



Parkeerbalans Centrum Nieuw-West

22 januari 2013

Stedelijke Ontwikkeling

Inhoudsopgave

1 INLEIDING	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doel parkeerbalans	5
1.3 Leeswijzer	5
2 Randvoorwaarden + uitgangspunten	6
2.1 De te gebruiken parkeernormen	6
2.2 Aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik	8
2.3 Overige uitgangspunten in parkeerbalans	9
3 Parkeerbalans CNW	10
3.1 Resultaten parkeerbalans situatie voor vernieuwing	10
3.2 Resultaten parkeerbalans toekomstige situatie	11
3.3 Conclusies	12
Bijlagen	13
1. Overzicht parkeerclusters basis	13
3. Overzicht parkeerclusters eind situatie	13
4. Uitkomsten parkeerbalans huidige situatie	13
5. Uitkomsten parkeerbalans toekomstige situatie	13

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Voor u ligt de parkeerbalans voor het Centrum Nieuw-West (CNW). Een parkeerbalans is het resultaat van een vergelijking van de vraag naar parkeerplaatsen met het aanbod van parkeerplaatsen in een bepaald gebied

Waarom is een parkeerbalans nodig? In 2007 is het Regieplan CNW vastgesteld. Op pagina 24 staat beschreven dat de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum mede wordt bepaald door het gemak waarmee bezoekers hun auto kunnen parkeren. In de huidige situatie is veel parkeergelegenheid op straat. Dit zorgt voor een onaantrekkelijk en chaotisch straatbeeld. In het nieuwe centrum zullen daarom veel parkeerplaatsen van straat verdwijnen. Deze parkeerplaatsen zullen terugkomen in gebouwde parkeervoorzieningen. Om te voorkomen dat bezoekers in de omliggende woonwijken parkeren zal betaald parkeren ingevoerd gaan worden.

In het Regieplan is de verwachte vraag naar parkeerplaatsen berekend op basis van vastgestelde parkeernormen voor woningen (sociaal en markt) en voorzieningen. Dit is afgezet tegen het toekomstig aanbod. Uit deze eerste verkenning bleek dat het tekort ten opzichten van de oude situatie (-488) tijdens de piek (zaterdag middag) verslechterde met zo'n 700 parkeerplaatsen. In het Regieplan is er voor gekozen om deze piek niet op voorhand in te vullen met extra parkeerplaatsen.

Inmiddels is er meer en beter inzicht in een groot aantal deelplannen. De voortgang van de stedelijke vernieuwing in Nieuw-West staat bovendien onder druk. De economische crisis heeft zijn weerslag op de woningmarkt, op de financiële positie van de ontwikkelende partijen en de gemeente en daarmee ook op het tempo en programmering van de vernieuwing in het centrumgebied. Tegelijkertijd blijkt dat veel gebouwde parkeervoorzieningen in met name de stedelijke vernieuwingsgebieden niet vol staan. De ervaring leert dat het autobezit van bewoners veelal lager uitvalt dan dat in de plannen werd voorzien.

Op basis van deze verbeterde inzichten is in de zomer van 2012 door een extern adviesbureau een parkeerbalans opgesteld.¹ Voorliggende balans bevat een wijziging in het programma en een aanscherping van de uitgangspunten die door het adviesbureau zijn gehanteerd bij het opstellen van hun parkeerbalans.

¹ Mobycon, Parkeerbalans Centrum Nieuw West, 18 september 2012

1.2 Doel parkeerbalans

Het doel van deze parkeerbalans is drieledig:

1. Inzicht geven in de parkeernormen die binnen het CNW als randvoorwaarden dienen voor de ontwikkelaars;
2. Inzicht geven in de verdeling van het aantal te realiseren parkeerplaatsen op maaiveld en in gebouwde parkeervoorzieningen;
3. Inzicht geven in de verwachte, toekomstige parkeersituatie in het CNW.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de randvoorwaarden en uitgangspunten beschreven.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de bijgewerkte parkeerbalans beschreven.

In de bijlagen is een compleet overzicht van de parkeerbalans bijgevoegd.

2 Randvoorwaarden + uitgangspunten

2.1 De te gebruiken parkeernormen

Met een parkeerbalans wordt de (on)balans tussen de parkeervraag en het aanbod van parkeerplaatsen binnen een gebied berekend. De parkeervraag wordt bepaald met behulp van parkeernormen per functie. In het Regieplan werd uitgegaan van de volgende parkeernormen:

- Woningen 1,4 pp/per woning
- Detailhandel 2,8 pp/per woning
- Supermarkt 3,3 pp/per 100m² BVO
- Kantoren 1,0 pp/per 100m² BVO
- Horeca/leisure 5,0 pp/per 100m² BVO
- Maatschappelijk/overig 2,0 pp/per 100m² BVO

Voor woningen gold dat voor elke woning minimaal 1,0 vaste parkeerplaats per woning moes worden gerealiseerd in een gebouwde parkeervoorziening. Voor bezoekers en/of een tweede auto zou per woning 0,15 parkeerplaats in een parkeergarage moeten worden gerealiseerd en 0.25 parkeerplaats op maaiveld.

De deelraad heeft op 30 mei 2012 de '*Nota Parkeernormen NW*' vastgesteld. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten de in deze nota opgenomen parkeernormen in acht worden genomen. De nota kent een algemene strekking. Dit betekent echter niet dat de opgenomen parkeernormen in alle gevallen toepasbaar zijn. Bij grootschalige gebiedsontwikkelingen (zoals het CNW) blijft maatwerk noodzakelijk en/of wenselijk. Dit vanwege bijvoorbeeld de ligging en omvang van het gebied, de bereikbaarheid, de te ontwikkelen functies en de inrichting van de openbare ruimte. De normen in deze nota fungeren hierbij als ijkpunt.

Sinds de vaststelling van het Regieplan (2007) is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen onder druk komen te staan door de economische crisis en de financiële positie van de ontwikkelaars / gemeente. Dit was -samen met de vaststelling van de Nota Parkeernormen- aanleiding om de parkeernormen voor het centrumgebied opnieuw te bekijken. De in de parkeerbalans gehanteerde parkeernormen zijn terug te vinden in onderstaande tabel.

Gezien de marktsituatie is er nadrukkelijk niet voor gekozen om hoge parkeernormen voor te schrijven. De realisatie van de plannen zou hiermee immers in gevaar komen. Als een ontwikkelaar echter kiest voor de realisatie van extra parkeergelegenheid ten behoeve van de eigen bewoners (optimalisatie), dan is dit mogelijk. Onderstaande parkeernormen gelden als minimum. Zoals beschreven in de Nota Parkeren geldt bij optimalisatie (dus meer dan de minimum norm) dat de kosten altijd voor rekening komen van de initiatiefnemer. Voorwaarde is bovendien dat deze optimalisatie niet leidt tot stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren.

	Eenheid	Parkeernorm	Aandeel bewoners	Aandeel bezoekers	Aandeel werknemers
arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	100 m2 BVO	2,00	0,00	1,30	0,70
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 BVO	0,80	0,00	0,08	0,72
bioscoop/theater/schouwburg	Aantal zitplaatsen	0,10	0,00	0,10	0,00
café/bar/discotheek/cafeteria	100 m2 BVO	5,00	0,00	4,50	0,50
cultureel centrum/wijkgebouw	100 m2 BVO	1,00	0,00	0,90	0,10
Evenementengebouw	100 m2 BVO	3,00	0,00	2,97	0,03
Kantoor met baliefunctie	100 m2 BVO	1,50	0,00	0,30	1,20
Kantoor zonder baliefunctie	100 m2 BVO	0,80	0,00	0,04	0,76
Leisure	100 m2 BVO	4,00	0,00	3,60	0,40
Restaurant	100 m2 BVO	5,00	0,00	4,50	0,50
Stadsdeelcentra / detailhandel	100 m2 BVO	2,50	0,00	2,13	0,38
Studentenwoning	Per woning	0,10	0,00	0,10	0,00
Supermarkt	100 m2 BVO	2,50	0,00	2,13	0,38
Woning midden en duur	Per woning	1,25	1,00	0,25	0,00
Woning sociale huur	Per woning	0,95	0,70	0,25	0,00
Hotel	Per kamer	0.4	0,00	0,31	0,09

Tabel 2-1 Parkeernormen Centrumgebied Amsterdam Nieuw-West²

- Voor nieuwe woningen wordt uitgegaan van de parkeernormen zoals deze zijn vastgelegd in de door de deelraad vastgestelde Nota Parkeernormen. Hierop is 1 uitzondering: het aandeel bezoekersparkeren bedraagt per woning 0,25 in plaats van 0,3 (conform Regieplan 2007). Dit vanwege de beperkte ruimte op maaiveld, de centrale ligging binnen het stadsdeel en de goede OV-ontsluiting. Deze norm wordt overigens binnen de Ring veelal standaard gehanteerd – de in Nieuw-West gehanteerde norm van 0,3 pp per woning is kortom aan de hoge kant.
- De functie “Leisure” is toegevoegd. In de ontwikkelingen is nog niet exact duidelijk hoe dit vertaald gaat worden. In de praktijk zal dit een mix zijn van Horeca, sportvoorzieningen en functies die een toevoeging zijn voor het stadsdeelcentrum. Gekozen is voor een gemiddelde parkeernorm van deze functies, namelijk 4 parkeerplaatsen per 100 vierkante meter BVO.

² Voor onderbouwing zie Mobycon rapportage, Parkeerbalans Centrum Nieuw West, 18 september 2012

2.2 Aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik

De vraag naar parkeerplaatsen van verschillende functies valt veelal niet samen in de tijd. Kantoormedewerkers zijn vooral doordeweeks overdag aanwezig, terwijl bewoners voor een deel zelf met de auto naar het werk zijn en geen parkeerplaats nodig hebben. Openbare parkeerplaatsen op straat kunnen verdeeld over de dag en week door verschillende soorten parkeerders worden gebruikt. Door dit zogenaamde dubbelgebruik is het niet noodzakelijk om rekening te houden met de maximale parkeervraag van de afzonderlijke functies, maar slechts met een deel hiervan. De mogelijkheid tot dubbelgebruik hangt af van de mate waarin de capaciteit toegankelijk is voor de diverse functies. Een privégarage achter een slagboom biedt minder mogelijkheden voor dubbelgebruik dan openbare parkeerplaatsen die voor een ieder toegankelijk zijn.

Het CROW heeft op 27 juli haar brochure "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317" geactualiseerd. De hierin opgenomen aanwezigheidspercentages worden landelijk gehanteerd om de aanwezigheid van verschillende functies op verschillende momenten te bepalen. Voor gebouwde stallingsplaatsen wordt niet per definitie uitgegaan van dubbelgebruik, omdat dit in de praktijk lastig te regelen is.

Tabel 8. Aanwezigheidspercentages

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 2-2 Gehanteerde aanwezigheidspercentage parkeerbalans CNW³

³ De lijst van het CROW is niet volledig voor alle functies. In de parkeerbalans zijn aanvullende de volgende aanwezigheidspercentages gehanteerd voor resp. de werkdagmiddag / werkdagavond / koopavond / zaterdagmiddag: restaurant (40/90/95/70), café (40/90/85/75), congres (100/0/0/0), hotel (50/100/100/50).

2.3 Overige uitgangspunten in parkeerbalans

- Het centrumgebied is opgedeeld in een aantal clusters. Voor een overzicht verwijzen we naar de bijlagen. De indeling is gebaseerd op stedenbouwkundige samenhang, natuurlijke grenzen en loopafstanden tot een van de parkeervoorzieningen. De clusters hebben geen officiële status en dienen enkel om de samenhang in beeld te brengen tijdens gesprekken met de contractpartners.
- Voor elk cluster is een parkeerbalans opgesteld. De uiteindelijke analyse en toedeling heeft plaatsgevonden op totaal niveau. Het doel is om, naast een evenwicht in het gehele plangebied, binnen elk cluster een sluitende parkeerbalans te hebben, waarin parkeervraag en aanbod op de belangrijkste momenten van de dag en/of week in evenwicht zijn.
- In het centrumgebied functioneren verschillende functies naast elkaar. Dit betekent dat bewoners, werknemers en bezoekers van het theater, de detailhandel en/of de horeca allemaal een plek moeten vinden in het plangebied. Elk van deze functies genereert een specifieke parkeervraag. In de huidige situatie bestaat een soort evenwicht tussen parkeervraag en -aanbod: het huidige aanbod van parkeerplaatsen in het centrumgebied is veelal voldoende om aan de parkeervraag te voldoen. Er parkeren in de huidige situatie dus minder auto's dan op grond van de aanwezige functies mag worden verwacht (zie ook volgend hoofdstuk).
- Op dit moment zorgen werknemers en incidentele bezoekers voor overloop naar omliggende wijken (Osdorp-Oost, Osdorp-Midden en de omgeving van de Pieter Calandlaan). Als in de omliggende wijken parkeerregulering wordt ingesteld (hetzij blauwe zones, hetzij betaald parkeren) zal dat betekenen dat de overloop die eerst kon bestaan voor een groot deel zal verschuiven. De parkeervraag in het centrumgebied zal dan logischerwijs toenemen. Op basis van het door de deelraad vastgestelde parkeerbeleidsplan zal parkeerregulering in de omgeving reactief worden ingevoerd.
- De parkeervraag van de nieuw te bouwen woningcomplexen is overwegend ondergebracht in gebouwde parkeervoorzieningen. Uitgangspunt is dat bewoners overwegend parkeren in voorzieningen die exclusief voor hen bestemd zijn. Dubbelgebruik is hier niet mogelijk. In de parkeerbalans is deze vraag en het bijbehorend parkeeraanbod niet meegenomen.
- Uit de praktijk blijkt dat werknemers betaald parkeren structureel mijden. Uitgangspunt is dat werknemers niet parkeren in de gebouwde voorzieningen vanwege het tarief en dat op straat simpelweg geen plaats is. Voor deze doelgroep zal dan ook een alternatieve locatie moeten worden gevonden aan bijvoorbeeld de rand van het plangebied. Deze voorziening moet met name goedkoop worden aangeboden door middel van een aantrekkelijk dagtarief of werknemersvergunning. Een andere optie is dat gebruik wordt gemaakt van deels leegstaande bewonersgarages binnen en buiten het plangebied. In de parkeerbalans is er van uitgegaan dat 20% van de met de auto komende werknemers in de eindsituatie ook daadwerkelijk in een van de gebouwde openbare parkeervoorzieningen parkeert.

3 Parkeerbilans CNW

3.1 Resultaten parkeerbilans situatie voor vernieuwing

De parkeerbilans voor de situatie voor de start van de vernieuwing geeft aan dat er op alle momenten een theoretisch overschot aan parkeerplaatsen zou moeten zijn. Uit de berekeningen blijkt op het piekmoment (koopavond) een overschot van 158 parkeerplaatsen.

Uit begin 2012 uitgevoerde parkeertellingen blijkt dat er doordeweeks en op zaterdag overdag op straat meer dan voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Alleen 's nachts is sprake van een hoge parkeerdruk.⁴

Er zijn een drietal verklaringen waarom er doorgaans minder voertuigen in het plangebied staan geparkeerd, dan uit de parkeerbilans blijkt.

- De theoretische balans gaat ervan uit dat de parkeervraag volledig binnen het plangebied wordt afgewikkeld. Een deel van de parkeerdruk wordt echter 'afgewenteld' op de omliggende woonwijken waar gratis kan worden geparkeerd. Uit de praktijk blijkt dat vooral werknemers betaald parkeergebieden mijden of kiezen voor een ander vervoermiddel (openbaar vervoer of fiets). In de parkeerbilans wordt geen rekening gehouden met overloop.
- De parkeernormen zijn gericht op de toekomst en het te verwachte autobezit. Uit gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek en uit het aantal afgegeven parkeervergunningen blijkt dat het huidig autobezit lager ligt dan de gehanteerde parkeernormen. De gehanteerde parkeernormen geven voor de huidige situatie dus een overtekening.
- Bij het opstellen van een parkeerbilans wordt verondersteld dat iedere functie zijn eigen parkeervraag genereert. Dit is natuurlijk slechts voor een deel waar - bepaalde functies (winkels en horeca) ondersteunen elkaar bijvoorbeeld en niet elke extra m² BVO leidt tot een grotere parkeervraag. Om dubbeltelling te voorkomen zou bij het opstellen van de parkeerbilans dus eigenlijk een beperkt deel van de theoretische parkeerbehoefte moeten worden meegenomen.

⁴ Mobycon, Capaciteits- en bezettingsgraadmeting Amsterdam Nieuw-West, februari 2012.

3.2 Resultaten parkeerbalans toekomstige situatie

De parkeerbalans voor de toekomstige situatie laat het volgende eindbeeld zien:

1. Het totaal benodigd **gebouwde stallingsplaatsen** (exclusief voor bewoners) bedraagt 998 parkeerplaatsen.
2. Het **aanbod** van openbare parkeerplaatsen bedraagt 2.869 parkeerplaatsen, waarvan 831 parkeerplaatsen op maaiveld en 2.038 parkeerplaatsen in de openbare parkeergarages.
3. De **vraag** naar openbare parkeerplaatsen bedraagt op het piekmoment 2.991 parkeerplaatsen (inclusief dubbelgebruik). Op de koopavond resulteert dit in een theoretisch tekort van 122 parkeerplaatsen in de toekomstige situatie. Dit tekort bevindt zich in het Cluster Noord.

	Aanbod pp Maaiveld (betaald)	Aanbod pp openbaar garages	Aanbod pp totaal openbaar	P-vraag werkmiddag	P-vraag werkavond	P-vraag Koopavond	P-vraag Zaterdag middag
Cluster West	368	355	723	445	627	723	569
Cluster Zuid	164	723	887	575	753	887	691
Cluster Noord	299	960	1.259	1.048	826	1.381	1.220
Totaal	831	2.038	2.869	2.068 (+801 pp)	2.206 (+663 pp)	2.991 (-122 pp)	2.480 (+389 pp)

Tabel 3-1 Parkeerbalans Centrumgebied toekomstige situatie

3.3 Conclusies

Na verwerking van alle bekende wijzigingen in de behoefte-raming ziet de parkeerbalans voor het Centrumgebied er aanzienlijk gunstiger uit dan ten tijde van het Regieplan was berekend. Uit de nieuwe berekeningen op basis van meer gedetailleerde kennis dan in 2007 blijkt dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de eindsituatie met dubbelgebruik op het piekmoment net onvoldoende is. De capaciteit is tijdens de overige tijdstippen voldoende.

In de parkeerbalans is uitgegaan van het programma zoals begin december 2012 bekend is. De fasering van de uitvoering en de exacte invulling van de vernieuwing in CNW ligt echter nog niet vast. Dit betekent dat de parkeerbalans regelmatig zal worden geactualiseerd. De uitkomsten zullen naast onderzoeksgegevens over de daadwerkelijke parkeerdruk (op maaiveld en in de openbare garages) worden gelegd om te kijken of deze al dan niet overeenkomen.

Belangrijk aandachtspunt is het parkeren door werknemers. We hebben verondersteld dat werknemers niet in de gebouwde voorzieningen parkeren vanwege de kosten en dat er geen parkeervergunningen aan bedrijven worden uitgegeven. Voor een deel zal dit 'opgelost' worden door overloop naar omliggende woonwijken waar nog vrij kan worden geparkeerd. Als het parkeren hier in de toekomst ook wordt gereguleerd zal dat betekenen dat de overloop die eerst kon bestaan voor een groot deel zal verschuiven. De parkeervraag in het centrumgebied zal dan logischerwijs toenemen.

Als blijkt dat de werkelijke parkeervraag in de toekomst toch hoger uitvalt dan verwacht, dan is het wellicht mogelijk in een stallingsgarage in het centrumgebied een combinatie met werknemersparkeren te maken. Buiten het plangebied bevinden zich bovendien nog enkele locaties waar in de toekomst het werknemersparkeren kan worden gefaciliteerd. Afhankelijk van de parkeerbehoefte zal dit verder worden uitgewerkt. Hiermee wordt voorkomen dat wordt geïnvesteerd in dure gebouwde parkeervoorzieningen die niet of lange tijd niet worden gebruikt.

Bijlagen

- 1. Overzicht parkeerclusters basis**
-
- 3. Overzicht parkeerclusters eind situatie**
- 4. Uitkomsten parkeerbalans huidige situatie**
- 5. Uitkomsten parkeerbalans toekomstige situatie**

**Centrum Nieuw West
Parkeerclusters
Beginsituatie**

Cluster Plein zuid
Deelgebieden:
1.1a, 1.1b, 1.2, 2.2b
1.5 alleen nieuwbouw

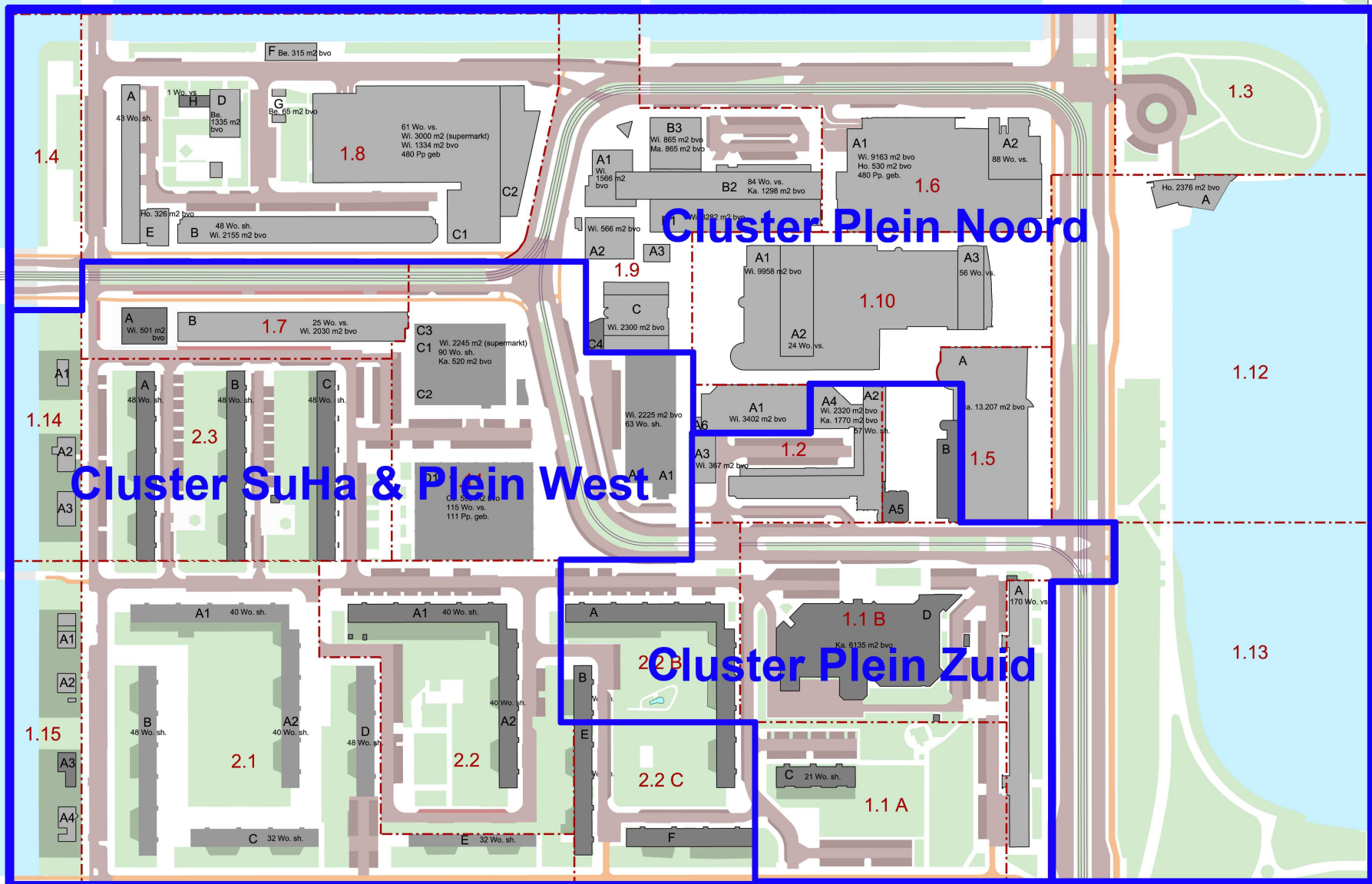
Cluster Plein West
Deelgebieden:
1.7, 1.11, 1.14, 1.15
2.1, 2.2a, 2.2c, 2.3

Cluster Plein noord
Deelgebieden:
1.3, 1.4, 1.6, 1.8,
1.10, 1.12, 1.13
1.5 alleen bestand deel

Cluster Plein Noord

Cluster SuHa & Plein West

Cluster Plein Zuid



**Centrum Nieuw West
Parkeerclusters
Eindsituatie**

**Cluster Plein zuid
Deelgebieden:
1.1a, 1.1b, 1.2, 2.2b
1.5 alleen nieuwbouw**

**Cluster Plein West
Deelgebieden:
1.7, 1.11, 1.14, 1.15
2.1, 2.2a, 2.2c, 2.3**

**Cluster Plein noord
Deelgebieden:
1.3, 1.4, 1.6, 1.8,
1.10, 1.12, 1.13
1.5 alleen bestand deel**

Cluster Plein Noord

Cluster SuHa & Plein West

Cluster Plein Zuid

