

Onderzoek Parkeerbehoefte

Bedrijven Centrum Osdorp

Stadsdeel Osdorp

Opdrachtgever: Stadsdeel Osdorp

ECORYS-AVM

Amsterdam, 18 december 2008

ECORYS-AVM
Rijnspoorplein 28
1018 TX Amsterdam

T 020 638 97 56
F 020 638 98 36
E avm@ecorys.com
W www.avm.ecorys.nl
K.v.K. nr. 24316726

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Huidige situatie en gewenste bedrijven	6
2.1	Huidige situatie	6
2.2	Bereikbaarheid	6
2.3	Gewenste bedrijven	8
2.3.1	Inleiding	8
2.3.2	Ontwikkeling	8
2.3.3	Gewenste verruiming vestigingsmogelijkheden	8
3	Huidige parkeersituatie	10
3.1	Onderzoeksverantwoording	10
3.2	Huidige Capaciteit BCO	10
3.3	Parkeerdruk BCO	10
4	Vergelijking met andere bedrijventerreinen.	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Locatiebeleid gemeente Amsterdam	12
4.3	B-locatie: Science Park Amsterdam (Oostkwadrant) en het WCW-terrein	12
4.4	C-locatie: Industrie terrein Schinkel Amsterdam (Stadsdeel Oud Zuid)	13
4.5	C-(R-) locaties bedrijventerrein Zeeburgerpad en Cruquius (Stadsdeel Zeeburg)	14
4.6	Andere gemeenten	15
4.6.1	Haarlem	15
4.6.2	Gemeente Leiden	16
4.7	Conclusie	17
5	Parkeerbalans	19
5.1	Inleiding	19
5.2	Huidige Gebruik Bedrijfsvloer Oppervlakte	20
5.3	Theoretische Parkeerbehoefte	21
6	Parkeerbalans voor de Toekomst	22
6.1	Potentiële Bedrijfsvloer Oppervlakte	22
6.2	Scenario 1: Parkeerbehoefte bij trendmatige groei BVO's	22
6.3	Scenario 2: gelijkmatige verdeling BVO over 4 functietypen	23
6.4	Scenario 3: verdeling BVO over 7 functietypen 30/20/20/10/10/10/10	24
6.5	Scenario's samengevat	24
7	Conclusies en aanbevelingen	24
7.1	De voorgestelde parkeernormen	25
7.2	Toepassing van de parkeernormen	25
7.3	Parkeerregulering	26
	Bijlage 1: Plattegrond BCO met sectie-indeling	27
	Bijlage 2: Huidige Capaciteit BCO	28
	Bijlage 3: Parkeertelling BCO	29
	Bijlage 4: Huidige bestemmingsplancategorieën BCO	30

1 Inleiding

Bedrijvencentrum Osdorp is een bedrijventerrein van 18 hectare (netto 10 ha) voor kleinere en middelgrote bedrijven maar waarvan het gebruik momenteel niet ideaal is. De bedrijvigheid is zeer divers en betreft confectiebedrijven, productiebedrijven, groothandelsbedrijven, grafische bedrijven en autobedrijven (onderhoud). Parkeren vindt hoofdzakelijk plaats op de openbare weg.

Het bedrijventerrein ligt in het noordwestelijk deel van Osdorp en wordt begrensd door de Ookmeerweg, de Baden Powellweg en de waterloop ten noorden van de Osdorper Ban.

In 2008 heeft het stadsdeel Osdorp gewerkt aan een nieuw perspectief voor bedrijvencentrum Osdorp. Het perspectief heeft als doel de gebruiksmogelijkheden te vergroten waardoor de leegstand minder wordt en het terrein een kwaliteitsimpuls krijgt. Daarnaast wordt er naar gestreefd het terrein intensiever te gebruiken. Ondergronds bouwen is mogelijk en de maximale bouwhoogte van 14 meter is op veel plekken nog niet volledig benut. Deze mogelijkheden zijn al verwerkt in het bestemmingsplan.

Initiatieven waarbij nieuwe functies een plek krijgen of waarbij het bruto vloeroppervlak van een gebouw toeneemt, zullen alleen kunnen plaatsvinden binnen de normen voor omgevingsbeïnvloeding. Een van die normen is die van parkeren. Momenteel is er geen uniforme parkeernorm voor het terrein waardoor elk initiatief apart beoordeeld dient te worden. Dit gebeurt op basis van de richtlijnen die het CROW heeft ontwikkeld. De indruk bestaat dat deze tot een theoretische parkeerbehoefte leidt die hoger ligt dan de werkelijke parkeerbehoefte op dit terrein. Er is daarom behoefte aan een specifieke norm voor het terrein en de bijbehorende functies. In het bestemmingsplan zijn nu geen parkeernormen opgenomen.

Een specifieke norm voor verschillende functies op het bedrijventerrein is echter niet voldoende. Het is immers net zo belangrijk om inzicht te hebben in de beschikbare parkeerruimte voor verschillende soorten van bedrijvigheid. Momenteel kunnen alleen parkeerplaatsen die direct rond een bedrijfsgebouw liggen worden toegerekend aan dit gebouw. Daardoor kan moeilijk rekening gehouden worden met dubbel gebruik van parkeervoorzieningen door bijvoorbeeld dienstverlening en (perifere) detailhandel¹.

Stadsdeel Osdorp heeft daarom Ecorys verzocht een onderzoek uit te voeren dat inzicht geeft in:

1. Een heldere parkeernorm voor alle, binnen het perspectief passende, bedrijvenfuncties. Deze norm moet juridisch waterdicht zijn.
2. Globaal inzicht in de mogelijkheden van alternatieve vervoerswijzen (OV, fiets) in relatie tot de parkeernormen.
3. Inzicht in de huidige parkeerbelasting van het gehele terrein
 - a. Telling van het huidige gebruik op 3 representatieve momenten (winkelpiek/zaterdagmiddag, kantoorpiek/maandagochtend en combi/vrijdagmiddag)

¹ Interne notitie Parkeernorm voor Bedrijven Centrum Osdorp, stadsdeel Osdorp, augustus 2008.

- b. Inzicht in de aanwezigheidspercentages van de verschillende functies
- 4. Inzicht in de mogelijke speelruimte van parkeren op het bedrijventerrein. Deze wordt verkregen door de huidige situatie te vergelijken met:
 - a. Het huidige gebruik met invulling van de leegstand
 - b. De parkeerbalans bij optimaal gebruik binnen het bestemmingsplan en verleende vrijstellingen. (bebouwingshoogte, intensiteit, functies)
 - c. Het maximale gebruik bij uitvoering van het perspectief BCO
 - d. Het parkeerbeleid in vergelijkbare situaties.

Uitgangspunt bij het bepalen van de parkeernomen is dat de parkeerbehoefte op het bedrijventerrein moet worden geacommodeerd, maar dat er ook niet meer parkeergelegenheid moet worden gecreëerd dan nodig. Verder is lichte regulering binnen het terrein om daarmee een optimaal gebruik van de beschikbare capaciteit te realiseren wel een optie: voor medewerker is bijvoorbeeld een langere loopafstand acceptabel dan voor bezoekers/klanten.

2 Huidige situatie en gewenste bedrijven

2.1 Huidige situatie

Het Bedrijvencentrum Osdorp is een gemengd bedrijventerrein, voor kleinere en middelgrote bedrijven. De huidige bedrijvigheid bestaat uit industrie, productie, groothandel en perifere detailhandel.

In het midden van Bedrijvencentrum Osdorp, op het Keurenplein staan twee bedrijfsverzamelgebouwen. Grafi Plaza is een verzamelgebouw voor grafische ondernemingen. West Side herbergt diverse bedrijven. In onderstaande tabel staat per locatie het soort bedrijf (volgens CROW typologie), het aantal gevestigde bedrijven en het totaal oppervlakte.

Locatie	Soort bedrijven (CROW)	Aantal bedrijven	Totaal oppervlakte
B2	Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven	7	6260
	Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven	7	1943
	Bedrijfsverzamelgebouw	77	17809
	bouwmarkt	2	565
	bowlingcentrum/biljartzaal	1	3654
	commerciële dienstverlening	4	1038
	Groothandel	7	5419
	Kantoren zonder baliefunctie	10	1679
	Restaurant	1	2219
	Sociaal cultureel centrum/wijk-/verenigingsgebouw	1	118
	Totaal	117	40704
B3	Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven	1	447
	Bedrijfsverzamelgebouw	14	2278
	bouwmarkt	3	3108
	cafe/bar/discotheek/cafetaria	1	28
	Groothandel	4	2073
	grootschalige detailhandel	3	4900
	Kantoren zonder baliefunctie	5	1254
	showroom	3	1500
	Totaal	34	15588
Totaal B2+B3		151	56292

Tabel 1. Huidige vestigingen BCO

2.2 Bereikbaarheid

Auto

Bedrijvencentrum Osdorp is gelegen langs de doorgaande route S106 die uitkomt op de snelwegen A9 en A10. Het gebied is via de A9 en A10 buiten de spitsperiodes relatief snel en gemakkelijk te bereiken. De A9 en A10 zijn een structureel knelpunt en de congestieperiode is vrij ruim. De congestieproblematiek speelt echter in de hele regio en is niet beperkt tot het rijkswegennet. Het Bedrijven Centrum Osdorp is aan 3 kanten ontsloten.

Parkeren

In het gebied van Bedrijvencentrum Osdorp en de omgeving kan nu gratis of op eigen terrein worden geparkeerd.

Openbaar vervoer

De locatie is redelijk ontsloten per openbaar vervoer. Langs het Bedrijvencentrum Osdorp loopt 1 buslijn (63 Station Lelylaan – Matterhorn) die op twee plekken halteert. Bij de kruising Ookmeerweg-Osdorperban en bij de kruising Ookmeerweg-Jan Rebelstraat is een halte gelegen. De buslijn rijdt maandag tot en met vrijdag vier keer per uur, in het weekend rijdt de bus twee keer per uur.

Tramlijn 17 (Osdorp Dijkgraafplein - Centraal Station) heeft op ongeveer 8 minuten loopafstand een halte. De tram rijdt tijdens de spits 10 keer per uur, in het weekend rijdt de tram 6 keer per uur.

Fiets

Voor bezoekers en medewerkers die in de buurt van het Bedrijven Centrum Osdorp wonen, kan de fiets een uitstekend vervoermiddel zijn. In het algemeen wordt de fiets voor afstanden van minder dan 7 kilometer als goed alternatief gezien voor de auto.

Het is niet bekend hoeveel fietsparkeerplaatsen er op het bedrijvencentrum aanwezig zijn.

2.3 Gewenste bedrijven

2.3.1 Inleiding

In het bestemmingsplan uit 2002 is aangegeven welke bedrijven wel en welke niet voor vestiging in aanmerking komen (zie lijst in bijlage 4). Het gebruik van de bedrijfspanden op het bedrijvencentrum Osdorp komt op dit moment slecht overeen met het in het huidige bestemmingsplan beoogde gebruik, namelijk productie en groothandel.

De beschikbare bedrijfsruimte wordt in hoge mate gebruikt door bedrijfsvestigingen die zich richten op bezoek en een grote verscheidenheid aan goederen en diensten aanbieden. De enquête van de Ondernemerskring BCO laat zien dat het gaat om ca. 70 % van de bedrijfsvestigingen. Deze bedrijfsvestigingen zijn te vatten onder begrippen als dienstverlening (in de meest brede betekenis van het woord, dus met toevoegingen als maatschappelijk, financieel, zakelijk, ambachtelijk, levensbeschouwelijk etc.), detailhandel, horeca, sport, ontspanning en vermaak (leisure).

2.3.2 Ontwikkeling

Bedrijven en ondernemernemingen zijn steeds lastiger in te delen in de gangbare bedrijfstypen als bijvoorbeeld productie en groothandel, detailhandel, dienstverlening en horeca.

Er ontstaan steeds meer mengvormen van bijvoorbeeld groot- en detailhandel, detailhandel en horeca of verschillende combinaties van dienstverlening. Bijvoorbeeld een verkooppunt voor brood met verstrekking van gereedgemaakte drank en etenswaren, een groothandel die nagenoeg geheel valt onder de definitie van detailhandel, een fysiotherapiepraktijk in combinatie met een sportschool en een kappersbedrijf. Hoofd- en nevenactiviteiten lopen hier door elkaar heen.

Daarnaast komt bij veel productiebedrijven ook steeds meer nadruk te liggen op kantoorachtige werkzaamheden, bijvoorbeeld drukkerijen, maar ook andere bedrijvigheid kent dit verschijnsel. In het bestemmingsplan is echter een maximum norm opgenomen voor kantoorruimte (30% met mogelijkheid tot vrijstelling tot 50%). Ook vormt deze lage norm een belemmering voor dienstverlenende bedrijven die een relatief groot oppervlak aan kantoor nodig hebben voor het uitvoeren van hun werkzaamheden.

2.3.3 Gewenste verruiming vestigingsmogelijkheden

Het perspectief wil inspelen op deze ontwikkeling en ruimte bieden aan vele soorten bedrijvigheid zonder dat er een wildgroei van grootschalige kantoorruimte ontstaat. Voor het Bedrijvencentrum Osdorp is een divers aanbod van bedrijven gewenst. Het huidige karakter van het terrein dat gericht is op bezoekers die doelgericht BCO bezoeken, dient daarbij behouden te blijven. Om leegstand te voorkomen dient een verruimd gebruik te worden toegestaan.

Met uitzondering van enige sturing op het gebied van detailhandel, horeca en kantoorontwikkeling wordt er binnen het perspectief naar gestreefd om maximale ruimte te bieden aan bedrijven. Daarbij worden wel beperkende voorwaarden gesteld voor (1) detailhandel, (2) kantoorontwikkeling en (3) horeca.

Overige initiatieven zullen getoetst worden op:

- Handhaving van ruimtelijke randvoorwaarden
Hierbinnen is door volledig benutten van de bouwhoogte wel een uitbreiding van het bruto vloeroppervlak mogelijk.
- Passende omgevingsbeïnvloeding
- Profilering door samenwerking.

Ad 1. Uitgangspunten Detailhandel

- Op BCO zal alleen ruimte worden geboden aan detailhandelsactiviteiten die complementair zijn op de overige winkelgebieden in Osdorp. In Osdorp zijn voldoende winkelcentra die zich richten op dagelijkse boodschappen. Soortgelijke detailhandel zal op BCO dan ook geen plek dienen te krijgen.
- Vestigingen met een branchebeperking PDV (=Perifere Detailhandel) zijn wel wenselijk op BCO. Dit betreft detailhandel die zich niet in winkelcentra vestigt of daar relatief moeilijk inpasbaar is: detailhandel in auto's, boten en caravans, grove bouwmaterialen, keukens en sanitair, tuinartikelen, bouwmarkten, grootschalige detailhandel en meubelen en woninginrichting.) De term perifeer betekent in deze context perifeer ten opzichte van de bestaande winkelcentra, maar wel binnen de bebouwde kom.
- Verdere uitbreiding naast de reeds gevestigde GDV (=Grootschalige detailhandels vestigingen) is niet wenselijk. NB. bij GDV-winkels is niet het volume van het artikel bepalend, maar de omvang van de winkel. Het gaat om winkels met een vloeroppervlak van minimaal 2.000 m².

Ad 2. Uitgangspunten Kantoren

De verruiming van gebruiksmogelijkheden dient niet te leiden tot grootschalige kantoorontwikkeling op BCO. Bij vrijstelling- of ontheffingsverzoeken in de toekomst en het maken van een nieuw bestemmingsplan zal derhalve een maximaal vloeroppervlak kantoorruimte van 500m² in acht worden genomen. Dit kan zelfstandige kantoorruimte zijn, of kantoorruimte als ondergeschikt aan een andere activiteit.

Ad 3. Uitgangspunten Horeca

Het perspectief op BCO geeft geen aanleiding om af te wijken van het geldende horecabeleid in Osdorp zoals vastgelegd in de Horecavisie Osdorp 2006 (vastgesteld begin 2007).

² Grootschalige Detailhandel in Balans 2006-2010, Fijnmazigheid en Gedeeltelijke Liberalisering, Gemeente Amsterdam Economische Zaken en Dienst Ruimtelijke Ordening in samenwerking met het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, Vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Amsterdam op 4 juli 2006

3 Huidige parkeersituatie

3.1 Onderzoeksverantwoording

Het gebied is ingedeeld in 34 secties, deze indeling is te zien op de plattegrond die in bijlage 1 te vinden is. De tabellen met de totale capaciteit, en de parkeertellingen zijn hieronder te vinden.

Onderzoeksopzet

De tellingen zijn verricht met behulp van veldwerkers. Deze hebben de aantallen beschikbare parkeerplaatsen bepaald en op verschillende tijdstippen de geparkeerde voertuigen in het gebied geteld.

Onderzoeksdagen

De tellingen zijn verricht in 2008 op dinsdag 2 september van 10.00 tot 12.00 uur, op vrijdag 5 september van 14.00 tot 16.00 uur en op zaterdag 6 september van 13.00 tot 15.00 uur.

3.2 Huidige Capaciteit BCO

In de bijlage is de capaciteit per sectie weergegeven. Deels is deze bepaald m.b.v. de totale lengte, en de manier van parkeren in deze sectie.

Sectie	Totale capaciteit
BCO	782

Tabel 2. Totale capaciteit

3.3 Parkeerdruk BCO

In de bijlage 4.3 is de tabel te vinden die de resultaten van de parkeertelling op verschillende momenten van verkeersdrukte weergeeft. De parkeerdruk geeft een percentage weer van de gebruikte parkeer capaciteit, op een doordeweekse ochtend (10.00-12.00 uur), een vrijdagmiddag (14.00-16.00 uur) en een zaterdagmiddag (13.00-15.00 uur). Er is hierbij een onderscheid gemaakt tussen goed geparkeerde voertuigen en fout geparkeerde voertuigen.

Parkeerdruk (% van totale capaciteit)		Dinsdag 02-09-2008 (10.00-12.00)	Vrijdag 05-09-2008 (14.00-16.00)	Zaterdag 06-09-2008 (13.00-15.00)
BCO	Goed	39%	48%	42%
	Goed+Fout	46%	54%	45%

Tabel 3. Parkeerdruk

In de tabel is te zien dat er een opvallend hoge parkeerdruk is op dinsdagochtend en zaterdagmiddag in sectie 17, de Jan Rebelstraat. Ook vallen sectie 4 t/m 7a op, hier is op de zaterdagmiddag een parkeerdruk van 0%, het ontbreken van parkeerbehoefte is mogelijk te verklaren door de aanwezigheid

van bedrijven/kantoren die op de zaterdag gesloten zijn. Bij sectie 34 (Zuidermolenweg/Ookmeerweg) is de parkeerdruk op de zaterdagmiddag juist hoog.

Als men naar de totaalcijfers van de parkeerdruk kijkt, kan worden geconcludeerd dat er in het onderzoeksgebied, op de verschillende telmomenten een **overcapaciteit** is. De totale parkeerdruk in het gebied komt alleen op de vrijdag middag licht boven de **50%** uit.

4 Vergelijking met andere bedrijventerreinen.

4.1 Inleiding

De parkeertellingen geven aan dat er een substantiële overcapaciteit is, waarbij bijna dubbel zoveel plekken beschikbaar zijn ten opzichte van de werkelijke parkeerbehoefte. Zoals in het volgende hoofdstuk zal blijken leidt het strikt toepassen van de CROW kencijfers op het BCO tot een theoretische parkeerbehoefte die substantieel hoger ligt dan de werkelijke parkeerbehoefte. Voordat in het volgende hoofdstuk zal worden ingegaan op de locatie specifieke aanpassing van de kencijfers, is hierna eerst voor enkele vergelijkbare bedrijventerreinen in Amsterdam en gemeenten daarbuiten beschreven hoe met het parkeernomen wordt omgegaan.

4.2 Locatiebeleid gemeente Amsterdam

In haar nota locatiebeleid Amsterdam van maart 2008, is aangegeven dat voor A- en B-locaties 1 norm geldt n.l. respectievelijk 1 op 250 m² BVO en 1 op 125 m² BVO. Voor C-locaties (waaronder het BCO) gelden geen (centraal vastgestelde) voor bedrijven en voor kantoren wordt gesteld dat op C-locaties maatwerk moet worden geleverd.

4.3 B-locatie: Science Park Amsterdam (Oostkwadrant) en het WCW-terrein

Voor de locaties waar een uniforme norm geldt (A- en B-locaties) zou in principe wel kunnen worden gedifferentieerd naar het aantal plaatsen per vestiging.

Voor Science Park (Oostkwadrant) en het NWO-terrein geldt voor nieuwbouw een norm van 1 parkeerplaats op 5 werknemers (de B-norm). Dit is in het bestemmingsplan vertaald in 1 plaats op 125 m² bvo voor kantoren en 1 parkeerplaats op 250 m² bvo voor universitaire instellingen.

Oostkwadrant

In het Oostkwadrant worden collectieve (betaald) parkeerterreinen aangelegd, die via slagbomen toegankelijk zijn (vergelijkbaar met parkeergarages). Er worden geen plaatsen op bedrijfsnaam uitgegeven. Bestaande en nieuwe instellingen hebben recht op parkeerpassen tot een maximum van resp. 1 op 125 m² bvo en 1 op 250 m² bvo. Zij mogen wel minder maar niet meer parkeerpassen afnemen dan waar zij recht op hebben. Voor bezoekers kunnen de instellingen uitrijkaarten aanschaffen waarmee zij gratis kunnen uitrijden, overige bezoekers dienen in de automaat parkeergeld te betalen.

WCW terrein

Op het WCW-terrein (met 6 organisaties, diverse onderhuurders en een bedrijfsverzamelgebouw) geldt voor uitbreidingen eveneens de parkeernorm van resp. 1 op 125 m² bvo en 1 op 250 m² bvo. De bestaande situatie (384 plaatsen op circa 100 medewerkers en 50.000 m² bvo) is in het bestemmingplan geconsolideerd. Bij de maximale binnen het bestemmingsplan toegestane uitbreiding van het aantal BVO's tot 93.200 m² bvo mag het aantal parkeerplaatsen maximaal toenemen tot 558. De stichting WCW (waarin de aanwezige bedrijven vertegenwoordigd zijn) ontwikkelt nu een parkeerbeleid, waarbij het terrein middels slagbomen wordt afgesloten. Er zal een verdeelsleutel

komen voor de verdeling van parkeerpassen over de aanwezige instellingen, voor bezoekers kunnen de instellingen uitrijkaarten aanschaffen, voor overige bezoekers geldt betaald parkeren.

4.4 C-locatie: Industrie terrein Schinkel Amsterdam (Stadsdeel Oud Zuid)

Op dit terrein is een vrij grote diversiteit aan bedrijfstypen aanwezig. Totaal telt het terrein 259 vestigingen en circa 3400 werknemers. Er zijn circa 1850 parkeerplaatsen waarvan circa 500 op eigen terrein en 1350 in de openbare ruimte. Er geldt geen betaald parkeren.

Zowel de sectoren industrie, bouwnijverheid, groothandel/transport en garagebedrijven zijn aanwezig, maar ook de kantorensector is nog vrij ruim vertegenwoordigd (35% van de arbeidsplaatsen).

	Schinkel e.o.
Industrie	22
Bouw	23
Groothandel	38
Detailhandel	14
Transport	8
Zakelijke dienstverlening	122
Kwartaire dienstverlening	32
Totaal	259

Tabel 4. Vulling bedrijventerrein Schinkel Bron: Gemeente Amsterdam, Onderzoek en Statistiek (2007)

Gemiddeld bedroeg de bezettingsgraad eind jaren '90 (openbare weg+eigen terrein) circa 75% op de werkdagmiddag. Hier doet zich echter een vergelijkbaar verschijnsel voor als op het BCO namelijk een ongelijke verdeling van de parkeerdruk op het terrein, zowel doordeweeks als op de zaterdag. In het laatste geval is er direct rond de detailhandelsvestigingen (o.a. Praxis, Gamma) een hoge parkeerdruk, terwijl er elders nog voldoende ruimte is.

Op dit terrein geldt nog het bestemmingsplan uit 1999. Daarin zijn geen parkeernormen voor de verschillende vestigingstypen opgenomen.

Voor bedrijven geldt dat maximaal 30% van het totale oppervlak van het bedrijf kantoorvloeroppervlak mag zijn. Controle op het gebruik (oa. Het maximum van 30% kantoorvloeroppervlak) conform de voorschriften vindt af en toe plaats door inspecteurs. Bij (ver)nieuw bouw of functiewijziging van een gebouw of complex wordt getoetst aan het bestemmingsplan (toegestane bedrijven) en de bouwverordening en wat betreft parkeren aan de parkeernota van het stadsdeel uit 2007.

In deze parkeernota uit 2007 zijn voor het bedrijven terrein Schinkel geen specifieke parkeernormen vastgesteld. Zij sluit daarbij aan bij de nota locatiebeleid van de gemeente Amsterdam uit 2008 waarbij voor C-locaties geen normen voor bedrijven worden gesteld en maatwerk voor kantoren. Algemeen uitgangspunt van het stadsdeel met betrekking tot bouwprojecten is de eis dat de parkeerbehoefte van bewoners en/of werknemers (langparkeerders) in principe op eigen terrein moet worden opgevangen. Deze eis om voor langparkeerders parkeergelegenheid op eigen terrein (bij voorkeur ondergronds) te realiseren geldt in de volgende gevallen:

1. (vervangende) nieuwbouw;
2. wijziging van een gebouw of complex als gevolg waarvan de parkeerbehoefte significant toeneemt.

Bezoekers (kortparkeerders) dienen gebruik te maken van het bestaande parkeerareaal in de openbare ruimte of openbare parkeergarages. Een uitzondering geldt voor de (ver-)bouw van grote publiekstrekkende voorzieningen zoals theaters, musea, ziekenhuizen of winkelcentra. In deze gevallen dient er in principe ook voor bezoekers parkeercapaciteit op eigen terrein te worden gerealiseerd, tenzij de parkeerbehoefte in nabijgelegen openbare parkeergarages kan worden opgevangen. Verder geldt dat gestreefd wordt naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen (specifiek aan aandacht wordt aandacht besteed aan dubbelgebruik van parkeergarages). Indien dubbelgebruik mogelijk is kan de parkeerbehoefte naar beneden worden bijgesteld. De mate waarin wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages van de verschillende functies die samen plaatsen dubbelgebruiken.

In de nota zijn geen minimum, maar maximum parkeernormen voor enkele vestigingstypen (geen uitputtende lijst) benoemd, die gelden voor het stadsdeel en niet specifiek voor het Schinkel terrein. Deze zijn mede gebaseerd op de CROW kencijfers, maar deels locatie specifiek aangepast.

4.5 C-(R-) locaties bedrijventerrein Zeeburgerpad en Cruquius (Stadsdeel Zeeburg)

Voor beide terreinen wordt nu een nieuwe visie ontwikkeld die zal resulteren in een nieuw bestemmingsplan.

Zeeburgerpad

Het bedrijventerrein Zeeburgerpad is een smalle langgerekte strook ingeklemd tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal. In totaal zijn hier ruim 40 bedrijven gevestigd. Grootschalige detailhandel, industrie en bouw/-installatiebedrijven vormen de belangrijkste bedrijfstypen. Het ruimtegebruik aan het Zeeburgerpad is zeer intensief. Op eigen terrein is vrijwel alle grond in gebruik als bedrijfspand. Er is op maaiveld, op een enkel bedrijf na, geen ruimte voor het stallen van auto's. In de bedrijfspanden zelf is nog wel vaak 'vrije ruimte'. Deze wordt veelal gebruikt voor het manoeuvreren met goederen en wordt niet gebruikt als parkeergelegenheid. Op de openbare weg is alle ruimte benut als verkeersareaal. Deze ruimte is in gebruik als weg of als parkeergelegenheid. De strook bestemd voor parkeren; hier geldt betaald parkeren.

Voor het gebied is geen juridisch-planologische regeling van kracht die het parkeren op eigen terrein regelt, ook gelden er geen parkeernormen, maar wordt in principe de gemeentelijke bouwverordening gehanteerd waarin is bepaald dat bouwplannen moeten voorzien in voldoende parkeerruimte op eigen terrein, teneinde de parkeerdruk op straat niet te vergroten

Cruquius industriegebied

Het bedrijventerrein Cruquius industriegebied is begin van deze eeuw aangelegd en heeft vanaf het begin een industriële bestemming. Detailhandelsbedrijven zijn hier (nog) niet toegestaan. In totaal zijn hier ruim 30 bedrijven gevestigd. De bedrijven zijn gelegen langs de Cruquiusweg en de Nieuwe Vaartweg.

Het ruimtegebruik is minder intensief dan op het Zeeburgerpad. De bedrijfsgrond is veelal maar voor een beperkt deel ingericht als bedrijfspand. De meeste bedrijven hebben parkeergelegenheid op eigen terrein. Het betreft hier veelal geen specifiek daarvoor ingerichte ruimte. Auto's worden gestald op beschikbare ruimte op maaiveld. Op de openbare weg openbare weg geldt betaald parkeren. Op enkele

plekken is de weg specifiek ingericht voor parkeren d.m.v. parkeervakken. In de meeste gevallen is sprake van parkeren langs de trottoirband. De redenen voor het parkeren aan de openbare weg zijn ten eerste mogelijk gebruik van eigen terrein voor andere doeleinden en ten tweede uit gemak; waarom het eigen terrein oprijden als er voldoende plek aan de openbare weg beschikbaar is.

In het bestemmingsplan 'Cruquius industriegebied' van 19 november 1996 wordt over parkeren vermeld dat bedrijven dit regelen op eigen terrein. De parkeerplaatsen op de openbare weg zijn voor bezoekers en incidentele topdrukte. De norm voor eigen terrein is tenminste 1 parkeerplaats per 125m² b.v.o. Dit is in feite de norm die geldt voor B-lokaties. Het Cruquius-industriegebied wordt echter aangemerkt als een R-locatie³, waardoor een hogere norm mogelijk zou zijn. Voor dergelijke locaties gelden geen algemene maximum normen. Deze kunnen naar eigen inzichten worden bepaald (maatwerk). Er is hier echter sprake van arbeidsextensieve bedrijvigheid. Hierdoor komt het aantal parkeerplaatsen per werknemer hoger uit dan op een B-locatie (1 parkeerplaats op 5 werknemers). Daarnaast zijn ook in het openbare gebied nog parkeerplaatsen aanwezig.

Zoals aangegeven is het stadsdeel momenteel bezig met het ontwikkelen van een nieuwe visie op het gebied. Navraag leert dat met betrekking tot parkeren nog geen duidelijkheid is of en zo ja hoe dit ingevuld gaat worden.

4.6 Andere gemeenten

4.6.1 Haarlem

De gemeente Haarlem heeft in 2007 haar bouwverordening aangepast en hierin de CROW parkeernormen op (over-)genomen. Hierbij hanteert zij de normen voor “zeer sterk stedelijke gebieden” en gaat daarbij van de minimale normen uit de aangegeven bandbreedte uit. De gemeente hanteert deze normen als minimumnormen, maar gaat er uitdrukkelijk vanuit dat maatwerk per lokatie mogelijk is.

De normen zijn gedifferentieerd naar de plek in de stad (centrum, schil, overig), maar niet bedrijfsterreinspecifiek. Er bestaat de mogelijkheid om als maatschappelijke, economische of ruimtelijke ontwikkelingen dat nodig maken de normen of de geografische differentiatie te herijken. Een beoordeling vindt plaats op basis van elk individueel bouwplan. Daarbij wordt indien een bouwplan niet voldoet aan de parkeernorm de volgende beleidsregel gevolgd die ook is toegevoegd aan de bouwverordening:

Beleidsregel gemeente Haarlem:

Indien een bouwplan niet voldoet aan de parkeernorm volgt geen goedkeuring maar moet een aantal stappen worden doorlopen om er alsnog aan te voldoen. In volgorde:

- bezie mogelijkheden tot verkleining van het volume of van vervoermanagement (voor werken en sommige voorzieningen),
- als dat niet lukt: realiseer de benodigde parkeerplaatsen binnen het bouwplan cq op eigen terrein,

³ Een R-locatie werd in het oude locatie beleid gedefinieerd als noch goed bereikbaar per auto, noch per OV. Net als voor C-locaties golden en gelden hiervoor geen algemene parkeernormen. Dit is maatwerk.

- als dat niet lukt in de buurt (bvb. binnen een straal van 750 m) door plekken te kopen of te huren (aantonen door contract, koop of huur, bvb voor 10 jaar), of
- als dat niet lukt realiseer de plaatsen in de aangrenzende openbare ruimte.
- Als laatste middel, dus als alle stappen doorlopen zijn en geen oplossing bieden, is gedeeltelijke (reductie) of algehele vrijstelling van de verplichting aan de parkeernorm te voldoen mogelijk waaraan de plicht verbonden kan worden een afkoopsom te storten.

Die gehele of gedeeltelijke vrijstelling van de normen zou zo geformuleerd moeten worden dat, bij aantoonbare onmogelijkheid geheel of gedeeltelijk aan de normen te voldoen (dus na aflopen van de trits) de bouwvergunning toch verleend kan worden met als argument het belang van het bouwplan voor de stedelijke ontwikkeling als geheel en het feit dat genoemde trits is afgelopen, m.a.w. dat getracht is een goede oplossing voor het parkeren te vinden, maar dat dit niet gelukt is. Dat is dus meer dan alleen aangeven “niet aan parkeernormen voldaan, dus negatief advies”, en bij toch vergunningverlening meer dan alleen aangeven “voldoet niet aan parkeernormen, vergunning gezien belang van het bouwplan toch verleend”.

4.6.2 Gemeente Leiden

Het beleid van de gemeente Leiden met betrekking tot de parkeernormen, zoals vastgelegd in de concept parkeernota is vergelijkbaar met Haarlem. Ook hier zal e.e.a. worden opgenomen in de Leidse bouwverordening. Met betrekking tot parkeernormering bij (ver-) nieuwbouw of functiewijziging zal gaan gelden:

1. Voor het parkeren en stallen van auto's moet voldoende ruimte worden aangebracht in, op of onder het gebouw of voorziening, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw of die voorziening behoort.
2. Bij het beoordelen van de parkeerbehoefte bij bouwplannen wordt gebruikgemaakt van de meest recente uitgave van de Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV). Als Leidse parkeernorm wordt gekozen voor het **maximum** parkeerkencijfer dat vermeld staat in de meest recente uitgave van de ASVV voor zeer sterk stedelijke gebieden. Voor vervangende nieuwbouw geldt geen voorwaarde om aan de parkeernorm te voldoen; de situatie verandert immers niet. Als er bij vervangende nieuwbouw sprake is van uitbreiding van de functie, dan geldt de voorwaarde alleen voor die uitbreiding. Als de functie van het gebouw wijzigt wordt het verschil beoordeeld tussen de parkeerbehoefte van de nieuwe en de oude functie, beide berekend volgens de meest recente parkeerkencijfers van de ASVV. Bij een positief saldo is de parkeereis gelijk aan dat saldo.
3. Als uit een vervoerplan blijkt dat met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan, kunnen Burgemeester en Wethouders een lagere parkeernorm bepalen dan die onder 2. is bepaald. Deze norm zal niet lager zijn dan het minimum parkeerkencijfer dat vermeld wordt in de meest recente uitgave van de ASVV voor zeer sterk stedelijke gebieden. In een vervoerplan moet aangegeven worden:
 - de functie van het gebouw of de voorziening;
 - hoeveel mensen er werken en/of aanwezig zijn, aantal bezoekers;
 - waar die mensen vandaan komen en hoe ze naar het gebouw of de voorziening reizen;
 - de bereikbaarheidsmogelijkheden van het gebouw;
 - welke maatregelen de eigenaar/werkgever neemt om het autoverkeer te beperken (bijvoorbeeld een fietsplan, carpoolplan, stimulering openbaar vervoer, bedrijfsvervoer, enz.).

4. Burgemeester en Wethouders kunnen gehele of gedeeltelijke vrijstelling verlenen van de parkeereis als:
 - als op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien, bijvoorbeeld in een gemeenschappelijke of openbare parkeergarage;
 - als er meer autobezoekers worden verwacht, zoals bij functies als een parkeergarage, een garagebedrijf of concentraties van commerciële, dienstverlenende, recreatieve en openbare functies, in welk geval er een hogere norm kan worden toegepast;
 - als naar het oordeel van Burgemeester en Wethouders het belang van realisatie van het bouwplan zwaarder weegt dan het voldoen aan de eisen voor parkeren.
5. Als niet voldaan kan worden aan de gestelde parkeernorm en het college bereid is gehele of gedeeltelijke vrijstelling te verlenen kan een financiële compensatie worden verlangd

4.7 Conclusie

Zoals uit deze voorbeelden blijkt, beoordelen gemeentes de specifieke plaatselijke kenmerken die van invloed kunnen zijn op de parkeerbehoefte. Met behulp van deze kenmerken wordt bepaald hoe de CROW kencijfers gecorrigeerd kunnen worden, alvorens ze worden verwerkt tot lokale parkeernormen. In het algemeen worden er geen bedrijfsterrein-specifieke normen gehanteerd, maar worden normen centraal bepaald, wel gespecificeerd naar centrum, gemengd gebied, periferie. Velaal worden de parkeernormen en daarbij horende procedures eerst neergelegd in een parkeernota. Vervolgens worden deze normen (inclusief procedure m.b.t. afwijkingen) opgenomen in de bouwverordening. Maar uiteraard is opname in een bestemmingsplan ook mogelijk.

De procedures wat betreft mogelijke/toegestane afwijkingen van de parkeernorm verschillen per gemeente: bijvoorbeeld reductie bij toepassing vervoermanagement, mogelijkheid afkoop van niet gerealiseerde parkeerplaatsen op eigen terrein, reductie indien mogelijkheden van dubbelgebruik kunnen worden aangetoond.

Er is kortom geen uniforme methode; zowel de normen als de procedures zijn maatwerk.

In de praktijk wordt samengevat veelal de volgende procedure gevolgd:

1. Veel gemeente stellen eigen parkeernormen vast met CROW-kencijfers als hulpmiddel. Deze normen worden opgenomen in een parkeernota en vervolgens verwerkt in een bouwverordening en/of het bestemmingsplan.
2. Diverse gemeenten kennen een ontheffingsregeling voor het aantal aan te leggen plaatsen. Bijvoorbeeld:
 - Indien elders binnen een bepaalde afstand parkeerplaatsen beschikbaar zijn (openbare weg, gehuurd etc.)
 - Een lagere norm indien vervoermanagement ingezet wordt
 - Afkoopsom voor niet gerealiseerde plaatsen
3. Initiatief nemer komt met aanvraag voor een bouw- / vestigingsvergunning in bestemmingsgebied.
4. Gemeente toetst aan bestemmingsplan, bouwverordening o.a. op de parkeereis.
5. Indien voldaan wordt aan de parkeereis en het type functie gewenst cq toegestaan is levert dit geen probleem op.

6. Procedures ontstaan indien het type functie niet gewenst is en/of niet voldaan wordt aan de parkeereis en de voorwaarden voor ontheffing.

Een functie kan niet gewenst zijn omdat dit beter op een meer geëigende locatie dient te worden gevestigd, bijvoorbeeld

- Bijvoorbeeld grootschalige kantoren op goed per OV bereikbare kantorenlocaties.
- Detailhandel voor dagelijkse goederen op een kernwinkelcentrum.
- Een sociaal medisch centrum in een centraal gelegen gebied
- Vestiging van bedrijven met een hoog potentieel OV- en fietsgebruik bij voorkeur niet op een C-locatie als het BCO.
- Vestiging van bedrijven met een laag potentieel openbaar vervoer gebruik bij voorkeur niet op goed per OV bereikbare locaties.

5 Parkeerbalkans

5.1 Inleiding

Een parkeerbalkans is een methode om aan de hand van de parkeerbehoefte, het aantal parkeerplaatsen in een gebied te bepalen. Hierbij wordt rekening gehouden met dubbelgebruik, zodat een optimaal aantal parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd. De bekendste manier om een parkeerbalkans op te stellen is op basis van de CROW kencijfers die zijn weergegeven in het ASVV 2004.

Voorbeeld:

De parkeernorm voor woningen is 1,5 parkeerplaats per woning. Als er 100 woningen worden gebouwd is de normatieve parkeerbehoefte $1,5 \times 100 = 150$ parkeerplaatsen.

In de meeste gevallen bestaat een project uit meer functies. Ook voor deze functies kan de normatieve behoefte worden berekend. Opgeteld leidt dit tot de totale normatieve behoefte.

Naast de 100 woningen bestaat de ontwikkeling ook uit een supermarkt van 5.000 m2 BVO en een kantoor van 10.000 m2 BVO. De totale normatieve behoefte is 445 parkeerplaatsen. In onderstaande tabel is de berekening terug te vinden.

	omvang	eenheid	norm	normatieve per behoefte
woningen	100	stuks	1,5	stuk 150
supermarkt	5.000	m2 BVO	3,5 100 m2 BVO	175
kantoor	10.000	m2 BVO	1,2 100 m2 BVO	120
				445

Tabel 5. Berekening normatieve behoefte

Hierbij is geen rekening gehouden met dubbelgebruik. Onder dubbelgebruik wordt verstaan dat een parkeerplaats door meerdere gebruikers kan worden gebruikt. Zo zullen in dit voorbeeld doordeweeks veel auto's van werkenden geparkeerd staan, terwijl dit in het weekeinde vooral bezoekers van de detailhandel zijn. Door op maatgevende momenten op basis van de aanwezigheid de normatieve behoefte te corrigeren, kan de behoefte inclusief dubbelgebruik worden bepaald.

	normatieve behoefte	aanwezigheidspercentage			aanwezigheid absoluut		
		werkdag middag	werkdag avond	zaterdag middag	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag middag
woningen	150	60%	100%	60%	90	150	90
supermarkt	175	70%	20%	100%	123	35	175
kantoor	120	100%	0%	0%	120	0	0
	445				333	185	265

Tabel 6. Berekening dubbelgebruik

Uit de berekening blijkt dat er in het rekenvoorbeeld geen 445 parkeerplaatsen nodig zijn, maar 333. Dit komt omdat in de avond en op zaterdag geen auto's voor het kantoor aanwezig zijn. Op de doordeweekse middag is dat wel het geval, maar dan zijn niet alle bewoners aanwezig, en zijn ook niet alle plaatsen voor de supermarkt in gebruik.

5.2 Huidige Gebruik Bedrijfsvloer Oppervlakte

De huidige omvang van de BVO is bepaald aan de hand van de tabel 'selectie bedrijven BCO met opp 08115' die door stadsdeel Osdorp is verstrekt. Met behulp van deze tabel zijn de bedrijven naar functie gecategoriseerd, zodat de CROW kencijfers toegepast kunnen worden. Dit resulteert in de volgende tabel. Het totale huidige BVO van het bedrijven centrum Osdorp is **63.987 m²**, inclusief leegstand van **7.695 m²**.

Het BCO valt in de categorie zeer sterk stedelijk en de locatie bevindt zich in de 'rest bebouwde kom'.

Functies (CROW categorie)	BVO (m2)	CROW Zeer sterk stedelijk/rest bebouwde kom			Aanwezigheid%			Bezetting Gem.		
					werkdag		za.	werkdag		za.
					overdag	middag	middag	overdag	middag	middag
arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven	6260	0,6	0,65	0,7	100%	100%	5%	40,7	40,7	2,0
Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven	2390	2	2,25	2,5	100%	100%	5%	53,8	53,8	2,7
Bedrijfsverzamelgebouw	20087	0,8	1,25	1,7	100%	100%	5%	251,1	251,1	12,6
bouwmarkt	3673	2,2	2,45	2,7	30%	70%	100%	27,0	63,0	90,0
bowlingcentrum/biljartzaal (18 tafels/banen)	3654	1,5	2	2,5	30%	50%	100%	10,8	18,0	36,0
cafe/bar/discotheek/cafetaria	28	5	6	7	30%	40%	75%	0,5	0,7	1,3
commerciele dienstverlening	1038	2,5	2,75	3	100%	100%	5%	28,5	28,5	1,4
Geen inschrijving in register / leegstand	7.695									
Groothandel	7492	0,6	0,65	0,7	100%	100%	5%	48,7	48,7	2,4
grootschalige detailhandel	4900	5,5	6,5	7,5	30%	70%	100%	95,6	223,0	318,5
Kantoren zonder baliefunctie	2933	1,2	1,55	1,9	100%	100%	5%	45,5	45,5	2,3
Restaurant	2219	12	13	14	30%	40%	70%	86,5	115,4	201,9
showroom	1500	1	1,1	1,2	30%	70%	100%	5,0	11,6	16,5
Sociaal cultureel centrum/wijk-/verenigingsgebouw	118	1	2	3	10%	40%	60%	0,2	0,9	1,4
Totaal	63.987							694	901	689

Tabel 7. Functiegebruik BVO

5.3 Theoretische Parkeerbehoefte

De indeling in functies en toepassen van kencijfers leidt uiteindelijk tot een theoretische parkeerbehoefte, deze cijfers zijn in onderstaande tabel terug te vinden. Door de theoretische behoefte te vergelijken met de daadwerkelijke behoefte (de parkeertelling), is het mogelijk om te bepalen of de indruk die er heerst m.b.t. een te hoge theoretische parkeerbehoefte, terecht is. De gegevens worden vergeleken met de gemeten waardes op de overeenkomende telmomenten.

Parkeerbehoefte BVO (absoluut)		Werkdag		Za.
		Dinsdag 02-09-2008 (10.00-12.00)	Vrijdag 05-09-2008 (14.00-16.00)	Zaterdag 06-09-2008 (13.00-15.00)
Daadwerkelijke behoefte obv telling september 2008	BCO	348	390	346
Theoretische Parkeerbehoefte o.b.v. CROW kencijfers	Min.	550	729	598
	Gem.	694	901	689
	Max.	837	1073	780

Tabel 8. Vergelijking daadwerkelijke behoefte met theoretische behoefte.

In bovenstaande tabel is te zien dat de indruk die bestaat m.b.t. een te hoge parkeerbehoefte, uitgaande van de gemiddelde norm, terecht is. De beschikbare meetresultaten van de verschillende telmomenten geven aan dat de theoretische parkeerbehoefte ruimschoots boven de daadwerkelijke behoefte ligt. Uitgaande van de piekbelasting op een doordeweekse middag (vrijdag 14.00 - 16.00 uur), komt de theoretische behoefte **2x hoger** uit. Dit komt overeen met de conclusie die in paragraaf 3.3 is getrokken, waarin naar aanleiding van de tellingen een **overcapaciteit van minimaal 46%** op de vrijdagmiddag werd geconstateerd.

Bij het samenstellen van een parkeernorm voor BCO wordt er vooralsnog vanuit gegaan dat de CROW kencijfers worden gebruikt, maar dat deze kencijfers gecorrigeerd dienen te worden. Door de kencijfers voor de gemiddelde norm met **50%** te reduceren, zal de theoretische behoefte in lijn zijn met de daadwerkelijke behoefte. De tellingen laten zien dat de werkelijke parkeerbehoefte op het drukste meetmoment (de vrijdag middag) periode slechts circa **40%** van de theoretische parkeerbehoefte bedraagt

6 Parkeerbalans voor de Toekomst

6.1 Potentiële Bedrijfsvloer Oppervlakte

Voor het bepalen van het potentiële BVO bij optimaal/maximaal gebruik van het BCO binnen het bestemmingsplan, worden de aannames die gedaan zijn in het perspectief voor BCO m.b.t. de huidige en potentiële omvang, overgenomen. De huidige bebouwing van het bedrijven terrein levert een BVO van circa 60.000 m², echter de toegestane bouwhoogte is 14 meter. Wat inhoudt dat de meeste panden verdubbeld kunnen worden tot 4 bouwlagen. Hiervan uitgaande kan het BVO uitgebreid worden naar circa 120.000 m². De potentiële omvang van het BVO komt dan op **120.000 m²**.

De vraag is dan op welke wijze de parkeerbehoefte zich zal ontwikkelen. Dit is vooral afhankelijk van het type bedrijven dat zich in het gebied zal gaan vestigen c.q. de toekomstige mix aan aanwezige typen bedrijven. Om de mogelijke ontwikkeling in de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken zijn een 3-tal scenario's doorgerekend. De scenario's verschillen alleen wat betreft de toekomstige vulling van het gebied. De gehanteerde kencijfers (50% van de de CROW kencijfers voor sterk stedelijke gebieden) is bij alle 3 varianten gelijk gehouden.

6.2 Scenario 1: Parkeerbehoefte bij trendmatige groei BVO's

Potentiële verdeling BVO o.b.v. huidige verdeling over de verschillende functies

Bij het bepalen van een toekomstige parkeerbilans is het noodzakelijk om te bepalen hoeveel BVO per vestigingstype aanwezig zullen zijn. In dit scenario wordt uitgegaan van de huidige verdeling van BVO. De uitbreiding van enkele functies is echter niet gewenst en beperkt in het bestemmingsplan. (Horeca, Sociaal cultureel centrum). Deze functies zullen hun omvang (in BVO) in de toekomstige verdeling behouden. Voor de overige functies is een gelijkblijvend aandeel BVO per type functie verondersteld.

Functies (CROW categorie)	Huidige BVO (m2)	% van huidige BVO	Potentiële BVO (m2)
arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven	6260	12,5%	14.193
Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven	2390	4,8%	5.419
Bedrijfsverzamelgebouw	20087	40,0%	45.542
bouwmart	3673	7,3%	8.328
Commerciële dienstverlening	1038	2,1%	2.353
Groothandel	7492	14,9%	16.986
Kantoren zonder baliefunctie	2.933	5,8%	6.650
showroom	1500	3,0%	3.401
grootschalige detailhandel	4900	9,7%	11.109
Subtotaal	50.273	100,0%	113.981
Sociaal cultureel centrum/wijk-/verenigingsgebouw	118		118
Restaurant	2.219		2.219
Bowlingcentrum/biljartzaal (18 tafels)	3.654		3.654
Café/bar/discotheek/cafetaria	28		28
Subtotaal	6.019		6.019
Totaal	56.292		120.000

Tabel 9. Berekening verdeling potentieel BVO, uitgaande van huidige verdeling van aanwezige functies en handhaving enkele nader benoemde functies

Met behulp van de verdeling van het potentiële BVO over de verschillende functies, is de toekomstige theoretische parkeerbehoefte bij dit scenario berekend uitgaande van met **50% gereduceerde CROW kencijfers (gemiddelde norm)**. Omdat er bij de invulling van de potentiële ruimte uit wordt gegaan van volledige bezetting van het aanwezige BVO is de categorie *Leegstand* vervallen.

Functies (CROW categorie)	Potentiële BVO (m2)	kencijfers	Aanwezigheid			Bezetting		
			werkdag		za.	werkdag		za.
			overdag	middag	middag	overdag	middag	middag
Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven	14.193	0,325	100%	100%	5%	46	46	2
Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven	5.419	1,125	100%	100%	5%	61	61	3
Bedrijfsverzamelgebouw	45.542	0,625	100%	100%	5%	285	285	14
Bouwmarkt	8.328	1,225	30%	70%	100%	31	71	102
Commerciële dienstverlening	2.353	1,375	100%	100%	5%	32	32	2
Groothandel	16.986	0,325	100%	100%	5%	55	55	3
Kantoren zonder baliefunctie	6.650	0,775	100%	100%	5%	52	52	3
Showroom	3.401	0,55	30%	70%	100%	6	13	19
Grootschalige detailhandel	11.109	3,25	30%	70%	100%	108	253	361
Gehandhaafde omvang		0				0	0	0
Sociaal cultureel centrum/wijk-/verenigingsgebouw	118	1	10%	40%	60%	0	0	1
Restaurant	2.219	6,5	30%	40%	70%	43	58	101
Bowlingcentrum/biljartzaal (18 tafels)	3.654	1	30%	50%	100%	11	18	37
Café/bar/discotheek/cafetaria	28	3	30%	40%	75%	0	0	1
	120.000					730	945	647

Tabel 10. Toekomstige parkeerbehoefte, scenario 1

Conclusie scenario 1 (trend)

Als de huidige capaciteit wordt afgezet tegen de toekomstig verwachte parkeerbehoefte bij scenario 1 (zie onderstaande tabel), op basis van een gelijkmatige groei van de huidige functies, dan is de conclusie dat er in dat geval doordeweeks overdag een tekort zal zijn van ruim 200 plaatsen. De parkeerbehoefte bedraagt dan circa 990 (huidige capaciteit is 782 plaatsen).

6.3 Scenario 2: gelijkmatige verdeling BVO over 4 functietypen

In dit 2^e scenario is parkeerbehoefte berekend op basis van een BVO verdeling van 25% Bedrijven (waarvan de helft arbeidsintensief en de helft arbeidsextensief), 25% bedrijfsverzamelgebouw, 25% kantoren zonder balie en 25% perifere/ grootschalige detailhandel. De parkeerbehoefte overdag 's middags bij dit scenario bedraagt circa **1.320**. Ongeveer de helft van de parkeerbehoefte op een doordeweekse middag is in dit scenario dan toe te schrijven aan de grootschalige detailhandel.

Functies (CROW categorie)	Potentiële BVO (m2)	kencijfers	Aanwezigheid			Bezetting		
			werkdag		za.	werkdag		za.
			overdag	middag	middag	overdag	middag	middag
Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven	15.000	0,325	100%	100%	5%	49	49	2
Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven	15.000	1,125	100%	100%	5%	169	169	8
Bedrijfsverzamelgebouw	30.000	0,625	100%	100%	5%	188	188	9
Kantoren zonder baliefunctie	30.000	0,775	100%	100%	5%	233	233	12
Grootschalige detailhandel	30.000	3,250	30%	70%	100%	293	683	975
	120.000					930	1320	1007

Tabel 11. Toekomstige parkeerbehoefte, scenario 2

6.4 Scenario 3: verdeling BVO over 7 functietypen 30/20/20/10/10/10/10

In dit 3^e scenario is de parkeerbehoefte berekend op basis van een BVO verdeling van 30% bedrijven (waarvan de helft arbeidsintensief en de helft arbeidsextensief), 20% bedrijfsverzamelgebouw, 20% kantoren zonder balie, 10% bouwmarkt, 10% showroom en 10% grootschalige detailhandel. De parkeerbehoefte overdag 's middags bij dit scenario bedraagt circa **971**.

Functies (CROW categorie)	Potentiële BVO (m2)	kencijfers	Aanwezigheid			Bezetting		
			werkdag		za.	werkdag		za.
			over dag	midd ag	midd ag	over dag	midd ag	midd ag
Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven	24.000	0,325	100%	100%	5%	78	78	4
Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven	12.000	1,125	100%	100%	5%	135	135	7
Bedrijfsverzamelgebouw	24.000	0,625	100%	100%	5%	150	150	8
Bouwmarkt	12.000	1,225	30%	70%	100%	44	103	147
Kantoren zonder baliefunctie	24.000	0,775	100%	100%	5%	186	186	9
Showroom	12.000	0,550	30%	70%	100%	20	46	66
Grootschalige detailhandel	12.000	3,250	30%	70%	100%	117	273	390
	120.000					730	971	630

Tabel 12. Toekomstige parkeerbehoefte, scenario 3

6.5 Scenario's samengevat

De resultaten van deze scenario berekeningen – waarin alleen nog gevarieerd is wat betreft de toekomstige mix aan bedrijven – is onderstaand weergegeven. Bij het scenario waarbij het aandeel detailhandel het grootst is (scenario 2: 25% detailhandel) is de toekomstige parkeerbehoefte het hoogst.

	Werkdag		Za.
	Overdag	Middag	Middag
Huidige parkeercapaciteit BCO	782	782	782
Huidige parkeerbehoefte (2008) Telling	348	390	346
Theoretische parkeerbehoefte 2008 obv CROW * 0,5	347	451	345
Scenario's toekomstige parkeerbehoefte:			
Scenario 1: Trend	730	945	647
Scenario 2: gelijkmatige verdeling BVO over 4 functietypen	930	1320	1007
Scenario 3: verdeling BVO over 7 functietypen	730	971	630

Tabel 13. Parkeerbehoefte huidig en 3 scenario's o.b.v. CROW norm*0,5

7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 De voorgestelde parkeernormen

Elke parkeernorm geeft een gemiddelde parkeerbehoefte per type bedrijf en er zullen altijd beperkte verschillen zijn tussen bedrijven die in dezelfde categorie vallen. Doel van de normen is een goede parkeersituatie voor het terrein als geheel. Doordat op dit terrein voor het grootste deel sprake is van dubbelgebruik (het betreft openbare plaatsen) zullen deze verschillen zich op het niveau van het hele terrein uitmiddelen. De CROW kencijfers zijn gebaseerd op een groot aantal waarnemingen en derhalve toch het beste beschikbare instrument, als uitgangspunt. Veel gemeenten hebben dan ook parkeernormen gedefinieerd gebaseerd op deze kencijfers en deze aangepast op basis van aanvullende informatie over de situatie ter plekke. In het geval van het BCO is er informatie over de daadwerkelijke bezetting en het BVO per type bedrijf. Daarom kan een theoretische parkeerbehoefte worden berekend en deze kan worden vergeleken met de telling.

Zowel op de dinsdagochtend (v.n.l. bedrijven) als de vrijdagmiddag (bedrijven + bezoekers retail), als de zaterdagmiddag is de theoretische parkeerbehoefte substantieel hoger dan de werkelijke parkeerbehoefte.

Bij het hanteren van een norm van 0,5 maal de CROW kencijfers (gemiddeld) komt de theoretische parkeerbehoefte – bij optimaal dubbelgebruik – circa 15% hoger uit dan de getelde behoefte in september 2008 in de drukste periode n.l. de vrijdagmiddag.

Rekening houdend met een gewenste marge, i.v.m. pieken op drukke dagen en fluctuaties in het functioneren van bedrijven is dit naar de mening van ECORYS een acceptabele norm.

Omdat op basis van de telling niet kan worden aangegeven in hoeverre er verschillen zijn tussen de verschillende vestigingstypen (detailhandel, kantoor etc.) wat betreft de mate van afwijking van de CROW normen stelt ECORYS derhalve deze norm voor. Het sluit naar haar mening aan bij het principe ‘niet te veel, maar ook niet te weinig plaatsen’.

7.2 Toepassing van de parkeernormen

De volgende vraag is dan hoe deze normen bij concrete aanvragen toe te passen. Ecorys stelt hierbij het volgende voor:

Zolang de parkeerdruk op het terrein (inclusief het nieuwe initiatief), acceptabel is (ook in de drukste periode) is er geen directe noodzaak om bedrijven te verplichten tot het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein conform de parkeernorm.

- Zolang de grens van wat acceptabel nog niet is bereikt kan dit een stimulans zijn om zich hier te vestigen.
- Voorkomen wordt hiermee tevens dat parkeerruimte wordt aangelegd voordat deze daadwerkelijk noodzakelijk is.
- Er wordt niet geanticipeerd op mogelijke toekomstscenario's wat betreft de functiemix, maar er wordt parkeergelegenheid gerealiseerd niet eerder en niet later dan dat deze nodig is.

Naar de mening van ECORYS is dit een flexibele, pragmatische en éénduidige methode. Het stadsdeel kan altijd – indien de parkeersituatie op de openbare weg daar aanleiding toe geeft - eisen dat er parkeerplaatsen conform de norm op eigen terrein worden gerealiseerd.

Om te voorkomen dat de beschikbare parkeerruimte op straat door de vestiging van één of enkele sterk bezoekersaantrekkende bedrijven vrij snel geheel wordt opgevuld, is het aan te bevelen dergelijke functies (o.a. GDV) wel plaatsen op eigen terrein te laten realiseren, bijvoorbeeld de helft van het aantal plaatsen dat volgens de parkeernorm nodig is.

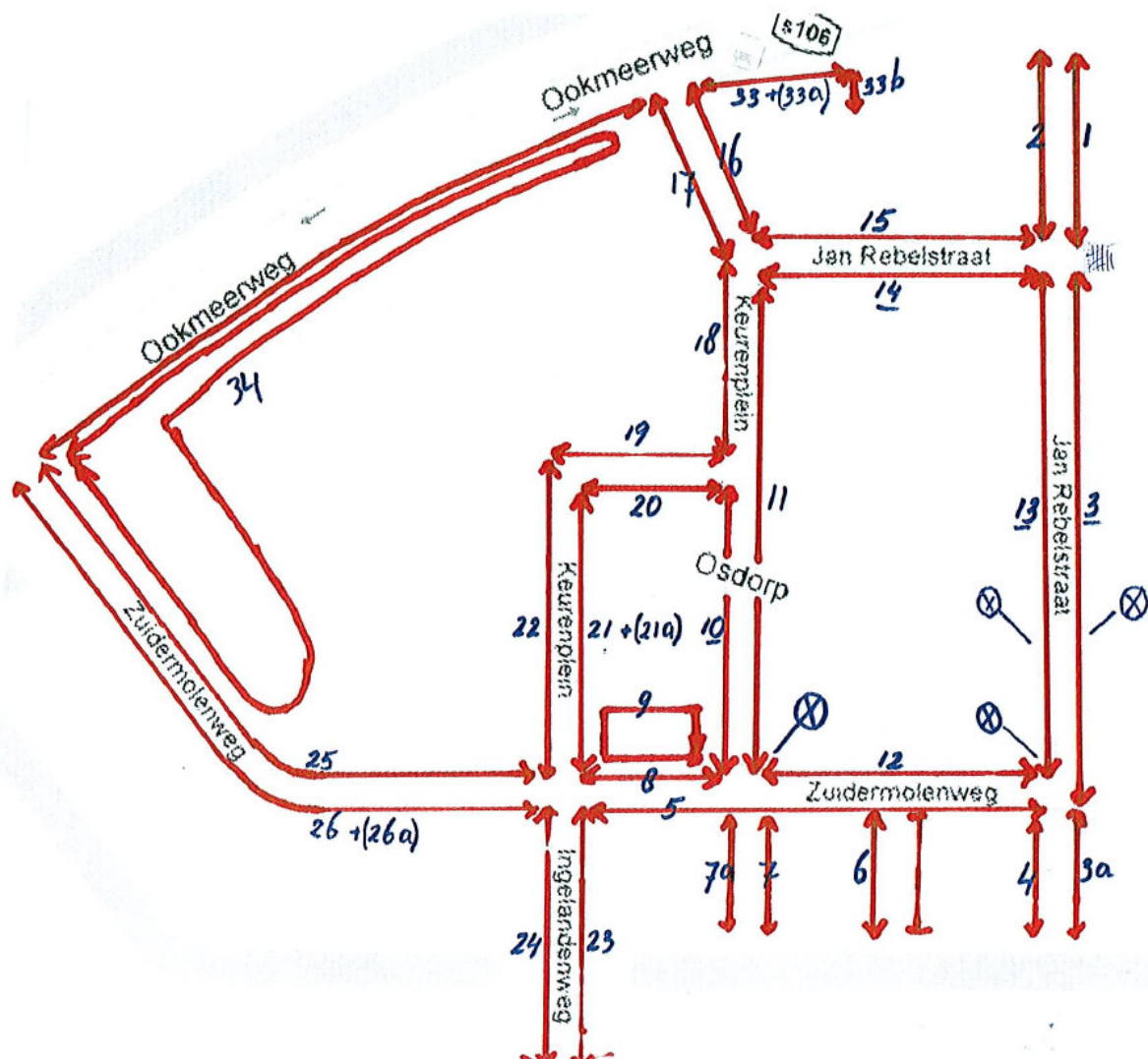
In verband met optimaal dubbelgebruik zou het de voorkeur hebben dat te realiseren extra plaatsen openbaar toegankelijk zijn.

7.3 Parkeerregulering

Wat betreft de berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan van dubbelgebruik op het niveau van het hele terrein. Uit de tellingen blijkt echter dat de parkeerdruk ongelijk is verdeeld over het terrein.

Zo is er bijvoorbeeld op de zaterdag een hoge parkeerdruk rond de detailhandelsvestigingen aan de Zuidermolenweg en elders veel leegstand. Aanbevolen wordt om te bekijken of door middel van afspraken tussen en met de bedrijven een betere verdeling te realiseren is: bijvoorbeeld werknemers iets verder weg waardoor voor bezoekers meer ruimte direct bij de vestiging overblijft.

Bijlage 1: Plattegrond BCO met sectie-indeling



Bijlage 2: Huidige Capaciteit BCO

haaks 2,25 / langs 5,5

Sectie	hoe parkeren	gemarkeerde plaatsen	ongemarkeerde plaatsen	totaal capaciteit
1	haaks		15	15
2	haaks		20	20
3	haaks		50	50
3a	haaks		13	13
4	gemarkeerd	6	6	6
5	haaks		40	40
6	haaks		11	11
7	haaks		11	11
7a	haaks		11	11
8	haaks		12	12
9	gemarkeerd	29	29	29
10	haaks		29	29
11	haaks		45	45
12	haaks		29	29
13	haaks		44	44
14	haaks		28	28
15	haaks		25	25
16	haaks		8	8
17	haaks		9	9
18	langsparkeren		6	6
19	haaks		15	15
20	haaks		12	12
21	haaks		15	15
21a	haaks		10	10
22	haaks		24	24
23	gemarkeerd	9	9	9
24	gemarkeerd	9	9	9
25	haaks		58	58
26	haaks		44	44
26a	haaks		7	7
33	haaks		15	15
33a	haaks		2	2
33b	gemarkeerd	3	3	3
34	gemarkeerd	118	118	118
totaal		174	608	782

Bijlage 3: Parkeertelling BCO

Parkeertelling Bedrijventerrein Osdorp

		dinsdag 2-9-08 10:00-12:00 uur		vrijdag 5-9-08 14:00-16:00 uur		zaterdag 6-9-08 13:00-15:00 uur	
Sectie	cap.	p-druk goed	p-druk goed + fout	p-druk goed	p-druk goed + fout	p-druk goed	p-druk goed + fout
1	15	40%	40%	93%	93%	87%	87%
2	20	21%	21%	89%	89%	95%	95%
3	50	68%	104%	66%	98%	47%	53%
3a	13	23%	23%	15%	15%	8%	8%
4	6	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5	40	30%	30%	7%	15%	0%	0%
6	11	9%	9%	0%	0%	0%	0%
7	11	55%	55%	36%	36%	0%	0%
7a	11	18%	18%	9%	9%	0%	0%
8	12	50%	50%	8%	8%	8%	8%
9	29	22%	22%	22%	22%	7%	7%
10	29	41%	41%	17%	17%	24%	24%
11	45	53%	58%	44%	44%	7%	9%
12	29	0%	45%	0%	45%	3%	3%
13	44	45%	57%	52%	68%	41%	45%
14	28	39%	39%	79%	93%	86%	96%
15	25	40%	48%	68%	80%	60%	72%
16	8	63%	63%	63%	75%	75%	75%
17	9	89%	111%	78%	78%	100%	122%
18	6	50%	50%	67%	67%	0%	0%
19	15	87%	100%	60%	60%	27%	33%
20	12	75%	92%	75%	83%	8%	8%
21	15	40%	53%	47%	53%	13%	20%
21a	10	10%	10%	10%	10%	10%	10%
22	24	42%	42%	54%	63%	17%	17%
23	9	33%	33%	56%	56%	0%	0%
24	9	0%	0%	22%	22%	44%	44%
25	58	34%	34%	40%	40%	50%	50%
26	44	39%	45%	45%	45%	52%	52%
26a	7	29%	29%	29%	43%	29%	29%
33	15	47%	47%	33%	33%	62%	62%
33a	2	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
33b	3	67%	67%	67%	67%	0%	0%
34	118	32%	32%	70%	70%	92%	95%
totaal	782	39%	46%	47%	54%	42%	45%

Bijlage 4: Huidige bestemmingsplancategorieën BCO

Bedrijven B1

Bestemd voor:

- a. zakelijke dienstverlening (maximaal 30% bvo evt. vrijstelling tot 50%);
- b. kantoorateliers;
- c. bedrijven in categorie I en II, te weten:
 - ateliers voor kunst en kunstnijverheid
 - fijnmechanische-, foto- en optische industrie,
 - grafische industrie
 - kledingindustrie
 - reparatiebedrijven voor gebruiksgoederen.

Niet toegestaan zijn:

- d. dienstwoningen;
- e. al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen;
- f. detailhandels- en horecabedrijven.
- g. gebruik van de gronden ten behoeve van parkeerdoeleinden.

Vrijstelling

- h. overige bedrijven, onder categorie I en II, indien vergelijkbaar met a t/m c
- i. horecagelegenheid nu op het adres Osdorper Ban 156, max. 140 m².
- j. zakelijke dienstverlening tot een maximaal 50%, dan max 1pp per 125 m² bruto kantoorvloeroppervlak maximaal 1 parkeerplaats mag worden gerealiseerd.

Bedrijven B2

Bestemd voor:

- a. bedrijven genoemd in de Staat van inrichtingen onder categorie I, II of III m.u.v.
- b. zakelijke dienstverlening (maximaal 30% van het BVO)
- c. kantoorateliers;
- d. verhuurbedrijven voor roerende goederen;
- e. detailhandel in auto's, uitsluitend voor zover de gronden op de kaart door de desbetreffende aanduiding mede zijn aangewezen;
- f. horecadoeleinden, genoemd in Staat van Horeca-inrichtingen onder categorie 2, uitsluitend voor zover de gronden op de kaart door de desbetreffende aanduiding mede zijn aangewezen, zulks met dien verstande dat uitsluitend de begane grond als zodanig gebruikt mag worden;
- g. horecadoeleinden, in de vorm van zalenexploitatie, uitsluitend voor zover de gronden op de kaart door de desbetreffende aanduiding mede zijn aangewezen; zulks met dien verstande dat niet meer dan één bouwlaag als zodanig gebruikt mag worden;
- h. een gerechtsgebouw, uitsluitend voor zover de gronden op de kaart door de desbetreffende aanduiding mede zijn aangewezen;
- i. ten hoogste één dienstwoning op het adres Jan Rebelstraat 15, door de desbetreffende aanduiding op de plankaart aangegeven;
- j. parkeervoorzieningen ten behoeve van de bedrijven en bezoekers.

Niet toegestaan zijn:

- k. Niet toegestaan zijn:
 - aardolie industrieën;
 - afvalverwerkende of bewerkende bedrijven;
 - chemische industrieën;
 - gasopslag en -overslag;
 - land- en tuinbouwbedrijven;

- openbare nutsbedrijven;
- openbaar vervoersbedrijven;
- ontplofbare stoffen opslag;
- detailhandels- en horecabedrijven, behoudens het bepaalde onder f en g in dit lid;

Vrijstelling:

- l. zakelijke dienstverlening tot een maximaal 50%, dan maximaal 1pp per 125 m² bruto kantoorvloeroppervlak maximaal 1 parkeerplaats mag worden gerealiseerd.
- m. categorie IV, mits het desbetreffende bedrijf geen onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu
- n. voor het perceel Jan Rebelstraat 24 vrijstelling (max.8 jaar) ten behoeve van het gebruik als sociale, maatschappelijke, recreatieve of sportvoorziening. De vrijstelling kan, ook na mogelijke verlenging, ten hoogste acht jaar bedragen.

Bedrijven B3

Bestemd voor:

- a. bedrijven genoemd in de Staat van inrichtingen onder categorie I, II of III
- b. zakelijke dienstverlening (maximaal 30% van het BVO)
- c. verhuurbedrijven voor roerende goederen;
- d. perifere detailhandel;
- e. parkeervoorzieningen ten behoeve van de bedrijven en bezoekers;
 - aa. indien niet bebouwd of als parkeervoorziening ingericht, voor groenvoorzieningen overeenkomstig artikel 9 van deze voorschriften.

Niet toegestaan zijn:

- f. Niet toegestaan zijn:
 - aardolie industrieën niet toegestaan zijn;
 - afvalverwerkende of bewerkende bedrijven niet toegestaan zijn;
 - chemische industrieën niet toegestaan zijn;
 - gasopslag en -overslag niet toegestaan zijn;
 - land- en tuinbouwbedrijven niet toegestaan zijn;
 - openbare nutsbedrijven niet toegestaan zijn;
 - openbaar vervoersbedrijven niet toegestaan zijn;
 - ontplofbare stoffen opslag niet is toegestaan;
 - detailhandels- en horecabedrijven, behoudens het bepaalde onder d in dit lid;

Vrijstelling:

- o. categorie IV, mits het desbetreffende bedrijf geen onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu

Nadere eisen:

- p. het Dagelijks Bestuur kan nadere eisen stellen aan de omvang van de parkeervoorzieningen tot een maximum van 100 parkeerplaatsen binnen het bouwvlak.

Maatschappelijke doeleinden M

Bestemd voor:

- a. religieuze, educatieve, medisch-maatschappelijke, welzijns-, culturele en recreatieve doeleinden, zulks met uitzondering van dienstwoningen.

Horecadoeleinden H2

- a. horecabedrijven, genoemd in de Staat van Horeca-inrichtingen onder categorie 2.