vergunninghouder is verplicht het bij of krachtens het in dit artikel bepaalde na te leven. Het dagelijks bestuur kan in bijzondere gevallen van deze verplichting tijdelijk ontheffing verlenen.

5 Parkeerbalans

5.1 Toetsing maximum aantal parkeerplaatsen

De beschikbare capaciteit van de parkeergarage is bestemd voor de te realiseren woningen, kantoren en winkels binnen het gebouw. Volgens de parkeernorm behorende bij de status Witte vlek dienen voor de appartementen 94 parkeerplekken te worden voorzien en 74 parkeerplekken voor de kantoren en winkels. Na herontwikkeling kunnen 140 parkeerplekken in de parkeerkelder gerealiseerd worden. Dit betekent dat er 28 plaatsen uitgewisseld dienen te worden (zogenaamde dubbelplaatsen). Dit kan gerealiseerd worden door overdag uit te gaan van parkeren voor bedrijven en buiten kantooruren uit te gaan van parkeren door bewoners.

Omdat de stallingruimte als een Witte Vlek wordt gezien overeenkomstig de Nota van Uitgangspunten, is geen sprake van Plusplaatsen.

5.2 Toetsing minimum aantal parkeerplaatsen

Overeenkomstig de CROW-publicatie 182: "Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering" kan een onderbouwing worden gemaakt voor het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen. In paragraaf 2.6 van de publicatie zijn tabellen opgenomen waar per gebiedstype (in onderhavig geval centrum – zeer sterk stedelijk) de parkeercijfers per gebruiksfunctie zijn opgenomen. Op basis van deze tabellen is het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen bepaald. Het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen in de nieuwe parkeergarage is weergegeven in kolom 3 "excl. bezoekers woningen" in onderstaande tabel. Voor de winkelruimten is er reeds vanuit gegaan dat bezoekers van de winkels geen gebruik maken van de parkeervoorziening in het ABN-AMRO gebouw. Uit de berekening blijkt in eerste instantie dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen niet toereikend is. Echter de parkeervraag van verschillende functies valt niet samen in de tijd. Door het opstellen van een parkeerbalans (hoofdstuk 5 tabel 5 van de publicatie) kan het gecombineerd gebruik worden bepaald. De resultaten van het gecombineerd gebruik zijn in onderstaande tabel opgenomen. Voor de winkelruimten is afgeweken van de CROW-publicatie omdat in onderhavige voorziening enkel parkeerplekken voor het personeel ter beschikking worden gesteld. Er is daarom met 100% gebruik van personeel gerekend op dagen dat de winkels open zijn (worst case).

omschrijving	aantal woningen/ m ² BVO	excl. bezoekers woningen	gecombineerd gebruik						
			werkdag			koop- avond	zaterdag		zondag middag
			dag	middag	avond		middag	avond	
High end apartments	44	44,0	22,0	26,4	44,0	39,6	26,4	26,4	30,8
Mid Rated apartments	23	20,7	10,4	12,4	20,7	18,6	12,4	12,4	14,5
Social Housing	27	21,6	10,8	13,0	21,6	19,4	13,0	13,0	15,1
Kantoorruimte	6244	50,0	50,0	50,0	2,5	5,0	2,5	0,0	0,0
Winkelruimte (alleen personeel)	3020	11,3	11,3	11,3	11,3	11,3	11,3	0,0	0,0
Totaal		147,6	104,4	113,1	100,1	94,0	65,6	51,8	60,4

Uit de tabel blijkt dat bij gecombineerd gebruik van de parkeerplekken over de verschillende functies voldoende parkeercapaciteit in het gebouw aanwezig is indien 140 plekken worden voorzien.

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV

ir. S.J.B. Voermans,
senior projectleider

Bijlage I

Bijlage I-1 Weergave invoergegevens en rekenresultaten

Oorspronkelijk gebruik

Werk- en locatieprofiel

Hoofdgroep	kantoreengebied
Type werkgebied	zakelijk, zonder ballefunctie
Eenheden van grootte	m2 bvo
Grootte (in eenheden)	23.680,00
Ligging in stedelijk gebied	centrumlocatie

Stedelijkheidsprofiel

Stedelijkheidsgraad	zeer sterk stedelijk
---------------------	----------------------

Uitkomsten berekeningen (I)

mvt/etmaal (gemiddelde weekdag) 639

mvt/etmaal (gemiddelde werkdag) 852

Dag- en/of seizoenseffecten

Dag	gemiddelde weekdag
Maand	gemiddelde maand

Uitkomsten berekeningen (II)

mvt/etmaal 639
(gevraagde combinatie dag/maand)

Werk- en locatieprofiel

Hoofdgroep	kantoreengebied
Type werkgebied	zakelijk, zonder bijkantoor
Eenheid van grootte	m2 bvo
Grootte (in eenheden)	9.264,00
Ligging in stedelijk gebied	centrumlocatie

Stedelijkheidsprofiel

Stedelijkheidsgraad	zeer sterk stedelijk
---------------------	----------------------

Uitkomsten berekeningen (I)

mvt/etmaal (gemiddelde weekdag) 250

mvt/etmaal (gemiddelde werkdag) 333

Dag- en/of seizoenseffecten

Dag	gemiddelde weekdag
Maand	gemiddelde maand

Uitkomsten berekeningen (II)

mvt/etmaal 250
(gevraagde combinatie dag/maand)

Beoogd gebruik

Woon- en locatieprofiel

Ijgling in stedelijk gebied	centrum-stedelijk (hoge dichtheid)	
Autobezit per woning	0,00	
Ijgling t.o.v. OV-knooppunten en/of sec. knooppunt of KC knooppunt < 1 km		
afgelegenheid		

Gedistribueerde verdeling over woningtypen

woningtype onbekend	0
woning, koop vrijstaand, met garage	0
woning, koop vrijstaand, zonder garage	0
woning, koop 2-onder-1 kap, met garage	0
woning, koop 2-onder-1 kap, zonder garage	0
woning, koop rijwoning, met garage	0
woning, koop rijwoning, zonder garage	0
woning, koop etage, met garage	67
woning, koop etage, zonder garage	0
woning, huur etage, met garage	0
woning, huur etage, zonder garage	27
woning, huur seniorein, met garage	0
woning, huur seniorein, zonder garage	0
woning, huur overig, met garage	0
woning, huur overig, zonder garage	0
total	94

Uitkomsten berekeningen (I)

in/etmaal (gemiddelde weekdag) 307
in/etmaal (gemiddelde werkdag) 323

Dag- en/of seizoenseffecten

Dag	gemiddelde werkdag
Maand	gemiddelde maand

Uitkomsten berekeningen (II)

in/etmaal 307
(gevarieerde combinatie dag/maand)