



Memo

Aan Marcel Zwaagman
Van Anja Binnekamp, tel 06 – 13326561, a.binnekamp@amsterdam.nl

Datum woensdag 18 maart 2015

Inleiding

Het stadsdeel wil in verband met wijziging van het bestemmingsplan Landlust en Gibraltarbuurt weten welke invloed een functiewijziging van 2 panden (de El Amienschool aan de Admiraal de Ruyterweg 410) en het voormalige speeltuingebouw aan de Haarlemmerweg 645 heeft op de parkeerdruk in de openbare ruimte. Zonder te weten wat de precieze invulling is van de nieuwe bestemming, kan niet goed objectief berekend worden met welke parkeervraag rekening moet worden gehouden en welke oplossingen toegepast kunnen worden. Om toch een beeld te geven van de parkeervraag bij een herbestemming wordt uitgegaan van een functiewijziging die het meeste effect heeft op de parkeerdruk: de woonfunctie.

Parkeernota

Beleid van stadsdeel West (vastgestelde Parkeernota 2012- 2020) is dat een nieuw bouwinitiatief (ook vervangende bouw en transformatie) geen significante extra parkeerbehoefte voor de openbare ruimte tot gevolg mag hebben. Een significante extra parkeerbehoefte dient opgevangen te worden in een parkeervoorziening. Bij een functie- bestemmingswijziging waarbij sprake is van een substantiële extra parkeervraag ten opzichte van de vorige situatie wordt een maatwerkoplossing gezocht indien het technisch en/of economisch niet haalbaar is deze extra vraag op te vangen in een parkeervoorziening.

Verwachte parkeerbehoefte bij wijziging bestemming

Voor alle andere functies worden de parkeerkencijfers van het CROW gebruikt. Deze parkeerkencijfers geven inzicht in de verwachte behoefte aan parkeren bij diverse bestemmingen Amsterdam heeft in de nota locatiebeleid uit 2008 parkeerkencijfers voor de Amsterdamse situatie opgenomen. Deze cijfers zijn gebaseerd op verouderde CROW-parkeerkencijfers (2004). Toch worden in dit advies deze cijfers gebruikt omdat het CROW niet beschikt over parkeerkencijfers voor buurthuizen..

Stadsdeel West heeft voor woningen zelf parkeernormen ontwikkeld. Deze parkeernormen zijn terug te vinden in hoofdstuk 6 van de Parkeernota stadsdeel West 2012 – 2020. De volgende normen zijn van kracht:

	Minimum norm per woning/eenheid (excl bezoekers)	Maximum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Bezoekers per woning
Woning duur (koop en vrije sector)	0,6	0,9	0,2 per woning
Woning goedkoop (sociale huur)	0,4	0,6	0,2 per woning
Serviceflat	0,3	0,3	0,3 per woning
Kamerverhuur (studentenwoningen)	0	0,1	0,1 per woning

In het vergunninggebied Bos en Lommer 1 waar beide locaties onder vallen is de bruto reële parkeerdruk 74,4%.

Admiraal de Ruijterweg 410 (voormalige El Amienschool)

In het pand is ruimte voor maximaal 18 middelgrote woningen van +/- 75 m² (6 op elke verdieping, 3 voor/3 achter) of maximaal 24 kleinere woningen van 50 m². Het gaat om een relatief klein project, dus er is kans op een grotere variantie. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte wordt daarom uitgegaan van een hogere norm dan de minimum norm die bij grote projecten in de regel gebruikt wordt. Naar verwachting geeft een norm van 0,8 voor dure woningen en een norm van 0,5 bij goedkope woningen voor deze locatie een goede voorspelling van de parkeerbehoefte.

De bruto parkeerdruk van dit deel van de Admiraal de Ruijterweg is bovendien hoog, te weten > 100% aan de zijde van de voormalige El Amienschool, en tussen de 90 – 100% aan de overzijde van de weg. Hierdoor is er nauwelijks sprake van frictieleegstand en een grote kans op ongewenst zoekverkeer. Er is geen wachtlijst voor het vergunninggebied Bos en Lommer 1.1, waar deze locatie onder valt.

Uitgaande van 18 dure woningen (koop en vrije sector) of 24 goedkopere woningen (sociale huur) neemt de parkeerbehoefte toe met respectievelijk 14 en 12 parkeerplekken in de openbare ruimte (exclusief bezoekersparkeren van gemiddeld respectievelijk 4 en 5 plekken). Hiervan wordt niet de parkeerbehoefte van de oude situatie (basisschoolfunctie tot medio 2014) afgetrokken omdat de parkeerbehoefte van een basisschool met name overdag tot claims op de openbare ruimte leidt, dus in een dagdeel waarin de parkeerdruk aanzienlijk lager is dan 's-avonds. De parkeerbehoefte van bewoners manifesteert zich met name in de avonduren, waarin de parkeerdruk ook het hoogst is.

Conclusie

Een woonfunctie heeft het grootste effect op de parkeerdruk. In het vergunninggebied Bos en Lommer -1 is de parkeerdruk acceptabel, maar in de straatsectie waar de Admiraal de Ruijterweg is gelegen, is de parkeerdruk zeer hoog. Omdat het vergunningplafond nog niet bereikt is, zullen vergunningsaanvragen van de nieuwe bewoners verleend worden. Er kan geen extra parkeerruimte op straat worden gerealiseerd, waardoor de parkeerdruk op piektijden flink zal toenemen. Omdat het een groot vergunninggebied betreft met een acceptabele bruto reële parkeerdruk (74,4%), kan de lokale hoge druk in het gebied worden opgevangen.

Advies

Voor de extra geschatte parkeerbehoefte van maximaal 14 plekken is geen extra parkeerareaal in de openbare ruimte beschikbaar. Ook is er geen buitenruimte beschikbaar op het perceel zelf. Aan de voorzijde is het trottoir weliswaar iets breder omdat de gevellijn terugwijkt, maar de ruimte is niet groot genoeg om autoparkeerplekken in te passen. Het advies is om hier fietsparkeerplekken te creëren omdat in deze straat de behoefte aan extra fietsparkeercapaciteit groot is. De woningen beschikken in de regel niet over bergingen en de aanleg van vrijliggende fietspaden is ten koste gegaan van ruimte op het trottoir. Voor het autoparkeren kan mogelijk ruimte gecreëerd worden in het vergunninggebied. Geadviseerd wordt om voor minimaal de helft van het aantal benodigde plekken (=7) te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplekken in het vergunninggebied aan te leggen.

Speeltuingebouw Haarlemmerweg 645

Aan de Haarlemmerweg 645 wordt nieuwbouw ten behoeve van woningen en/of de speeltuin Nieuw-Gibraltar mogelijk gemaakt. Deze bebouwing vervangt het huidige tweelaagse speeltuingebouw. Bij de nieuwbouw en de wijziging van de bestemming (waarschijnlijk woningen) moet worden ingezet op het realiseren van een parkeervoorziening op eigen terrein, conform de daartoe vastgestelde parkeernormen (Parkeernota hoofdstuk 6). Het gaat hier om een speeltuingebouw dat op dit moment in geringe mate autoverkeer aantrekt, en een gebouw dat door toevoeging van extra lagen, meer dan 4 keer zo groot wordt als het huidige gebouw (van 400m² naar 1700m²). Uit de parkeerdrukmeting 2014 blijkt dat de parkeerdruk op het wegvak voor de locatie hoog is (90 – 100% parkeerstrook zuidzijde) tot zeer hoog (> 100% parkeerstrook noordzijde) is.

In de nieuwbouw kunnen gelet op de oppervlakte van 1700 m² ongeveer 12 – 18 woningen worden ondergebracht. Ook hiervoor geldt dat het een relatief klein project is en dat vanwege een grotere kans op variantie daarom niet de minimumnorm wordt gebruikt bij het inschatten van de parkeerbehoefte maar een hogere norm van 0,8 voor vrije sectorwoningen en 0,5 voor sociale huurwoningen. Bij een norm van 0,8 bij 12 dure woningen bedraagt de parkeerbehoefte 10 parkeerplekken. Bij een norm van 0,5 bij 18 sociale huurwoningen bedraagt de extra parkeerbehoefte 9 parkeerplekken.

Voor het parkeren van bezoekers moet rekening worden gehouden met een parkeerbehoefte van $0,2 \times 12 = 2$ parkeerplekken (vrije sector woningen) en $0,2 \times 18 = 4$ parkeerplekken (sociale huurwoningen).

Voor een juist beeld van de toekomstige situatie, moet de huidige parkeerbehoefte van de verwachte parkeerbehoefte worden afgetrokken. Voor het indiceren van de parkeerbehoefte in de huidige situatie is gebruik gemaakt van de nota Locatiebeleid Amsterdam 2008. Voor een verenigingsgebouw geldt per 100 m BVO (bruto vloer oppervlak) een norm van minimaal 0,75 en maximaal 3 parkeerplekken. Omdat de vereniging geen buurtoverschrijdende functie heeft zal er door bezoekers vermoedelijk weinig gebruik worden gemaakt van de auto. Er is daarom gerekend met een norm die net even boven het minimum ligt: 1 parkeerplek per 100 m. Dit betekent een huidige parkeerbehoefte van 4 plekken.

Conclusie

De totale extra parkeerbehoefte in het geval van sociale huurwoningen is 9 (bewoners) + 4 (bezoekers) minus 4 (huidige situatie) = 9 plekken. In het geval van vrije sectorwoningen is de extra parkeerbehoefte 10 (bewoners) + 2 (bezoekers) minus 4 (huidige situatie) = 8 plekken. Dit betekent dat de lokale parkeerdruk die al zeer hoog is, fors gaat toenemen.

Advies

Hoewel ook voor deze locatie net als bij de Admiraal de Ruijterweg 410, geldt dat in verband met de kleinschaligheid van het project, de lokale toename van de parkeerdruk opgevangen kan worden in het vergunninggebied wordt met klem geadviseerd om het parkeren van bewoners afhankelijk van de woningcategorie variërend tussen de 8 (bij vrije sector woningen) en 9 (bij sociale huurwoningen) op eigen terrein onder te brengen. De adressen dienen in het uitwerkingsbesluit parkeren van stadsdeel West te worden uitgesloten in de omschrijving van het vergunninggebied. Het bezoekersparkeren valt weg tegen de huidige behoefte en kan in de openbare ruimte worden opgevangen.

Met vriendelijke groet,

Anja Binnekamp
Beleidsadviseur
Verkeer en openbare ruimte