



**Gemeente
Amsterdam**

Parkeer & Verkeersonderzoek Nierkerkecomplex

Team Onderzoek & Kennis

Ewald Dijkstra
Mehrnaz Asadi

Verkeersonderzoek@amsterdam.nl

Rapportnummer O-230454

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 SAMENVATTING	5
HOOFDSTUK 2 AUTOPARKEREN.....	6
2.1 PROGRAMMA & NORMEN.....	6
2.2 PARKEERDRUK IN DE OMGEVING.....	7
2.3 SAMENVATTEND	7
HOOFDSTUK 3 FIETSPARKEREN.....	9
HOOFDSTUK 4 VERKEERSGENERATIE	11

Hoofdstuk 1 Samenvatting

Opdrachtgever heeft een verzoek gedaan voor het leveren van een parkeerbehoefteonderzoek en een onderzoek naar de verkeersaantrekkende werking voor de herontwikkeling van het Nierkerkecomplex.

Dit onderzoek is uitgevoerd door het maken van een parkeerbehoefteberekening en het inschatten van de verkeersgeneratie op basis van ons verkeersgeneratiemodel.

Uit de onderzoeken blijkt de volgende behoefte aan autoparkeerplaatsen

Parkeerbehoefte bij parkeernorm 0 parkeerplaats per woning.

- Openbaar: $(8 + 8 + 4) = 20$ parkeerplaatsen. Waarvan 8 voor deelmobiliteit
- Eigen terrein: geen

Parkeerbehoefte bij parkeernorm 1 parkeerplaats per woning.

- Openbaar: 8 parkeerplaatsen.
- Eigen terrein: $(75 + 4 =) 79$ parkeerplaatsen. Waarvan 4 voor de maatschappelijke voorziening

De behoefte aan fietsparkeerplaatsen

Op basis van de vigerende regelgeving en het programma met 150 woningen en 500 m2 commerciële dienstverlening bedraagt het aantal te realiseren plaatsen:

- Openbare fietsparkeerplaatsen: 54 (NB hierbij is rekening gehouden dat er 72 woningen worden gesloopt)
- Inpandige fietsparkeerplaatsen: 450
- Scooterparkeerplaatsen: 21

Op basis van het verkeersgeneratiemodel en het VMA concluderen we dat de toename van de woningen en voorzieningen niet leidt tot congestie in de straat, of op de met deze straat verbonden straten.

Hoofdstuk 2 Autoparkeren

Voor de parkeerbehoefte van het Nierkerkecomplex zijn twee varianten doorgerekend. Hiervoor is gebruik gemaakt van de vigerende Amsterdamse parkeernormen, zoals deze zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen 2017.

2.1 Programma & normen

In het bestemmingsplan is ruimte voor 150 woningen. De helft sociale woningbouw en de andere helft middel dure huurwoningen. Daarnaast is 300 tot 500 m² BVO maatschappelijke dienstverlening voorzien. Voor de berekeningen is uitgegaan van 500 m² BVO.

De autoparkeernorm voor de te realiseren woningen heeft een bandbreedte van 0 tot 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein + 0,1 openbare parkeerplaats per woning. Voor de maatschappelijke dienstverlening is uitgegaan van de norm voor kantoor met baliefunctie. Deze bedraagt 0,8 parkeerplaats per 100 m² BVO.

Parkeerbehoefte minimum variant bij parkeernorm 0 parkeerplaats per woning.

Openbaar

- Sloop 72 sociale woningen = $72 \times -0,1 = -7,2$
- Bouw 75 sociale woningen = $75 \times 0,1 = 7,5$
- Bouw 75 middel dure huurwoningen = $75 \times 0,1 = 7,5$

Totaal te realiseren openbare parkeerplaatsen: $-7,2 + 7,5 + 7,5 = 7,8 = 8$ parkeerplaatsen

Op eigen terrein

- Bouw 500m² BVO maatschappelijke dienstverlening = $500 \times 0,8 / 100 = 4$

Totaal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein: 4 parkeerplaatsen

Parkeerbehoefte minimum variant bij parkeernorm 1 parkeerplaats per woning.

Openbaar

- Sloop 72 sociale woningen = $72 \times -0,1 = -7,2$
- Bouw 68 sociale woningen = $68 \times 0,1 = 6,8$
- Bouw 75 middel dure huurwoningen = $75 \times 0,1 = 7,5$

Totaal te realiseren openbare parkeerplaatsen: $-7,2 + 6,8 + 7,5 = 7,1 = 7$ parkeerplaatsen

Op eigen terrein

- Bouw 150 woningen = $150 \times 1 = 150$
- Bouw 500m² BVO maatschappelijke dienstverlening = $500 \times 0,8 / 100 = 4$

Totaal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein: $150 + 4 = 154$ parkeerplaatsen

Hoewel de regelgeving voorschrijft dat de parkeerplaatsen voor de maatschappelijke voorzieningen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd, is dit in de varianten, waarbij geen parkeerplaatsen voor de woningen worden gerealiseerd, het overwegen waard om deze ook als openbare plaatsen te realiseren. Ten eerste scheelt dit in de kosten. Ten tweede komt een deel van de bezoekers waarschijnlijk met de auto. Nadeel is dat de instellingen die op de betreffende locatie

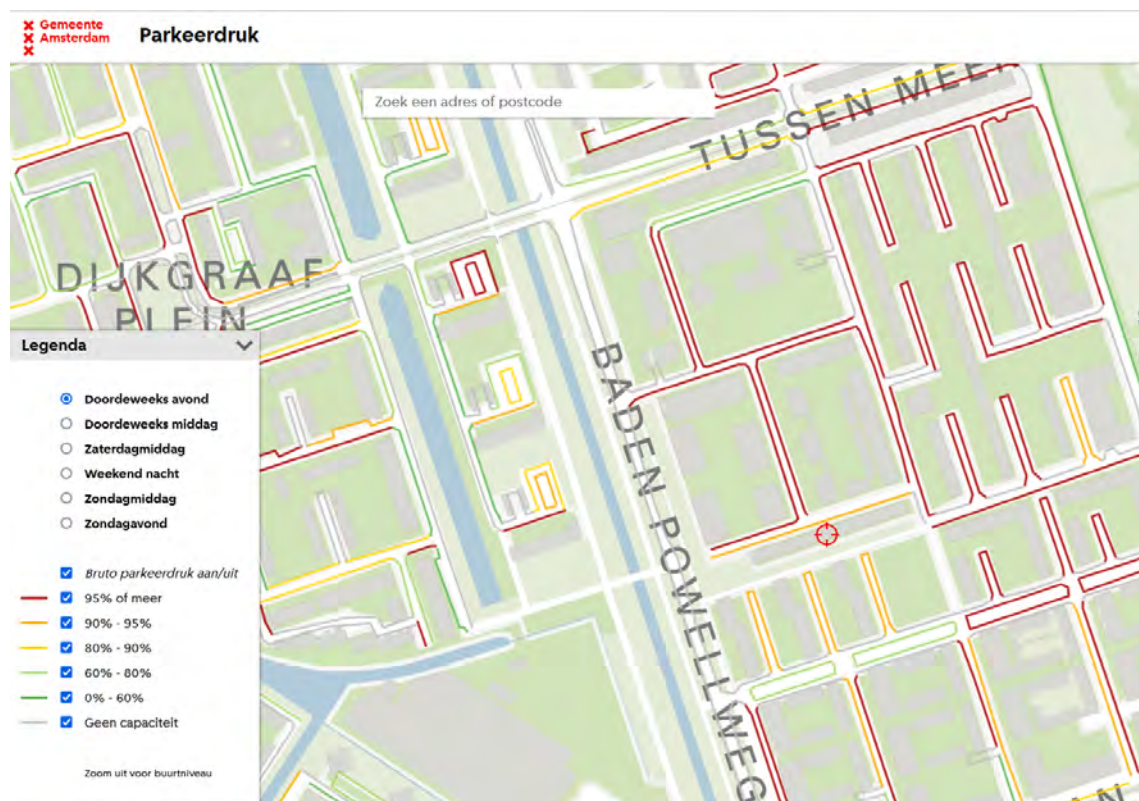
gevestigd zijn, (indien van toepassing) mogelijk niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

Indien voor de woningen parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd, dan kan die voor de maatschappelijke voorzieningen daarin worden meegenomen.

Gemiddeld heeft een Amsterdams eenpersoonshuishouden 0,32 auto meerpersoonshuishouden 0,68 auto. Bij 50/50 verdeling is het gemiddelde 0,5 parkeerplaats per auto. Met deze aantallen is een bovengrens van 75 plaatsen realistischer dan de berekende 150. Bij het hanteren van de minimumnorm is het wenselijk dat het plan voorziet in ruimte voor deelauto's. De sector claimt dat met deelmobiliteit per deelauto 10 auto's worden vervangen. Het reserveren van circa 8 plaatsen voor deelauto's is te beschouwen als een ondergrens.

2.2 Parkeerdruk in de omgeving

Onderstaande afbeelding laat zien dat op het drukste moment (doordeweekse avond) de parkeerdruk in de meeste straten groter dan de het gewenste maximum van 95% is. Ook op buurtniveau is de parkeerdruk groter dan 95%. Dit betekent dat het niet mogelijk is om van de parkeerplaatsen in de buurt gebruik te maken.



2.3 Samenvattend

Parkeerbehoefte bij parkeernorm 0 parkeerplaats per woning.

- Openbaar: $(8 + 8 + 4) = 20$ parkeerplaatsen. Waarvan 8 voor deelmobiliteit
- Eigen terrein: geen

Parkeerbehoefte bij parkeernorm 1 parkeerplaats per woning.

- Openbaar: 8 parkeerplaatsen.
- Eigen terrein: $(75 + 4 =) 79$ parkeerplaatsen. Waarvan 4 voor de maatschappelijke voorziening

Hoofdstuk 3 Fietsparkeren

Voor het berekenen van de fietsparkeerbehoefte is uitgegaan van de vigerende "Nota Parkeernormen Fiets en Scooter" uit 2018. Daarin is vastgelegd dat voor woningen van verschillende grootte de fiets- en scooterparkeernorm vastgelegd. Zie onderstaande tabel.

woninggrootte in BVO* / functie	norm openbaar	norm woninggebonden	norm scooters
< 50 m2	0,5	2	0,13
50m2 > 75m2	0,5	3	0,13
75m2 > 100m2	0,5	4	0,13
commercieel	2,9		0,25

* In de kolom 'woninggrootte in BVO' is de oppervlakte berekend door de GBO oppervlakte met 15% te verhogen.

In onderstaande tabel is berekend hoeveel fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op de openbare weg, op eigen terrein en hoeveel scooterparkeerplaatsen er nodig zijn.

Variant A: aantal woningen =

150

functie	BVO	verdeling	aantal	openbaar		inpandig	inpandig	scooters	scooters
wonen	46	20%	30	0,5	15	2	60	0,13	3,9
wonen	69	60%	90	0,5	45	3	270	0,13	11,7
wonen	98	20%	30	0,5	15	4	120	0,13	3,9
commerciële dienstverlening	500			2,9	14,5			0,25	1,25
amoveren			72	0,5	36				
Totaal					54		450		21

Op basis van de vigerende regelgeving en het programma met 150 woningen en 500 m² commerciële dienstverlening bedraagt het aantal te realiseren plaatsen:

- Openbare fietsparkeerplaatsen: 54 (NB hierbij is rekening gehouden dat er 72 woningen worden gesloopt)
- Inpandige fietsparkeerplaatsen: 450
- Scooterparkeerplaatsen: 21

De normen voor het inpandig fietsparkeren zijn afkomstig uit "Bouwbrief 2015-130". Daarbij vragen wij ons overigens af of het daadwerkelijk noodzakelijk is om voor de woningen van circa 40 m² BVO 2 plaatsen te realiseren. Wellicht dat 1 plaats per woning volstaat.

Hoofdstuk 4 Verkeersgeneratie

Om de effecten van de extra woningen en voorzieningen te bepalen is een ritgeneratieanalyse gedaan. Tevens is op basis van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA; voor het jaar 2030AR) bekeken of de extra woningen passen binnen het huidige wegennet. De berekening is gemaakt op basis van 162 woningen, zoals in een eerder stadium van het project is doorgegeven. Uit die berekening blijkt dat het toevoegen van dit aantal geen problemen oplevert in de bereikbaarheid van het gebied. Minder woningen leiden dus ook niet tot problemen.

Uitgangspunten voor de berekeningen zijn:

- Te amoveren woningen: 72
- Nieuwe woningen: 167
- Nieuwe voorzieningen: 600 m² BVO

Op basis van 1,5 inwoner per woning en 1 fte per 80m² BVO, leidt dit tot:

- $(167-72) \times 1,5 = 143$ extra inwoners
- $(600 \text{ m}^2 / 80 \text{ m}^2) = 8$ nieuwe fte

Op basis van deze uitgangspunten is de extra ritgeneratie per etmaal 270. In onderstaande tabel is te zien hoe deze is verdeeld over de modaliteiten.

Vervoerwijze	Aantal trips	
	PRODUCTIE	ATTRACTIE
Autobestuurder	120	120
OV	50	50
Fiets	100	100
Totaal	270	270

De toename van het autoverkeer stijgt licht. Maar ook op basis van de resultaten uit het VMA is te zien dat dit niet leidt tot congestie in de straat, of op de met deze straat verbonden straten. Hierbij is uitgegaan dat de helft van de gegenereerde rit de Baden Powellweg neemt en de andere helft de Woldbrantskerkweg/Koos Vorrinkweg om naar de zuid of noord te gaan.

