

RAPPORT

Parkeeronderzoek Nierkerkecomplex

Klant: Gemeente Amsterdam

Referentie: BK2206-MI-RP-240920-0933

Status: Concept/0001

Datum: 26 september 2024

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 95 00
Email: info@rhdhv.com
Website: royalhaskoningdhv.com

Titel document: Parkeeronderzoek Nierkerkecomplex
Sub titel:
Referentie: BK2206-MI-RP-240920-0933
Uw kenmerk
Status: Concept/0001
Datum: 26 september 2024
Projectnaam: Parkeersonderzoek Nierkerkecomplex
Projectnummer: BK2206
Auteur(s): HZ

Opgesteld door: [Click here to enter text.](#)

Gecontroleerd door:

Datum:

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie: Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Aanleiding	1
2	Parkeeronderzoek	2
3	Parkeerbalans	4
4	Fietsparkeren	4
5	Conclusie	6

1 Aanleiding

Aan de Nierkerkestraat in Amsterdam wordt een verouderd appartementencomplex met 72 sociale huurwoningen gesloopt. Daarvoor in de plaats komt een nieuw complex met circa 150 woningen. De helft van deze woningen wordt sociale huur en de andere helft wordt betaalbare koop.

De gemeente heeft in 2024 zelf verkeersonderzoek voor de herontwikkeling van het Nierkerkecomplex opgesteld. Op 8 april 2024 is echter betaald parkeren ingevoerd in de omgeving van de Nierkerkestraat. De beschreven parkeersituatie is hierdoor mogelijk achterhaald.

De gemeente Amsterdam heeft Royal HaskoningDHV daarom gevraagd om de bestaande parkeersituatie inzichtelijk te maken en de parkeerbalans voor de ontwikkeling te actualiseren. De uitkomsten hiervan staan beschreven in deze rapportage.



Figuur 1 Bestaand gebouw Nierkerkestraat (bron: [Nierkerkestraat 1 t/m 55: vernieuwing woongebouw - Gemeente Amsterdam](#))

2 Parkeeronderzoek

Royal HaskoningDHV is door de gemeente Amsterdam gevraagd om middels een parkeeronderzoek de actuele parkeersituatie rondom het Nierkerkecomplex inzichtelijk te maken. Hierbij is uitgegaan van een loopafstand van 100 meter van het complex en natuurlijke grenzen. Dit betekent straten in de omgeving van hoek tot hoek zijn meegenomen.

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op dinsdag 3 september en donderdag 5 september tussen 23:00 en 00:00 uur, op zaterdag 14 september en zondag 15 september tussen 12:00 en 17:00 uur. De uitkomsten zijn samengevat weergegeven in onderstaande tabel.

	Parkeercapaciteit	Bezetting (inclusief foutparkeren)	Bezetting (inclusief foutparkeren)
Dinsdag 3 september – nacht	415	280	67%
Donderdag 5 september – nacht	415	281	68%
Zaterdag 14 september - middag	415	231	56%
Zondag 15 september - middag	415	277	67%

Tabel 1 Uitkomsten parkeeronderzoek

Er wordt voor gebieden met veel kortparkeerders en een versnipperd parkeeraanbod doorgaans een grens van 85% parkeerdruk aangehouden als acceptabel. Boven dit percentage neemt de kans op zoekverkeer namelijk toe. Voor woongebieden (dag en nacht) wordt in het algemeen een grenswaarde van 90% of hoger gehanteerd.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de gemiddelde parkeerdruk rondom het Nierkerkecomplex maximaal 68% bedraagt. In de rapportage van Gemeente Amsterdam stond dat op het drukste moment (doordeweekse avond) de parkeerdruk in de meeste straten voor april 2024 groter was dan het gewenste maximum van 95%. Oftewel, door de invoering van betaald parkeren staan er een stuk minder motorvoertuigen in de onderzochte straten geparkeerd.

Per straat zijn er wel grote verschillen zichtbaar. Dit is voor de doordeweekse nacht en zondagmiddag weergegeven in onderstaande figuren. In de Nierkerkestraat en Rengerskerkestraat is de parkeerdruk hoog, terwijl rondom de Jacob Oudegeeststraat voldoende vrije parkeerruimte te vinden is.



3 Parkeerbalans

In de nieuwbouw komen maximaal 150 woningen, waarvan minimaal 72 en maximaal 80 sociale huur. De overige woningen (minimaal 70 en maximaal 78) zijn betaalbare koopwoningen. Voor de sociale huurwoningen geldt een minimum parkeernorm van 0 en een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Voor de koopwoningen geldt een minimum parkeernorm 0,3 parkeerplaats per woning (30-60 m² BVO) en een maximum van 1 parkeerplaats per woning. Uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is dat de parkeerbehoefte van nieuwbouw op eigen terrein wordt gefaciliteerd en dat bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit betekent dat toekomstige bewoners niet met een parkeervergunning op straat kunnen parkeren.

Voor bezoek wordt in de Nota Parkeernormen Auto uitgegaan van 0,1 parkeerplaats per woning. Dit betekent dat er 15 parkeerplaatsen voor bezoek nodig zijn.

Daarnaast is 500 m² BVO maatschappelijke dienstverlening voorzien. Voor de maatschappelijke dienstverlening is -overeenkomstig de eerdere rapportage van de gemeente- uitgegaan van de parkeernorm voor kantoren. Deze bedraagt voor B-locaties 1,0 parkeerplaats per 125 m² BVO. Dit betekent dat er voor de maatschappelijke dienstverlening 4 parkeerplaatsen nodig zijn. Hoewel het stedelijk beleid voorschrijft dat de parkeerplaatsen voor de maatschappelijke voorzieningen ook op eigen terrein moeten worden gerealiseerd, is het gezien het beperkt aantal en de gemeten parkeerdruk mogelijk om hiervoor gebruik te maken van de aanwezige parkeercapaciteit op straat.

4 Fietsparkeren

Gemeente Amsterdam heeft in de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018) parkeernormen vastgelegd waaraan nieuwe ontwikkelingen moeten voldoen. Voor fietsparkeren geldt dat de parkeernormen bindend zijn, voor scooterparkeren zijn deze normen niet bindend maar richtinggevend.

Het Nierkerkecomplex valt in de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter binnen Zone 2. Dat betreft een zone met 'gemiddeld fietsgebruik'. Voor fietsparkeren wordt derhalve deze normering gehanteerd.

Het Bouwbesluit 2012 schrijft een (fietsen)berging voor bij nieuwbouw van woningen. De (fietsen) berging moet voldoen aan de volgende eisen:

- De (fietsen)berging moet bescherming bieden tegen weer en wind;
- De (fietsen)berging mag niet gemeenschappelijk zijn en moet afsluitbaar zijn;
- De (fietsen)berging heeft een oppervlakte van minimaal 5 m².
- De (fietsen)berging moet rechtstreeks vanaf de openbare weg bereikbaar zijn via het aansluitende terrein of via een gemeenschappelijke verkeersruimte.

Deze individuele (fietsen)berging is niet verplicht als de gebruiksoppervlakte van de woning kleiner is dan 50 m². In dat geval volstaat een gemeenschappelijke bergruimte voor fietsen, met een vloeroppervlakte van minimaal 1,5 m² per wooneenheid.

In plaats van bovengenoemde 'individuele fietsenberging' kan ook in een gezamenlijke fietsenberging worden voorzien. Dit wordt door Amsterdam als gelijkwaardig alternatief gezien en geniet zelfs de voorkeur vanwege beter gebruik door de bewoners (Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, richtlijn 4, paragraaf 3.3.3). Het plan voor Nierkerkecomplex gaat uit van een gezamenlijke fietsenberging.

Het aantal parkeerplekken per woning in een gezamenlijke fietsenberging moet voldoen aan onderstaand schema.

gebruiks- oppervlakte woning	aantal fietsparkeer- plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m ²	2	n.v.t.
>50 m ² - < 75 m ²	3	2,7 m ²
>75 m ² - <100 m ²	4	2,7 m ²
>100 m ² - <125 m ²	5	2,7 m ²
>125 m ²	6	2,7 m ²

Tabel 2 Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging (bron Nota Parkeernormen Fiets en Scooter)

De meeste woningen in het Nierkerkecomplex hebben een omvang van 50-75m² BVO. Dit betekent dat er voor de bewoners 450 fietsparkeerplaatsen nodig zijn. Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn.

Naast fietsparkeerplekken voor bewoners, heeft Amsterdam ook voor bezoekers van woningen een fietsparkeernorm vastgelegd. Uitgangspunt in het gemeentelijk beleid is minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning. Deze fietsparkeerplaatsen realiseert de gemeente in de openbare ruimte of de ontwikkelaar in een voor bezoekers toegankelijke stalling. Op basis van de geplande 150 woningen, zijn voor het Nierkerkecomplex minimaal **75 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers** van de woningen nodig.

Bij nieuwe woningen is de minimum parkeernorm voor scooters 0,13 parkeerplek per woning. Deze norm is voor heel Amsterdam gelijk i.v.m. de relatief grote afstanden die scooters afleggen. Voor de voorziene 150 woningen dienen afgerond **20 scooterparkeerplaatsen** te worden voorzien ($0,13 \cdot 150 = 19,5$).

De maatschappelijke dienstverlening is geen gecategoriseerde functie in de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018). Hiervoor is de functie 'bibliotheek' aangehouden (3 per 100m²). Dit betekent dat er voor deze functie 15 fietsparkeerplaatsen nodig zijn. Voor scooters zijn naar boven afgerond 2 plekken nodig ($500 \cdot 0,26 = 1,25$).

5 Conclusie

In de omgeving van het Nierkerkecomplex bevinden zich 415 betaald parkeerplaatsen. Tijdens de in september 2024 uitgevoerde parkeeronderzoeken waren meer dan 130 parkeerplaatsen onbezet. Dit geldt zowel voor de doordeweekse nacht als voor de zaterdag- en zondagmiddag.

De totale parkeervraag van het Nierkerkecomplex bedraagt maximaal 15 parkeerplaatsen voor bezoek van toekomstige bewoners en 4 parkeerplaatsen voor de maatschappelijke dienstverlening.

De restcapaciteit in de directe omgeving van de nieuwbouw is kortom meer dan voldoende om de extra parkeervraag van de beoogde ontwikkeling in de direct omgeving te faciliteren. Dit kan niet volledig in de Nierkerkestraat, maar rondom de Jacob Oudegeeststraat is 's nachts en in het weekend overdag nog voldoende vrije parkeerruimte te vinden.

In het stedelijke beleid wordt voor wat betreft het niet verstrekken van parkeervergunningen aan toekomstige bewoners een uitzondering gemaakt voor huurders van sociale huurwoningen die worden gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Voor deze 'terugkeerders' blijven geldige parkeervergunning van kracht. De restcapaciteit in de omgeving is ook voor deze doelgroep (indicatie ** stuks) meer dan voldoende parkeergelegenheid.

De gemeente heeft eerder onderzocht of de nieuwbouw tot verkeersproblemen leidt. Uit deze berekening bleek destijds dat het toevoegen extra woningen geen problemen oplevert in de bereikbaarheid van het gebied. De gemeente constateerde dat het autoverkeer weliswaar licht stijgt, maar dat dit niet leidt tot congestie in de Nierkerkestraat of de verbonden zijstraten. De gemeente hield hierbij rekening met 162 woningen, in plaats van de 150 woningen waar op het moment van schrijven van wordt uitgegaan. De conclusie ten aanzien van de verkeersafwikkeling blijft bij de realisatie van minder woningen uiteraard gelden.