

Memo

Aan Projectgroep Havenstraatterrein
Kopie V&OR
Van Paula Beens, afgestemd met Jorden Steenge (V&OR)
Datum 21 oktober 2020
Onderwerp **Parkeren Havenstraatterrein**
Bijlagen 1. Tabel parkeren Havenstraatterrein
2. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018)
3. Nota Parkeernormen Auto (2017)

Introductie

Het Havenstraatterrein project bevindt zich op dit moment in een fase waar het bestemmingsplan opnieuw wordt vastgesteld. Ook worden het stedenbouwkundigplan en het voorlopig ontwerp openbare ruimte geactualiseerd. Parkeren is een belangrijk onderwerp en zal daarom ook goed uitgezocht moeten worden. In samenwerking met V&OR is een tabel opgesteld (zie bijlage 1) waaruit blijkt welke parkeernormen er voor de verschillende functies op het Havenstraatterrein van toepassing zijn. Het projectteam heeft behoefte aan een compleet beeld: wat moet er gerealiseerd worden op kavel X en in de openbare ruimte per modaliteit, én welke beleidsnotities gelden hier.

Dit memo is een toelichtingsdocument bij de tabel. Er moet worden vermeld dat deze tabel een *indicatie* geeft. Uiteraard is elk plan maatwerk en zal het projectteam keuzes moeten maken, ook wat betreft parkeren. Het doel van dit memo is dat het projectteam alles rondom parkeren inzichtelijk heeft.

We maken onderscheid tussen parkeren voor woon functies en niet-woonfuncties. Binnen deze categorieën vallen de subcategorieën fiets, scooter en auto. Voor deze (sub)categorieën maken we gebruik van twee nota's: (1) Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018) en (2) Nota Parkeernormen Auto (2017). Voor elke (sub)categorie geldt: alles wat je qua parkeren opneemt in het bestemmingsplan staat vast. Hier kun je dan niet meer van af en raak je de flexibiliteit kwijt. Het advies is dan ook om geen harde parkeernormen op te nemen in het bestemmingsplan.

Wonen

Auto parkeren voor bewoners

Het Amsterdamse beleid om bewoners geen parkeervergunning te geven is hier van kracht. Bewoners moeten op eigen terrein (inpandig) parkeren en worden uitgesloten van een parkeervergunning. Dit geldt ook voor het Havenstraatterrein. Het is aan de ontwikkelaar hoeveel parkeerplekken er inpandig gerealiseerd zullen worden. De ontwikkelaar heeft zich te houden aan de Amsterdamse normen, maar daarbinnen is ruimte voor eigen invulling. Voor het sociale en

middensegment huur geldt een minimale norm van 0 en aan maximale norm van 1. Voor het middensegment koop, woningen kleiner dan 60m², geldt een minimale norm van 0,3 en een maximale norm van 1. Voor de vrije sector huur/koop, woningen groter dan 60m², geldt een minimale norm van 0,6 en een maximale norm van 1. Voor het Havenstratterrein geldt, gebaseerd op de huidige verdeling 30-50-20 en uitgaande van 500 woningen, een minimaal totaal van 75 en een maximaal totaal van 500 inpandige parkeerplekken (zie tabel hieronder).

Segment	Koop/huur	Woonopp m ² GBO			Aantal	Min p- norm	Auto		
							Max p-norm	Min Aantal pp	Max aantal pp.
Sociaal	huur	49	30%	12%	60	0		1	0
Sociaal	huur	65		12%	60	0		1	0
Sociaal	huur	83		6%	30	0		1	0
Midden	huur	85	50%	25%	125	0		1	0
Midden	huur	40		15%	75	0		1	0
Midden	koop	40		10%	50	0,3		1	15
Vrije sector	huur/koop	94	20%	20%	100	0,6		1	60
Totaal			100%	100%	500				75
									500

In de praktijk zullen de parkeerplekken voor de sociale huurwoningen neerkomen op nul per woning, voor de midden huur en koopwoningen op 0,3 – 0,6 parkeerplekken per woning en de vrije sector op één parkeerplek per woning. Het is aan de projectontwikkelaar om uiteindelijk het aantal parkeerplekken voor de woonfuncties te bepalen. V&OR verwacht dat bij sociale huur de norm van 0 gehanteerd zal worden, bij midden huur én koop 0,3 en bij vrije sector 0,9- 1 parkeerplek per woning, wat neerkomt op 175 verwachte inpandige parkeerplekken.

Auto parkeren voor bezoekers van bewoners

Auto parkeren voor bezoekers moet in de openbare ruimte opgelost worden. De norm is hier gelijk voor alle segmenten en is 0.1 per woning. De tabel (bijlage 1) laat zien dat er voor het totale woon programma 50 auto parkeerplekken voor bezoekers zouden moeten komen. Deze plekken kunnen gecombineerd worden met de niet woon functies (zie meer hierover onder niet wonen).

Fiets parkeren voor bewoners

Fiets parkeren voor wonen moet ook inpandig opgelost worden. Als een ontwikkelaar volgens het bouwbesluit een woning maakt met een berging die toegankelijk is voor fietsen dan is dat voldoende. Ontwikkelaars hebben ook de mogelijkheid om gezamenlijk een collectieve fietsenstalling te maken. De hieronder gegeven minimumnormen gelden alleen in het geval van een collectieve fietsenstalling. Een collectieve fietsenstalling heeft de voorkeur, omdat de kans dan groter is dat daar fietsen van bewoners komen te staan. Let goed op dat deze parkeerplekken inpandig extreem goed bereikbaar zijn (bijvoorbeeld half verdiept of in de plint).

Segment	Koop/huur	Woonopp m ² GBO	Aantal woningen	Min p- norm	Min fpp
Sociaal	huur	49	60	2	120
Sociaal	huur	65	60	3	180
Sociaal	huur	83	30	4	120
Midden	huur	85	125	4	500
Midden	huur	40	75	2	150
Midden	koop	40	50	2	100
Vrije sector	huur/koop	94	100	4	400
Totaal			500		1570

Fiets parkeren voor bezoekers van bewoners

Ten behoeve van de bezoekers voor wonen gelden andere normen. Hierbij geldt voor elk segment een norm van 0,5 fiets parkeerplekken per woningen. Voor het Havenstraatterrein zou dit 250 fiets parkeerplekken betekenen. Echter zijn 125 fiets parkeerplekken voldoende: er is namelijk sprake van voortschrijdend inzicht. De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter stelt een bezoekersnorm per woning van 0,5. Dat lijkt nu te ruim. Een norm van 0,25 bezoekers fiets parkeerplek per woning lijkt voldoende.

Scooter parkeren voor bewoners

Ook scooters van bewoners moeten inpandig geparkeerd kunnen worden. Hierbij geldt een minimale norm van 0.13 parkeerplekken voor elk segment. Voor het Havenstraatterrein betekent dit in totaal 65 parkeerplekken voor scooters.

Scooter parkeren voor bezoekers van bewoners

Voor bezoekers die met een scooter komen hoeft geen rekening te worden gehouden.

Niet wonen

Onder het niet wonen programma valt de basisschool, de tramloods, bedrijven, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen, consumentverzorgende dienstverlening en culturele voorzieningen. Voor het parkeerbeleid maken we onderscheid tussen de werknemers van de verschillende voorzieningen en de bezoekers.

Auto parkeren werknemers

Het beleid om werknemers bij nieuwbouw geen parkeervergunning te geven is hier van kracht. Er geldt hier dus geen minimale norm voor parkeerplekken. Voor bedrijven geldt dat werknemers op eigen terrein dienen te parkeren waarbij een kencijfer van 1 parkeerplaats per 125 m2 bvo geldt. Als het om kleinschalige bedrijven gaat accepteren we ook dat er geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Maar ook dan krijgen werknemers geen parkeervergunning.

De vrijwilligers van de toekomstige tramloods komen ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Ten tijde van betaald parkeren zullen ook zij het geldende uurtarief moeten betalen voor het parkeren van hun auto, of deze in de tramloods parkeren.

De enige uitzondering die gemaakt wordt is voor leraren. Zij kunnen maatschappelijke parkeervergunningen aanvragen, waarmee ze kunnen parkeren in de openbare ruimte op en rond het Havenstraatterrein. Voor de school geldt dat er 1 (maatschappelijke) vergunning per 10 voltijdswerknemers verstrekt worden. Voor een school van 400 leerlingen met tussen de 20 en de 29 voltijds fte betekent dit maximaal 3 maatschappelijke vergunningen.

Auto parkeren bezoekers

Zoals eerder aangegeven, kunnen de 50 auto parkeerplekken voor bezoekers van bewoners gecombineerd worden met de parkeerplekken voor de niet woon functies. Er gelden hier geen aparte normen. Bij auto parkeren in het niet wonen programma moeten we uitgaan van dubbel gebruik. In de regel wordt er vanuit gegaan dat de meeste bezoekers van bewoners 's avonds en in het weekend komen. Deze plekken in de openbare ruimte kunnen dus gecombineerd worden met bijvoorbeeld de parkeerplekken voor leraren van de school die met name overdag gebruikt worden. Geadviseerd wordt om beide programma's te betrekken en te onderzoeken of je voldoende auto parkeerplekken in de openbare ruimte hebt meegenomen om ook het niet wonen

gedeelte te accommoderen. De verwachting is dat de 50 parkeerplekken voldoende zijn voor het totale programma, maar het advies is om de 71 auto parkeerplekken zoals nu opgenomen in het VO aan te houden.

Voor het niet wonen segment zijn er parkeercijfers bekend (het aantal parkeerplekken vereist per m²). Deze cijfers kunnen worden gebruikt bij het onderzoek om te bepalen of de 50 plekken voldoende zijn of we toch meer plekken moeten aanhouden. Voor horeca ligt het cijfer tussen 4-6 parkeerplekken per 100 m², wat veel te hoog lijkt voor het Havenstraatterrein. Voor detailhandel gaat V&OR er vanuit dat het grotendeels op het Havenstraatterrein zelf is gericht en gebruikt daarom het kencijfer voor buurtsupermarkt. Dat kencijfer is 0,4 pp per 100 m² bvo en komt bij 1500 m² neer op 6 parkeerplaatsen. Maatschappelijke voorzieningen is een te brede groep om een kencijfer voor te kunnen geven maar gezien het lokale karakter is het onwaarschijnlijk dat hier veel auto's voor zullen parkeren. Voor de consumentverzorgende dienstverlening geldt hetzelfde. Uitgaande van een functie zoals een bibliotheek voor de culturele voorzieningen wordt het kerncijfer 0,1 pp per 100 m² bvo aangehouden, wat uitkomt op 1,5 parkeerplaats.

Fiets parkeren werknemers

Het is geen verplichting om het fiets parkeren te regelen op eigen terrein voor werknemers. Deze verplichting geldt alleen bij kantoren. De reden hiervoor is dat werknemers van kantoren (meestal) de gehele dag op kantoor zijn en maken dus de hele dag gebruik van de fiets parkeerplekken.

Fiets en scooter parkeren bezoekers

Zoals eerder is benoemd zouden 125 fiets parkeerplekken in de openbare ruimte voor bezoekers van bewoners voldoende moeten zijn. Hier komt de fiets parkeervraag van bezoekers aan de niet woon functies deels bovenop omdat het bezoek aan bijvoorbeeld horeca (deels) gelijktijdig plaatsvindt met het bezoek aan bewoners, namelijk 's avonds. De normen voor de niet woon functies verschillen per functie en is niet van toepassing voor de school (hier gelden andere normen en regels) en de tramloods. Een tramloods is namelijk op zichzelf geen functie waar bezoekers op af komen. Wanneer groepen straks een ritje willen maken met een tram is het de vraag of zij met de fiets komen. Maar als dat zo zou zijn dan is het nu nog niet aan te geven hoeveel fietsverkeer dit dan oplevert.

	m ²	Fiets pp		Scooter	
		Norm fpp	Aantal fpp	Norm spp	Aantal spp
Basisschool		n.v.t.		n.v.t.	
Tramloods		n.v.t.		n.v.t.	
Bedrijven - milieucategorie 1 en 2, onder voorwaarden 3.1		2 per 100 m ²		0,25 per 100 m ²	
Detailhandel	1500 m ²	4 per 100 m ²	60	0,25 per 100 m ²	3,75
Horeca	1500 m ²	10 per 100 m ²	150	0,5 per 100 m ²	7,5
Maatschappelijke voorzieningen	1500 m ²	2 per 100 m ²	30	0,25 per 100 m ²	3,75

Consumentenverzorgende dienstverlening	1500 m2	2 per 100 m2	30	0,25 per 100 m2	3,75
Culturele voorzieningen	1500 m2	2 per 100 m2	30	0,25 per 100 m2	3,75
Totaal			300		22,5

Eerder is gesteld dat er 250 fietsplekken voor bezoekers van bewoners zouden moeten komen en 300 fiets parkeerplekken voor bezoekers van de niet wonen functies, ervan uitgaande dat de ontwikkelaar het maximaal aantal m2 niet-wonen realiseert dat het bestemmingsplan mogelijk maakt. Zoals eerder uitgelegd is het niet nodig deze aantallen bij elkaar op te tellen, omdat er sprake is van voortschrijdende inzicht en dubbelgebruik. Voor wonen kan het aantal worden gehalveerd naar 125 fiets parkeerplekken. Ook zal er minder niet-wonen worden gerealiseerd. Al met al zouden 150-200 fiets parkeerplekken in totaal voldoende moeten zijn, aldus het advies van V&OR. Op het moment dat bekend is welk programma niet-wonen er wordt gerealiseerd moet gecontroleerd worden of dit aantal voldoende is of naar beneden of boven kan worden bijgesteld.

Fietsenrekken voor deze fiets parkeerplekken zijn niet per se nodig. Dit neemt namelijk ook veel ruimte in beslag. Als alternatief kunnen we bijvoorbeeld – als daar ruimte voor is - ook een blok reserveren, maar zelfs dit is niet per se nodig. Belangrijk is wel dat de stoep een minimale vrije doorloop van 1.80 meter breed moet hebben (zie ook de nota voetganger). De fiets parkeerruimte komt hier dus nog extra bij.

Fiets parkeren school

De school zal het fiets parkeren op eigen terrein moeten oplossen. Als het voor de basisschool niet mogelijk is om het fiets parkeren op eigen terrein op te lossen zal dit ook in de openbare ruimte moeten gebeuren. Voor het fiets parkeren van de school houden we net als bij de andere modaliteiten de Amsterdamse normen aan: 2-5 plekken per 10 leerlingen. Deze normen zijn vastgesteld door de raad en leidend in Amsterdam. De school zit aan de rand van een gebied dat een hoog fietsgebruik kent. Daarom is het belangrijk het fietsgebruik van de kinderen en ouders met de school te bespreken, zodat we goed kunnen bepalen welke norm we moeten/kunnen toepassen. Kijk hierbij ook naar de haalbaarheid: het is een klein schoolplein. Omdat het om een basisschool gaat is werken met dubbelhoge rekken niet haalbaar. De fietsenrekken moeten allemaal laag op de grond en daar is (extra) ruimte voor nodig.

Het personeel van de school moet ook op het eigen terrein kunnen parkeren. Hoe en waar je dat doet voor het personeel is een vrije keuze: het kan ook apart van de leerlingen. Het personeel zit in de norm minimaal 2 - maximaal 5 per 10 'leerlingen'. Dit geldt ook voor het kinderdagverblijf. Voor het kinderdagverblijf is alleen fiets parkeren voor de werknemers van belang; de kinderen worden meestal alleen gebracht en gehaald door ouders/oppas en parkeren niet langdurig.