

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Afima BV

Verkeerstoets Tetterodegebouw

Actualisering verkeersproductie en -attractie en parkeren

Datum
Kenmerk
Eerste versie

16 augustus 2013
AFM002/Gsh/0005

1 Inleiding

Bij het opstellen van een bestemmingsplan hoort in het kader van een goede ruimtelijke ordening het in beeld brengen van de effecten voor onder meer verkeer. In oktober 2011 heeft Goudappel Coffeng BV een quick scan uitgevoerd naar de verkeersproductie en de parkeerbehoefte van de ontwikkeling van het Tetterodegebouw (kenmerk AWT008/Bkd/0033 d.d. 10 oktober 2011).

De notitie 'Verkeerstoets Tetterodegebouw, Update verkeersgeneratie en parkeren', kenmerk AFM001/Mdm/0002 d.d. 4 maart 2013 was de eerste actualisering van deze quick scan.

In de voorliggende notitie wordt in verband met een programmawijziging van de nieuwe functies in het Tetterode gebouw opnieuw een actualisering ten behoeve van het bestemmingsplan uitgevoerd.

2 Initiatief

Aan de Willem de Zwijgerlaan 334 ligt de voormalige kantoor- en bedrijfslocatie van het bedrijf Tetterode, dat handelde in kantoormachines. Het pand is nu eigendom van Afima BV, dat voornemens is om GDV¹-achtige winkelvoorzieningen en studentenwoningen in dit gebouw te realiseren. In het gebouw is tevens een inpandige parkeergarage voorzien.

Goudappel Coffeng heeft in 2011 voor de beoogde GDV-vestiging een quick scan opgesteld met betrekking tot de toekomstige parkeersituatie en de toekomstige verkeersbelasting op de wegen rondom de planlocatie na ombouw van het bedoelde pand. Hieronder wordt deze quick scan geactualiseerd op de laatste inzichten qua functioneel programma.

¹ GDV = Grootschalige detailhandelsvestigingen.

2.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 wordt het actuele functieprogramma voor het perceel Willem de Zwijgerlaan 334 weergegeven. Hoofdstuk 4 beschrijft de verkeerssituatie in 2011. De nieuwe situatie wordt beschreven en geanalyseerd in hoofdstuk 5 (parkeren) en hoofdstuk 6 (verkeersproductie en -attractie).

3 Programma en uitgangspunten

3.1 Programma

In tabel 3.1 is het actuele functionele programma voor het gebouw Willem de Zwijgerlaan 334 weergegeven.

	omvang	opmerking
grootschalige detailhandel GDV	7.500 m ² bvo	geopend van 10.00–21.00 uur
studentenwoningen	117 stuks	
appartementen	2 stuks	
restaurant t.b.v. GDV en woningen	315 m ² bvo	
horeca overig	785 m ² bvo	50% café, 50% restaurant
maatschappelijke dienstverlening	1.200 m ² bvo	

Tabel 3.1: Functioneel programma perceel Wilem de Zwijgerlaan 334

Inpandig in het gebouw is daarnaast ruimte voor 204 parkeerplaatsen; op het naastliggende terrein kunnen 90 parkeerplaatsen worden ondergebracht.

3.2 Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn in dit onderzoek gehanteerd:

- Onder GDV valt detailhandel, met een minimum gebruiksvloeroppervlak (GVO) van 1.500 m² per vestiging, waarvan uitgezonderd de branche food. De uitzondering van de branche food betekent dat bijvoorbeeld supermarkten in het bestemmingsplan niet mogelijk worden gemaakt. Wel mogelijk zijn functies die te vergelijken zijn met een Mediamarkt. In de berekeningen is uitgegaan van de functie 'winkelboulevard'.
- Voor het dienstencentrum wordt uitgegaan van (maatschappelijke) dienstverlening. Omdat de exacte invulling van dit programma nog niet bekend is, vertegenwoordigt de functie 'apotheek' daarbij de gemiddeld te verwachten verkeersproductie en parkeerdruk.
- Voor horeca is uitgegaan van café/cafetaria/restaurant. Het restaurant in het complex functioneert op piekmomenten met name voor de overige functies in het gebouw (vooral voor de winkelvoorzieningen). Om die reden is ervan uitgegaan dat op het maatgevende moment voor de parkeervraag van het complex (zaterdagmiddag) het restaurant wordt bezocht door de dan al aanwezige winkelbezoekers en er dus geen extra parkeervraag wordt veroorzaakt.

- Voor de berekening van de parkeervraag van het complex en de verkeersproductie ervan is gebruikt gemaakt van de meest actuele CROW-kencijfers². Hiervan worden in deze studie de minimumwaarden gehanteerd. Om de volgende redenen is gekozen voor deze minimumwaarden:
 - het betreft een locatie met uitstekende OV-bereikbaarheid (tram en bushaltes binnen 500 meter);
 - Amsterdam heeft gemiddeld een lager autogebruik dan de rest van Nederland.
- De gemeente Amsterdam gaat voor alle gebieden tussen het centrum en de Ring A10 uit van 'schil van het centrumgebied'. Daarnaast is Amsterdam te kenmerken als 'zeer sterk stedelijk' op basis van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek over de adressendichtheid.

4 De huidige verkeerssituatie

4.1 Ligging

In figuur 4.1 is de ligging van het pand aan de Willem de Zwijgerlaan 334 weergegeven. De locatie is bereikbaar via de parallelweg van de Willem de Zwijgerlaan. Aan de zuidoostzijde van het pand is een parkeerterrein, waar 99 parkeervakken op eigen terrein liggen. Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bedraagt $118 + 99 = 217$ parkeerplaatsen.

Daarnaast zijn er op de openbare weg (langs de parallelweg) 138 haakse parkeervakken gesitueerd tussen de percelen Willem de Zwijgerlaan 334 en 352.



Figuur 4.1: Ligging Willem de Zwijgerlaan 334 (Ondergrond: Google)

² CROW-publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, d.d. 27 juli 2012.

4.2 Waarneming parkeren in 2011

Om inzichtelijk te maken hoe de parkeerruimte rond het planperceel wordt gebruikt, zijn er in 2011 twee zogenaamde 'parkeerdrukmetingen' gehouden: op woensdag 24 augustus 2011 (14.00 uur) en zaterdag 27 augustus 2011 (14.00 uur). In tabel 4.1 zijn hiervan de resultaten weergegeven.

	aantal geparkeerde auto's	aantal parkeerplaatsen	bezetting (%)
<i>woensdag 24 augustus 2011</i>			
eigen terrein: parkeerterrein nr. 334	0	99	0%
parallelweg tussen nr. 334 en nr. 352	19	138	14%
totaal	19	237	8%
<i>zaterdag 27 augustus 2011</i>			
eigen terrein: parkeerterrein nr. 334	0	99	0%
parallelweg tussen nr. 334 en nr. 352	33	138	24%
totaal	33	237	14%

Tabel 4.1: Huidige parkeerdruk (2011)

Uit de tabel blijkt dat er nog veel vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn op de openbare weg: 76-86% van de parkeervakken langs de parallelweg is nog beschikbaar op de maatgevende drukste momenten

4.3 Verkeer van/naar het gebouw

Op basis van de vigerende bestemming van het pand is nagegaan wat de omvang kan zijn van de hoeveelheid autoverkeer van/naar het gebouw (de zgn. 'verkeersproductie en -attractie'). In het pand kan een distributiecentrum worden gevestigd. Een distributiecentrum heeft van alle mogelijke bedrijvigheid de hoogste verkeersproductie en -attractie. Uit nadere analyse is echter gebleken dat in de situatie van Tetterode er sprake was van een hogere verkeersproductie en -attractie. Derhalve is Tetterode als basis genomen bij het bepalen van de verkeersproductie en -attractie in de referentiesituatie.

Bij Tetterode werkten ongeveer 200 fte:

- 100 fte kantoor;
- 30 fte verkoop;
- 70 fte techniek;
- 20 fte cursus/opleiding.

In tabel 4.2 is de verkeersproductie van Tetterode voor een werkdag weergegeven. Deze is opgesteld aan de hand van kengetallen van het CROW (publicatie 256).

Drie à vier keer per jaar vonden er 'open huizen' plaats in het gebouw van Tetterode met ongeveer 2.500 bezoekers per dag. Drie keer vond er tevens een themabijeenkomst

plaats (300 tot 400 bezoekers per keer). Deze incidentele evenementen zijn niet meegenomen in de berekening van de verkeersproductie en -attractie in tabel 4.2.

	ritten per fte	totaal aantal ritten (etmaal)
kantoor/verkoop/cursus	2,5	375
techniek	4,5	315
totaal		690

Tabel 4.2: Verkeersproductie en -attractie Tetterode per etmaal (doordeweekse dag zonder evenementen). Bron: oorspronkelijke quick scan notitie (AWT008/Bkd/0033 d.d. 10 oktober 2011).

5 Berekeningen bestemmingsplansituatie

5.1 Verkeersproductie en -attractie van het complex

Voor de verkeersproductie en -attractie (de hoeveelheid autoverkeer die van/naar het pand rijdt) is uitgegaan van CROW-publicatie 317.

Voor de functie horeca/restaurant zijn er geen genormeerde cijfers voor de verkeersproductie en -attractie beschikbaar. De verkeersproductie/attractie is daarom bepaald op basis van bezoekersaantallen. Op basis van onderzoek³ is voor een gemiddeld restaurant sprake van 19.000 bezoekers per jaar. De oppervlakte die wordt voorzien in het plan-gebied is aanzienlijk groter dan een gemiddeld restaurant. Daarom wordt -als 'worst case'- uitgegaan van 50.000 bezoekers per jaar. Dit leidt tot circa 140 bezoekers gemiddeld per dag. Bij een gemiddelde autobezetting van 2 personen per auto leidt dit tot circa 140 autobewegingen per dag: $140/2$ (auto's) * 2 (aankomst- en vertrekrit).

Voor de functie 'apotheek' is per vestiging sprake van gemiddeld 107,2 ritten (96,5 – 117,8). Bij het uitgangspunt dat een apotheek een gemiddelde vloeroppervlakte heeft van circa 200 m² bvo⁴), leidt dit tot 643 autoritten per dag ($1.200/200$ * 107,2).

De berekende verkeersproductie en -attractie is opgenomen in tabel 5.1. Het nieuwe functionele programma voor de ombouw van het pand Willem de Zwijgerlaan 334 leidt tot circa 1.874 autobewegingen per dag in twee richtingen.

³ Onderzoek verwachte bezoekersaantallen, Stichting Culturele Hoofdstad Amsterdam, 2007
⁴ Stipo Kennisbank Van Mensen naar Meters, januari 2009.

programma	CROW functie	kencijfer	functioneel programma	aantal autoritten per dag, twee richtingen
GDV	winkelboulevard	13,2	7.500 m ² bvo	990
studentenwoningen	kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,8	117 stuks	94
appartementen	koop, etage, midden	3,7	2 stuks	7
restaurant		0	315 m ² bvo	in 'overige horeca'
overige horeca	grand café	nb	785 m ² bvo	140
(maatschappelijke) dienstverlening	apotheek	16	1.200 m ² bvo	643
totaal				1.874

Tabel 5.1: Verkeersgeneratie per scenario is motorvoertuigen per dag

5.2 Parkeren

Ook voor de parkeerberekeningen is uitgegaan van CROW-publicatie 317. Tabel 5.2 laat de gebruikte kencijfers zien. Voor de vergelijkende functie van 'apotheek' voor het onderdeel 'dienstverlening' is weer uitgegaan van een oppervlakte van gemiddeld 200 m² bvo voor een apotheek (zie 5.1. hierboven).

programma	functie	kencijfer	eenheid	parkeer-behoefte
GDV 7.500 m ² bvo	winkelboulevard	2,75	100 m ² bvo	206,3
117 studentenwoningen ⁴	kamerverhuur, studenten	0,1	woning	11,7
twee appartementen (inclusief bezoek)	koop, etage, midden	1,1	woning	2,2
restaurant 315 m ² bvo		9,0	100 m ² bvo	28,4
overige horeca 785 m ² bvo	bar/café	5,0	100 m ² bvo	39,3
dienstencentrum 1.200 m ² bvo	apotheek	2,55	200 m ² bvo	15,3
				303,2

Tabel 5.2: Gehanteerde kencijfers parkeren

De parkeervraag verschilt gedurende de week. Tabel 5.3 laat de aanwezigheidspercentages zien voor de verschillende functies.

⁴ Gebaseerd op het gemiddelde autobezit van studenten in Amsterdam (8,5%), vermeerderd met 1,5 % veiligheid.

programma	aanwezigheidspercentages							
	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
GDV	30%	60%	10%	80%	0%	100%	0%	0%
studentenwoningen	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
appartementen	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
horeca	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
dienstverlening	100%	75%	10%	15%	0%	15%	10%	10%

Tabel 5.3: Aanwezigheidspercentages (bron: CROW-publicatie 317)

Voor de dienstverlening is de gemiddelde aanwezigheid van sociaal medische voorzieningen aangehouden, waarbij in verband met het toekomstige winkelkarakter van deze locatie de aanwezigheid op koopavond en zaterdagmiddag 50% hoger is aangehouden dan in CROW publicatie 317 is aangegeven.

Op basis van tabellen 5.2 en 5.3 de parkeervraag voor verschillende momenten van de week berekend. Tabel 5.4 laat de parkeervraag zien op die verschillende tijdstippen.

	zonder dubbel-gebruik	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
GDV 7.500 m ² bvo	206,3	61,9	123,8	20,6	165,0	0	206,3	0	0
117 studentenwoningen	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7
twee appartementen (inclusief bezoek)	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
restaurant 315 m ² bvo	28,4	8,5	11,4	25,6	0	0	0	28,4	8,5
overige horeca 785 m ² bvo	39,3	11,8	15,8	35,4	37,3	0	27,5	39,3	11,8
dienstverlening	15,3	15,3	11,5	1,5	2,3	0	2,3	1,5	1,5
totaal	303,2	111,4	176,4	97,0	218,5	13,9	250,0	83,1	35,7

Tabel 5.4: Parkeervraag op verschillende momenten van de week (per scenario)

Uit tabel 5.4 blijkt dat de zaterdagmiddag bepalend is voor de parkeervraag (250 parkeerplaatsen). Toelichting:

- De studentenwoningen en appartementen hebben eigen parkeerplaatsen in de parkeergarage in het gebouw, die niet door andere doelgroepen te gebruiken zijn. Om die reden is uitgegaan van permanent 100% bezetting van deze plaatsen.
- Op de piekmomenten qua winkelbezoek functioneert het restaurant (nagenoeg) uitsluitend voor de winkels. Omdat de parkeervraag van winkelbezoekers al apart is opgenomen, vraag het restaurant op die momenten geen aanvullende parkeergelegenheid. Daarom is de parkeervraag door het restaurant op de specifieke winkelmomenten bepaald op nihil (0).

De maximale toekomstige parkeervraag bedraagt 250 parkeerplaatsen op zaterdagmiddag. Het totale aanbod van parkeerplaatsen in de toekomstige situatie is 294 parkeerplaatsen op eigen terrein (204 parkeerplaatsen in de nieuwe parkeergarage en 90 parkeerplaatsen op het naastliggende terrein). Er is dus ruim voldoende parkeergelegenheid aanwezig.

N.b.: stadsdeel West hanteert de 'Parkeernota 2012 – 2020' als basis voor de toe te passen parkeerkencijfers. Deze nota is nog gebaseerd op 'oude' CROW-kengetallen, die voor de grootschalige detailhandel hoger waren dan die in CROW-publicatie nr. 317. Per 100 m2 bvo hanteert het stadsdeel 3,375 benodigde parkeerplaats, terwijl CROW-publicatie nr. 317 uitgaat van (gemiddeld) 2,75 parkeerplaats per 100 m2 bvo.

Als de berekening van tabel 5.4 hierboven wordt gedaan met het kengetal van 3,375 parkeerplaats per 100 m2 bvo GDV, is de maximale parkeerbehoefte op zaterdagmiddag (afgerond) 297 parkeerplaatsen. Bij dit uitgangspunt – dat te beschouwen is als een soort 'worst case' situatie – kan de benodigde parkeeromvang – op 3 parkeerplaatsen na – op eigen terrein worden opgevangen.

Van de 138 parkeerplaatsen in de openbare ruimte is op basis van de parkeerdrukmeting bekend dat er in de huidige situatie op zaterdagmiddag (het maatgevende moment qua parkeervraag) circa 33 parkeerplaatsen bezet zijn. Hier is dus op zaterdagmiddag (het piekmoment qua parkeervraag) een nog ongebruikt parkeerareaal van eveneens ruim 100 parkeerplaatsen aanwezig. De 'overloop' van 3 parkeerplaatsen op zaterdagmiddag naar het openbare parkeerareaal (in geval van de 'worst case' benadering) is dus goed mogelijk.

6 Conclusies

6.1 Conclusie verkeersproductie en -attractie

In de huidige situatie genereert het Tetterodegebouw 690 autobewegingen op een doordeweekse dag. Bij het gekozen ontwikkelingsprogramma is de toekomstige verkeersproductie en -attractie van het gebied 1.874 autobewegingen (in twee richtingen per dag).

Als gevolg van de nieuwe functies op het perceel Willem de Zwijgerlaan 334 stijgt de verkeersproductie en -attractie ten opzichte van het voormalige gebruik van Tetterode met circa 172%.

In het avondspitsuur⁵ stijgt de intensiteit van autoverkeer met circa 118 motorvoertuigbewegingen per uur. Per minuut zijn dat gemiddeld twee motorvoertuigbewegingen (heen- en terugrichting gesommeerd) extra ten opzichte van de situatie waarin Tetterode

⁵ In het avondspitsuur rijdt circa 10% van de totale verkeersproductie en -attractie van de etmaalperiode.

nog functioneerde. Aangezien de extra verkeersbewegingen zich redelijk verspreiden over het wegennet in alle windrichtingen, kan geconcludeerd wordt dat de toename van het verkeer geen significante verslechtering van de verkeersafwikkeling oplevert.

6.2 Conclusie parkeren

In tabel 6.1 is de toekomstige parkeerbehoefte na herontwikkeling van het perceel Willem de Zwijgerlaan 334 afgezet tegen de beschikbare parkeerplaatsen.

parkeervraag ontwikkelprogramma 100%	idem, maatgevend moment	parkeeraanbod eigen terrein	reservecapaciteit openbare weg maatgevend moment
350 pp	297 pp	294 pp	105 pp

Tabel 6.1: Parkeerbalans na herontwikkeling

Op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) is de parkeercapaciteit van het complex nagenoeg voldoende om de parkeervraag op te nemen. Op de openbare weg is er op dat moment nog een reservecapaciteit van 105 parkeerplaatsen beschikbaar.