

Cultureel instituut Parnassusweg 220

Mobiliteitsonderzoek



Opdrachtgever
Titel rapport

Stichting Hartwig Art Foundation
Cultureel instituut Parnassusweg 220

Kenmerk
Datum publicatie

009813.20210708.R1.07
juli 2022

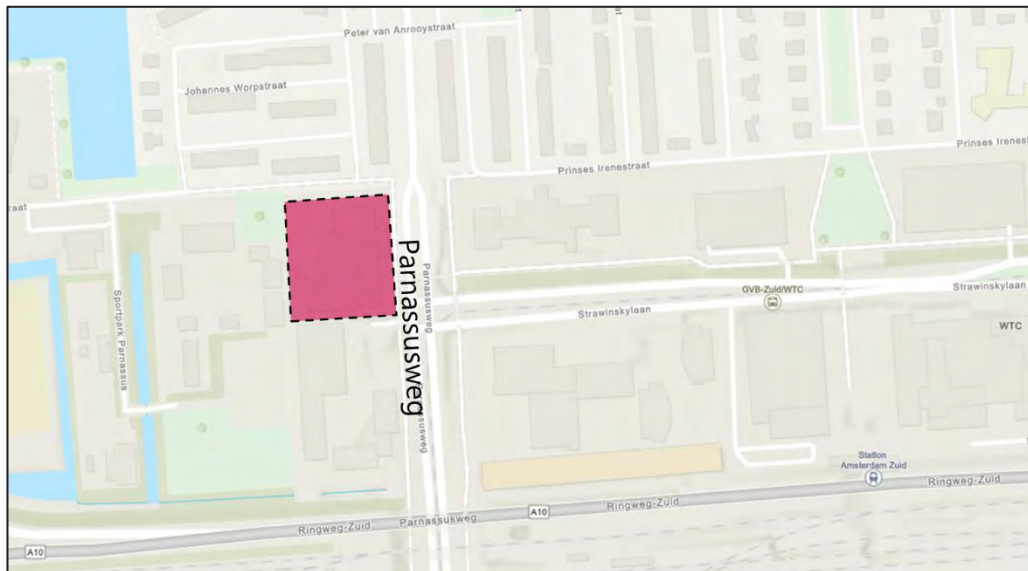
© Copyright Goudappel

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Functieprogramma	5
2. Autoritten	6
2.1 Autoritten huidige functie	6
2.2 Autoritten bij parkeercapaciteit (theoretisch)	7
2.3 Autoritten cultureel instituut (praktijk)	10
2.4 Ruimtegebruik in openbare ruimte	11
3. Situatieschets	14
3.1 Doelgroep	14
3.2 Openbaar vervoer	15
3.3 Potentie fiets	17
4. Conclusies	21

1. Inleiding

Stichting Hartwig Art Foundation is voornemens een toonaangevend internationaal cultureel instituut te realiseren aan de Parnassusweg 220 te Amsterdam. De planlocatie is weergegeven in figuur 1.1. Tot verkort huisvestte de Rechtbank Amsterdam in de bebouwing die getransformeerd zal worden naar cultureel instituut. Het cultureel instituut is een museum voor hedendaagse kunst waarbij de mensen die kennis en kunst produceren, de faciliteiten om te experimenteren, materialiseren, exposeren, delen en discussiëren onder één dak zijn gebracht.



Figuur 1.1: Planlocatie Hartwig Art Foundation

Ten behoeve van de bestemmingsplanwijziging is onder andere een mobiliteitsonderzoek benodigd. Van Riesen & Partners BV heeft in opdracht van Hartwig Art Foundation aan Goudappel BV gevraagd hierin te voorzien. Voorliggend mobiliteitsonderzoek gaat in op de mobiliteit per auto, trein en fiets naar het cultureel instituut.

1.1 Functieprogramma

Tot verkort huisvestte de Parnassusweg 220 de Rechtbank Amsterdam met een omvang van 16.800 m² bvo¹. Bij het pand zijn in de huidige situatie 52 parkeerplaatsen in een parkeergarage en circa 9 parkeerplaatsen op het maaiveld gelegen. Als onderdeel van de herontwikkeling wordt 3.800 m² bvo gesloopt en 6.252 m² toegevoegd. Per saldo beslaat het gehanteerde cultureel instituut 19.252 m², zie tabel 1.1. Daarnaast zijn in het plan geen reguliere parkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen.

situatie	functie	aantal	eenheid
<i>huidig</i>	rechtbank	16.800	m ² bvo
		61 (52+9)	parkeerplaatsen
<i>plan</i>	cultureel instituut	19.252	m ² bvo
		0	parkeerplaatsen

Tabel 1.1 Functieprogramma huidig en plan

¹ Functieprogramma conform opgave opdrachtgever: 210429_MCA_programma (huidig) en 210617_programma (plan).

2. Autoritten

De ontwikkeling aan de Parnassusweg 220 heeft invloed op generatie van autoverkeer. De focus vanuit de gemeente Amsterdam ligt op de verkeersdruk en de impact van de ontwikkeling op de huidige verkeerssituatie in Zuidas en daarbinnen het Parnasgebied. Hierbij ligt de nadruk op de ochtend- en avondspitsperiode. In dit hoofdstuk is daarom allereerst de verkeersgeneratie in de huidige situatie benaderd. Vervolgens is het theoretische effect van de ontwikkeling aan de Parnassusweg 220 op het aantal autoritten inzichtelijk gemaakt, zoals het geval is wanneer parkeercapaciteit onderdeel van het plan zou zijn. Vervolgens is het aantal autoritten inzichtelijk gemaakt indien géén parkeerplaatsen beschikbaar zijn op eigen terrein, zoals het geval is bij het beoogde cultureel instituut.

2.1 Autoritten huidige functie

Tot verkort huisvestte de rechtbank Amsterdam aan de Parnassusweg 220. Voor specifiek de rechtbank is geen verkeersgeneratiekencijfer beschikbaar. Daarom is uitgaan van de verkeersgeneratiekencijfers van de functie kantoor. Dit sluit aan bij de functie in het bestemmingsplan, waarin de rechtbank als kantoorfunctie is opgenomen.

De CROW verkeersgeneratiekencijfers zijn gebaseerd op stedelijkheid en ligging ten opzichte van het centrum. Amsterdam is zeer sterk stedelijk. De ontwikkellocatie is een A-locatie conform de Nota parkeernormen Auto, gemeente Amsterdam, 2017. A-locaties, waaronder de binnenstad van Amsterdam, gelden als zeer goed bereikbaar. In lijn hiermee is voor de verkeersgeneratiekencijfers uitgegaan van de ligging 'centrum' en is het minimale kencijfer binnen de bandbreedte gehanteerd. De verkeersgeneratiekencijfers zoals in CROW-publicatie 381 van de functie kantoor is opgenomen in tabel 2.1.

functie	CROW functie	minimaal kencijfer	maximaal kencijfer	gemiddeld kencijfer	eenheid
rechtbank	kantoor	2.1	3.8	2,95	mvt / 100 m ² bvo

Tabel 2.1: CROW verkeersgeneratiekencijfers in motorvoertuigen (mvt) per weekdagemaal van huidige functie

Het verkeersgeneratiekencijfer van 2,1 motorvoertuigen (mvt) is het aantal mvt per 100 m² kantoor per werkdagemaal. Om inzicht te krijgen in de ochtend- en avondspitsen is de verkeersgeneratie per werkdagemaal nodig. Conform CROW-publicatie 381 is de verkeersgeneratie per werkdagemaal factor 1,33 van het werkdagemaal. De verkeersgeneratie per werkdagemaal bedraagt dus $(2,1 \times 1,33 =)$ circa 2,8 mvt per 100 m² bvo.

In CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie voor woon- en werkgebieden' is de verkeersgeneratie per werkdagemaal nader verdeeld naar de spitsuren. In de publicatie is opgenomen dat voor kantoorlocaties in het ochtendspitsuur vindt 10% van de ritten plaatsvindt. In het avondspitsuur vindt 9% van de ritten plaats. De verkeersgeneratie in motorvoertuigen (mvt) van de rechtbank is weergegeven in tabel 2.2. Hierbij is onderscheidt gemaakt in de ochtendspits (os) en avondspits (as).

functie	werkdagemaal	os	as	eenheid
rechtbank	470	47	43	mvt

Tabel 2.2: Verkeersgeneratie in de spitsen van huidige functie

In tabel 2.2 is inzichtelijk dat de verkeersgeneratie van de rechtbank bij benadering 47 mvt (ochtendspits) en 43 mvt (avondspits) bedraagt.

2.2 Autoritten bij parkeercapaciteit (theoretisch)

Het theoretisch aantal autoritten als gevolg van de realisatie van het cultureel instituut (met als uitgangspunt dat er parkeerplaatsen worden gerealiseerd) is inzichtelijk gemaakt om een gevoel te krijgen bij de theoretische impact. Er zijn geen verkeersgeneratiekengetallen van CROW beschikbaar voor musea. Het aantal autoritten hangt samen met het aantal parkeerplaatsen. Daarom is allereerst het aantal benodigde parkeerplaatsen berekend. Op basis van het aantal parkeerplaatsen is vervolgens het aantal autoritten dat het cultureel instituut in de theoretische situatie zou genereren inzichtelijk gemaakt.

Parkeerbehoefte

Voor het berekenen van het benodigd aantal parkeerplaatsen is het gemeentelijke parkeerbeleid² gehanteerd. Beleidsregel 4 in de Nota Parkeernormen Auto schrijft

² Nota Parkeernormen Auto, gemeente Amsterdam, 29 november 2017.

voor dat bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen de actuele kencijfers van CROW het uitgangspunt vormen, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies.

De meest actuele kencijfers zijn opgenomen in CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. De planlocatie is gelegen in het centrum³ van zeer sterk stedelijk gebied. In tabel 2.3 zijn de parkeerkencijfers conform CROW-publicatie 381 weergegeven. De functie cultureel instituut is niet opgenomen in CROW-publicatie 381. Om deze reden zijn de kencijfers van de functie museum gehanteerd, welke het beste aansluiten.

functie	CROW functie	minimaal kencijfer	maximaal kencijfer	gemiddeld kencijfer	eenheid
cultureel instituut	museum	0,3	0,5	0,4	ppl / 100 m ² bvo

Tabel 2.3: CROW parkeerkencijfers

In tabel 2.3 is inzichtelijk dat de parkeerkencijfers voor het cultureel instituut (museum) minimaal 0,3 en maximaal 0,5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo bedraagt. Bij deze kencijfers is nog geen rekening gehouden met actuele Amsterdamse gegevens zoals het gemeentelijk beleid voorschrijft. Ter beoordeling in hoeverre het autogebruik in de gemeente Amsterdam afwijkt, is het autobezit in Amsterdam vergeleken met overige sterk stedelijke gemeenten. Hoewel het autobezit niet direct het autogebruik bij een cultureel instituut duidt, geeft dit de beste weergave op basis van beschikbare gegevens. Deze methode wordt eveneens voor overige functies toegepast. In de zeer sterk stedelijke gemeenten in Nederland bedraagt het gemiddelde autobezit 0,83 personenauto per huishouden. In Amsterdam ligt het gemiddelde autobezit met 0,5 personenauto per huishouden 40% lager dan gemiddeld in zeer sterk stedelijke gemeenten. Indien uitgegaan wordt van het gemiddelde parkeerkencijfer voor museum en gelet op het autobezit in gemeente Amsterdam, bedraagt de parkeerbehoefte ($0,4 \times 60\% =$) 0,24 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Op basis van de omvang van het cultureel instituut, het gemiddelde parkeerkencijfer en rekening houdend met het autobezit in Amsterdam is het aantal parkeerplaatsen berekend. In tabel 2.4 is het aantal benodigde parkeerplaatsen inzichtelijk.

³ In de Nota Parkeernormen Auto valt de Parnassusweg onder 'A-locatie', welke overeenkomt met de typologie van het centrumgebied.

functie	omvang	parkeerkencijfer	aantal ppl
cultureel instituut	19.252 m ² bvo	0,24 ppl / 100 m ² bvo	46

Tabel 2.4: Aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van CROW parkeerkencijfers en het autobezit in Amsterdam

In tabel 2.4 is af te lezen dat op basis van de meest recente CROW parkeerkencijfers en rekening houdend met het autobezit in Amsterdam, 46 parkeerplaatsen benodigd zijn bij het cultureel instituut. Overige actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, zoals het mobiliteitsprofiel in de Zuidas, toont dat het autogebruik en daarmee het verwachte benodigd aantal parkeerplaatsen lager uit zal vallen. Specifiek voor de Zuidas ligt het aandeel autoreizigers lager dan in overig Amsterdam, terwijl het OV gebruik fors hoger ligt, zo blijkt uit de Mobiliteitsenquête Zuidas 2020. Dit is beschreven in hoofdstuk 3.

Autoritten

Het aantal autoritten als gevolg van de realisatie van parkeercapaciteit bij het cultureel instituut is berekend op basis van de parkeerplaatsen. Ten einde een 'worst case' benadering van het aantal autoritten als gevolg van het plan inzichtelijk te maken, is uitgegaan van 46 parkeerplaatsen.

CROW-publicatie 381 geeft een verdeling van het gebruik van de parkeerplaatsen. Het aandeel bezoek betreft 95%. Dit komt neer op circa 44 parkeerplaatsen voor bezoekers en circa 2 parkeerplaatsen voor werknemers. Voor het berekenen van het aantal autoritten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een parkeerplaats voor werknemers wordt eenmaal per dag gebruikt;
- Een parkeerplaats voor werknemers genereert één autorit in zowel de ochtend- als avondspits;
- Een parkeerplaats voor bezoekers wordt vijfmaal per dag bezet en genereert één aankomende en één vertrekkende rit per bezetting;
- Van het totaal aantal ritten van bezoekers vindt één rit in zowel de ochtend- als avondspits plaats⁴.

Op basis van 46 parkeerplaatsen en de hiervoor beschreven uitgangspunten is het aantal autoritten berekend. In tabel 2.5 is het aantal autoritten voor zowel de ochtendspits, de avondspits als per etmaal inzichtelijk gemaakt.

⁴ In de praktijk is het aannemelijk dat het cultureel instituut geen autoritten van bezoekers zal genereren in de ochtendspits, omdat musea veelal gesloten zijn tot 10.00 uur. De berekening betreft daarmee een worst-case scenario.

functie	aantal ppl	aantal autoritten ochtendspits	aantal autoritten avondspits	aantal autoritten etmaal
cultureel instituut	46	46	46	444

Tabel 2.5: Generatie autoritten bij realisatie van parkeerplaatsen

De theoretische verkeersgeneratie van de ontwikkeling is zowel in de ochtendspits als avondspits nagenoeg gelijk aan die van de rechtbank.

2.3 Autoritten cultureel instituut (praktijk)

Van het aantal autoritten zoals hiervoor beschreven is sprake indien er parkeercapaciteit op eigen terrein beschikbaar is. Het cultureel instituut aan de Parnassusweg 220 is voornemens geen reguliere parkeerplaatsen aan te bieden op eigen terrein. Door geen reguliere parkeerplaatsen te realiseren, worden nagenoeg geen autoritten gegenereerd van en naar het cultureel instituut. Indien men toch per auto naar het cultureel instituut reist, kan men op 1 kilometer loopafstand parkeren bij een P+R locatie. Een logische P+R locatie is P+R Olympisch Stadion met een capaciteit van 250 parkeerplaatsen⁵. Deze P+R is in het weekend vaak vol en dan biedt de Weekend – feestdagen P+R VUmc met 450 parkeerplaatsen de mogelijkheid om te parkeren. Op straat parkeren is eveneens een optie, maar zeer onaantrekkelijk gelet op de kosten van €4,50 per uur. De verwachting is daarom dat de incidentele autoreiziger niet op straat zal parkeren. Bovendien zijn de alternatieven voor de auto op orde en worden deze verder versterkt, zie hiervoor hoofdstuk 3.

Op basis van de toename in m² bvo neemt het aantal logistieke ritten van en naar de Parnassusweg 220 mogelijk beperkt toe ten opzichte van de huidige situatie. De getoonde en opgeslagen werken in het cultureel instituut worden op locatie gecreëerd en genereren daardoor geen ritten. Daarnaast vinden de logistieke ritten door middel van afspraken met leveranciers of aansluiting bij een goederenhub buiten de spitsuren plaats.

⁵ Gemeente Amsterdam, Parkeren + Reizen (P+R)

De verkeersdruk en de impact van de ontwikkeling op de huidige verkeerssituatie in Zuidas en het Strawinskygebied zijn belangrijke elementen voor gemeente Amsterdam. Ten opzichte van de huidige situatie heeft het realiseren van het cultureel instituut zonder parkeeraanbod een positief effect op de verkeersdruk. Het aantal autoritten naar de Parnassusweg 220 neemt af ten opzichte van de huidige situatie.

2.4 Ruimtegebruik in openbare ruimte

Naast autoritten zijn er tevens ritten voor mindervaliden, logistiek, taxi's/afzetten van mensen en touringcars. Deze stromen zijn in aantallen beperkt, maar vergen wel ruimte in de nabije omgeving. Voor het bepalen van het benodigde ruimtegebruik voor deze stromen is gebruik gemaakt van kengetallen, richtlijnen en een benchmark van soortgelijke functies in de gemeente Amsterdam. Hierna is ingegaan op het ruimtegebruik van mindervalidenparkeerplaatsen, laad- en losplaatsen, Kiss & Ride-plaatsen en touringcarplaatsen die in de nabijheid van de functie beschikbaar dienen te zijn.

Mindervalidenplaatsen

Voor mindervalidenparkeerplaatsen heeft de gemeente Amsterdam aangegeven de richtlijn te hanteren dat 5% van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij de functie ingericht dient te worden als parkeerplaatsen voor mindervaliden. Dit is overeenkomstig met de 5% van de parkeerplaatsen voor mindervaliden zoals opgenomen in de ASVV 2012 uitgegeven door CROW. Voor het berekenen van het aantal benodigde mindervaliden parkeerplaatsen is uitgegaan van het benodigde aantal parkeerplaatsen op basis van CROW parkeerkencijfers en het autobezit in Amsterdam (45 parkeerplaatsen, zie tabel 2.3). Dit betekent dat, afgerond naar boven, bij de ontwikkeling ($45 \times 5\% =$) 3 parkeerplaatsen voor mindervaliden beschikbaar dienen te zijn. De mindervalidenparkeerplaatsen worden meegenomen in de herinrichting van de openbare ruimte, zie figuur 2.1⁶.

⁶ Opgave opdrachtgever: Laad en lossen Expeditie Touringcar Mindervalidenplekken MCA Amsterdam 2021 11 08.

Laad- en losplaatsen

De logistieke ritten worden ofwel georganiseerd middels afspraken met leveranciers en tijdvensters, ofwel door de aansluiting bij een goederenhub waardoor transport gebundeld is. Voor het laden en lossen wordt een laaddok en een laad- en losplaats ingericht, zie figuur 2.1. Door het efficiënt inzetten van voertuigen op verschillende momenten, ofwel transport te bundelen, is het beoogde aantal plaatsen voldoende.

Kiss & Ride

Voor taxi's en vergelijkbaar worden 3 Kiss & Ride-plaatsen gerealiseerd. In de praktijk wordt een Kiss & Ride-plaats zeer kort bezet gehouden. Hierdoor kunnen dus relatief veel voertuigen (meer dan op basis van ervaring verwacht wordt) gebruik maken van dezelfde Kiss & Ride-plaats. Tevens is er een uitwijkmogelijkheid naar de halteplaatsen voor touringcars, die in het verlengde van de Kiss & Ride-plaatsen is gesitueerd, zie figuur 2.1.

Halteplaatsen voor touringcars

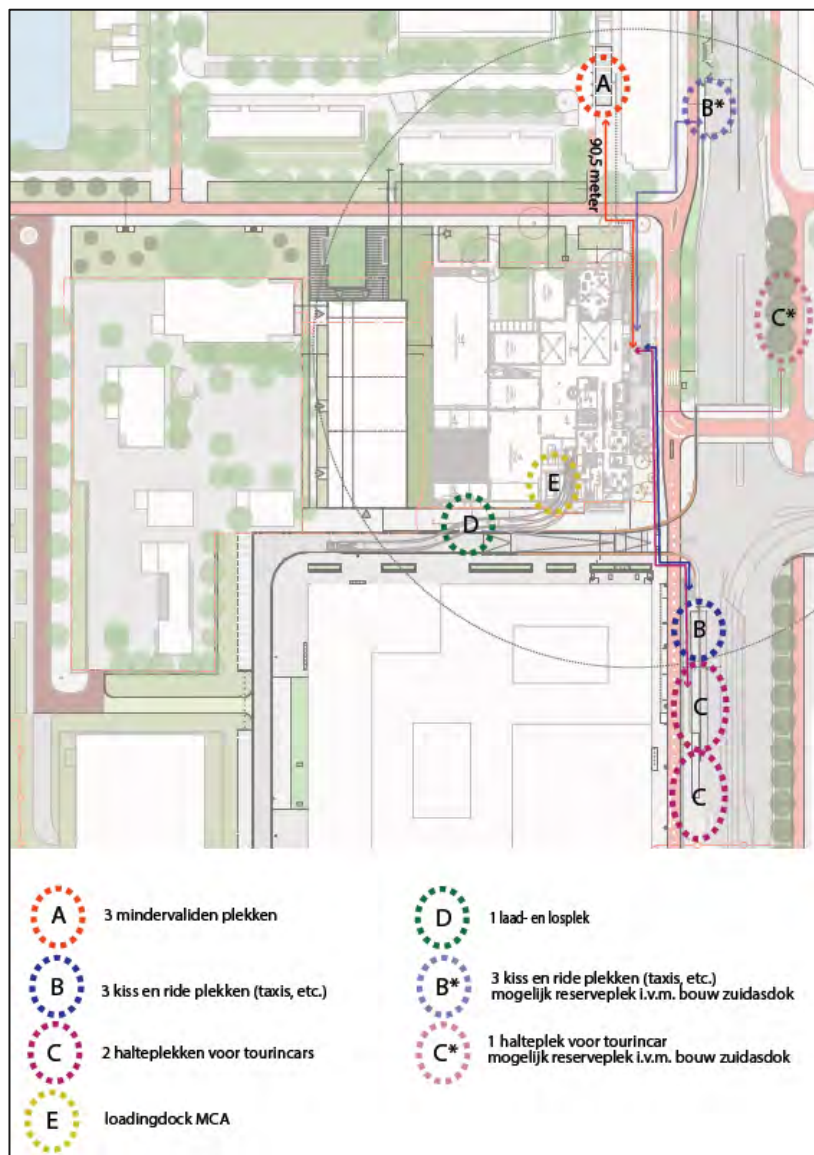
De halteplaatsen voor touringcars zijn bedoeld om bezoekers van de locatie uit en in te laten stappen. Middels een benchmark van het aantal halteplaatsen voor touringcars bij musea in Amsterdam, is onderzocht hoeveel halteplaatsen naar verwachting benodigd zijn. Voor de benchmark is de webpagina 'Touringcar' van de gemeente Amsterdam geraadpleegd. Voor 9 musea is het aantal halteplaatsen weergegeven, zie tabel 2.6.

museum	aantal halteplaatsen touringcars
Anne Frank huis	3
EYE-filmmuseum	1
Scheepvaartmuseum	2
Amsterdam museum	1
Joods historisch museum	2
Stedelijk museum	2
Rijksmuseum	2
Hermitage	2
Heineken Experience	3
gemiddeld	2

Tabel 2.6: Benchmark aantal laad- en losplaatsen Amsterdamse musea

De benchmark van het aantal halteplaatsen voor touringcars bij musea in Amsterdam geeft dat per museum circa 2 halteplaatsen beschikbaar zijn. Hierbij moet opgemerkt worden dat er verscheidene musea zijn waar geen halteplaats voor touringcars beschikbaar is. Er is geen reden om aan te nemen dat het

touringcargebruik bij de het beoogde culturele instituut anders is dan in de benchmark. Daarom is voor het aantal halteplaatsen voor touringcars aangesloten bij het gemiddeld aantal halteplaatsen bij musea (met halteplaatsen). De ligging van de 2 beoogde halteplaatsen voor touringcars is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1 Situering overige plaatsen

Resumé

Het ontwerpvoorstel zoals in figuur 2.1 biedt voldoende ruimte voor het faciliteren van de voertuigen voor mindervaliden, logistiek, taxi's en touringcars.

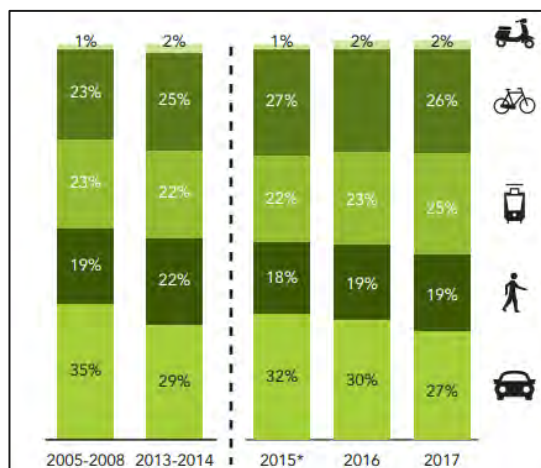
3. Situatieschets

In dit hoofdstuk is allereerst ingegaan op de doelgroep van het cultureel instituut. Vervolgens is beschreven hoe de belangrijkste modaliteiten, respectievelijk het openbaar vervoer en de fiets, bijdragen aan het concept van het cultureel instituut.

3.1 Doelgroep

Het cultureel instituut wil een open, experimentele, vormende en collectieve plek zijn, waar ruimte is voor discussie over kunst en voor kunstzinnige ontmoetingen. Een plek voor iedereen, waarbij verwacht wordt dat bezoekers veelal (internationale) toeristen. De structurele functionele elementen zijn hierin essentieel en programmatisch: leren, ontmoetingen met een grote diversiteit aan lokale, nationale en internationale betrokkenen en voortdurend openstaan voor maatschappelijke veranderingen en urgente vraagstukken zijn vaste waarden. Gelet op de waarden van de beoogde doelgroep van het cultureel instituut stuit een auto-georiënteerd plan op een misfit met de doelgroep. Het cultureel instituut kiest daarom voor een focus op de fiets, de voetganger en het openbaar vervoer als belangrijkste vervoerswijzen, boven automobilititeit.

De inzet op alternatieve vervoerswijzen voor de automobilititeit sluit aan bij de gemeentelijke doelstellingen. De belangrijkste maatregel hierbij is het inzetten op openbaar vervoer en fiets boven de auto. Wanneer minder werknemers en bezoekers van en naar de Parnassusweg 220 reizen met een (eigen) auto, neemt de verkeers- en milieudruk in de omgeving af. In Amsterdam neemt het autogebruik al af sinds 2015, zie figuur 3.1. Figuur 3.2 toont de modal split bij de Zuidas.



Figuur 3.1: Modal split verplaatsingen van/naar/binnen Amsterdam (door bewoners en bezoekers, excl. toeristen) per werkdag (Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019)

vervoersmiddel	aandeel (%)
lopen	2
fiets	20
elektrische fiets	4
trein	40
metro	4
tram	0
bus	7
scooter/brommer	1
motor	1
auto	21
deelauto	0

Figuur 3.2: Modal split Zuidas voor en na Corona (Mobiliteitsenquête Zuidas 2020, gemeente Amsterdam, 18 mei 2021)

Door de potentie van het openbaar vervoer te benutten, in te zetten op de fiets en geen autoparkeerplaatsen aan te bieden, draagt de realisatie van het cultureel instituut bij aan de modal shift van autogebruik naar gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. In de volgende paragrafen is toegelicht hoe de alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer en fiets) worden gestimuleerd.

3.2 Openbaar vervoer

Het cultureel instituut is gelegen op 500 meter loopafstand van treinstation Amsterdam Zuid. Op deze looproute zijn tevens metrostation Amsterdam Zuid, tramhalte Station Zuid en bushalte Station Zuid gelegen.

Trein

Per trein is Station Schiphol Airport 14 maal per uur in 6 minuten te bereiken. Daarnaast kent het treinstation directe verbindingen naar onder meer Utrecht Centraal, Den Haag Centraal, Hoofddorp, Lelystad Centrum, Groningen, Leeuwarden en Venlo.

Zuidas werkt samen met de projectorganisatie Zuidasdok aan het realiseren van het verbeteren van het station Amsterdam Zuid. Hierbij wordt aandacht gegeven aan⁷:

⁷ Gemeente Amsterdam, Zuidas, geraadpleegd via: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/ruimte-economie/zuidas/>

- Verdere realisatie van de internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam;
- Een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk;
- Een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure;
- Duurzame inpassing van de infrastructuur teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

In de toekomst wordt naar verwachting treinstation Amsterdam Zuid verder uitgebreid. De beoogde aanleg van een vijfde en zesde perronspoor op Amsterdam Zuid in relatie met de verbouw van Amsterdam Centraal en de groei van het aantal treinbewegingen is hier een voorbeeld van. Daarnaast wordt de Noord/Zuidlijn mogelijk doorgetrokken naar Schiphol in het kader van het Groeifonds.

Metro

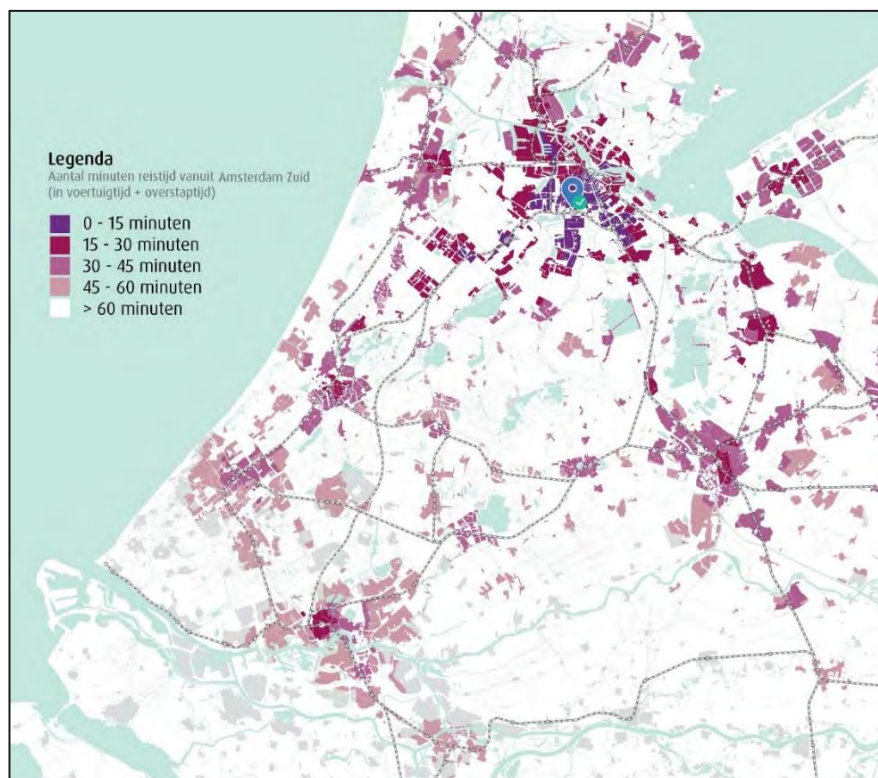
Op metrostation Amsterdam Zuid halteren metrolijnen 50 richting Gein of Isolatorweg, 51 richting Amsterdam Centraal of Isolatorweg en 52 richting Noord. Met de opening van de Noord/Zuidlijn (52) is het belang en bereikbaarheid van de Zuidas als knooppunt sterk gegroeid. De bestaande metrolijn 50 heeft een nieuwe lijnvoering waardoor de frequentie verhoogd is. Met een vertrekkende metro iedere 7 minuten (Isolatorweg) tot 12 minuten (Gein) per richting zijn de verbindingen hoogfrequent. Het knooppunt van de Zuidas wordt verder versterkt door de ombouw van de Amstelveenlijn en verlenging naar Uithoorn.

Tram/bus

Vanaf tramhalte Station Zuid en bushalte Station Zuid vertrekken verscheidene trams en bussen, waaronder tram 25 (richting Westwijk) en tram 5 (richting Jordaan of Amstelveen Stadshart) en bus 15 (Sloterdijk), bus 62 (Lelylaan of Amstelstation) en bus 65 (KNSM Eiland). Daarnaast zijn bushaltes Prinses Irenestraat op 100 en 300 meter loopafstand gelegen. Hiervandaan is iedere 10 minuten de mogelijkheid om met lijn 15 naar Station Zuid en Station Sloterdijk te reizen.

Algemeen

In figuur 3.3 is de reistijd per openbaar vervoer vanaf Station Amsterdam Zuid gepresenteerd.



Figuur 3.3: Reistijd per openbaar vervoer vanaf Station Amsterdam Zuid per locatie

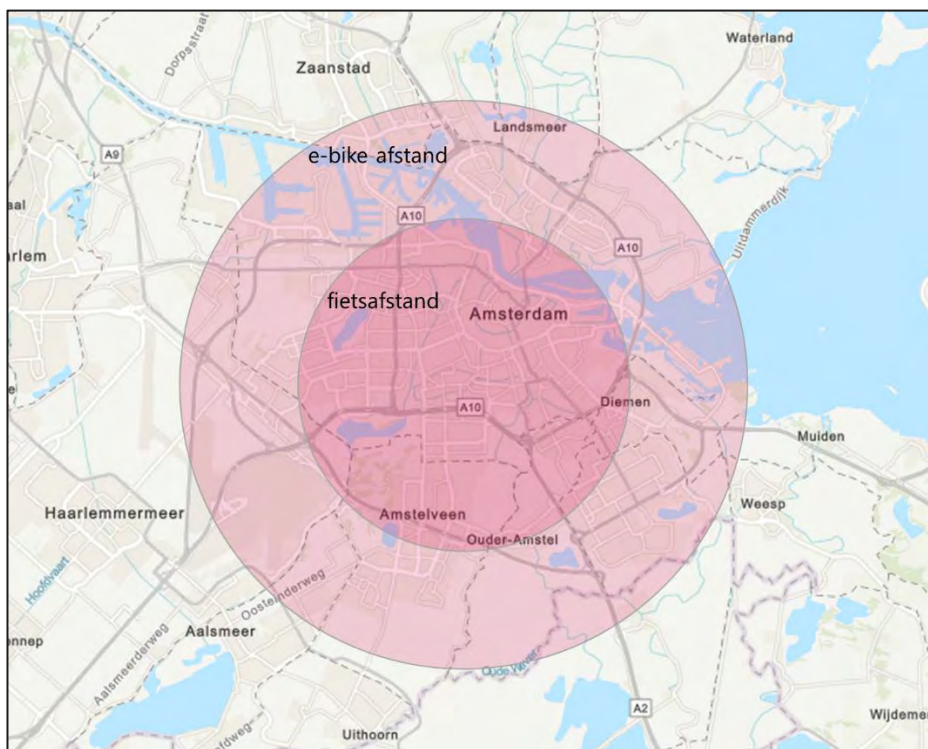
In figuur 3.3 is inzichtelijk dat de Zuidas per openbaar vervoer binnen 45 minuten te bereiken is vanaf steden als Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Almere. Gelet op het vervoersaanbod, de frequentie en het bereik is de Parnassusweg 220 zeer goed ontsloten per openbaar vervoer.

Uit het hiervoor genoemde volgt dat de bereikbaarheid van de Parnassusweg 220 per openbaar vervoer aanzienlijk verbetert door de voorgenomen aanpassingen. Het verbeteren van het trein- en metrostation Amsterdam Zuid versterkt dus de potentie van het openbaar vervoer als belangrijke modaliteit naar het cultureel instituut.

3.3 Potentie fiets

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel in Amsterdam. Ter indicatie geeft figuur 2.4 de fietsbereikbaarheid van het centrum van Amsterdam weer. Indicatief kan het donker gearceerde deel van Amsterdam de Zuidas bereiken per stadsfiets (7,5

kilometer)⁸. Het licht gearceerde deel in figuur 3.4 is het bereik per elektrische fiets (15 kilometer).



Figuur 3.4: (Elektrische) fietsbereikbaarheid Amsterdam

In figuur 3.4 is inzichtelijk dat het bereik van het potentiële aantal werknemers en bezoekers dat het cultureel instituut per (elektrische) fiets kan bereiken aanzienlijk is.

Fietsparkeren

De gemeente Amsterdam waarborgt middels de fietsparkeernormen zoals opgenomen in de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter'⁹ dat er voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. In de Nota zijn op basis van de kencijfers van CROW fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. De kencijfers van CROW houden rekening met de groei in het fietsgebruik. In aanvulling hierop hanteert de gemeente Amsterdam de bovengrens van de bandbreedte van de fietsparkeerkencijfers als parkeernorm. Op het cultureel instituut zijn de fietsparkeernormen van 'museum' van toepassing. De planlocatie is gelegen in 'Zone 2'. Het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen op basis van de omvang van het

⁸ Gebaseerd op analyses via e-bikeproof.nl.

⁹ Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, gemeente Amsterdam, 19 maart 2018.

functieprogramma en de bijbehorende fietsparkeernorm is weergegeven in tabel 3.1.

functie	functiebenaming norm	omvang	fietsparkeernorm	aantal fppl
cultureel instituut	museum	19.252 m ² bvo	1 fppl/ 100 m ² bvo	193

Tabel 3.1: Aantal benodigde fietsparkeerplaatsen cultureel instituut

Om de bereikbaarheid per fiets te benutten worden in lijn met de fietsparkeernorm minimaal 193 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

In de nota parkeren fiets en scooter is er voor het bepalen van het aantal benodigde scooters slechts een richtlijn opgenomen en geen (keiharde) norm. Op grond van het beleid is er dus geen keiharde norm of verplichting. Voor dit initiatief is er echter voor gekozen om voor de scooterparkeerplaatsen minimaal te voldoen aan de richtlijn uit de nota. Het benodigd aantal scooterparkeerplaatsen op basis van de omvang van het functieprogramma en de bijbehorende scooterparkeer-richtlijn is weergegeven in tabel 3.2.

functie	functiebenaming richtlijn	omvang	scooterparkeer-richtlijn	aantal sppl
cultureel instituut	museum	19.252 m ² bvo	0,07 sppl/ 100 m ² bvo	13

Tabel 3.2: Aantal benodigde scooterparkeerplaatsen cultureel instituut

In aanvulling op de fietsparkeerplaatsen worden minimaal 13 scooterparkeerplaatsen gerealiseerd.

Naast het aantal fiets- en scooterparkeerplaatsen, is de toegankelijkheid en de kwaliteit van de stalling van belang. Stichting Hartwig Art Foundation zet in op een hoogwaardige fietsvoorziening rekening houdend met verschillende soorten en maten fietsen en scooters. Om de stalling bij het cultureel centrum goed te laten functioneren wordt zover mogelijk aan de belangrijkste kwaliteitseisen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid, zoals beschreven in hoofdstuk 5 van de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter voldaan.

Extra aandacht wordt gegeven aan de toegankelijkheid. De entree van de stalling zal worden gerealiseerd op de hoek waar de belangrijkste hoogwaardige fietsverkeersroutes samenkomen (Parnassusweg/Fred Roeskestraat). Dit is direct

naast de hoofdentree van het gebouw. De in/uitgang voor de voetgangers van de stalling zal zich daar ook bevinden., maar er komt ook een route binnen in het gebouw. Middels de inrichting van het landschap, duidelijk signing en verlichting en een herkenbare entree in de gevel wordt de zichtbaarheid maximaal gewaarborgd.

De stalling zal zich op de eerste kelderlaag bevinden. Voor zover de huidige (monumentale) bebouwing dit toelaat wordt er getracht een hellingbaan te realiseren van voldoende breedte, zodat voor alle type fietsen en scooters de stalling bruikbaar is. Gedurende de openingstijden van het museum is er de mogelijkheid dat de stalling vrij toegankelijk is. Buiten de openingstijden zal er gebruik worden gemaakt van een toegang systeem.

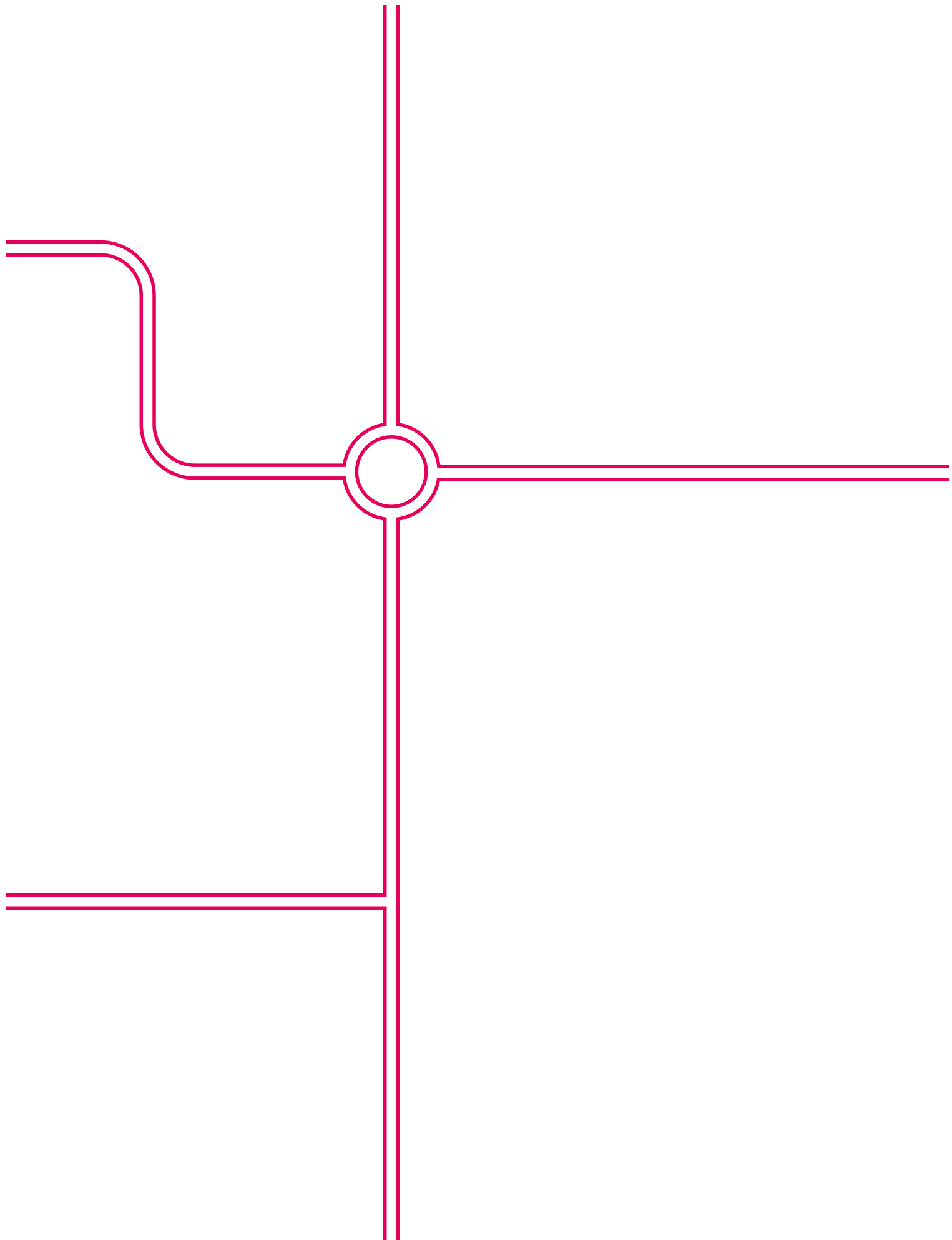
De stalling zal in detail nog moeten worden ingericht met de juiste rekken, voorzieningen en open plekken voor afwijkende maten en scooters.. Gezien de hoogte van de bestaande kelder zullen er alleen lage rekken worden toegepast. Er zal voldoende verlichting aanwezig zijn en daar waar mogelijk zelfs daglicht. Elektrische laadpunten zullen ook aanwezig zijn.

De keuze om met de fiets en scooter naar het cultureel insituut te gaan wordt mede ingegeven door de aanwezigheid van voldoende (kwalitatief goede) stallingsvoorzieningen. Hierdoor wordt de potentie van de fiets en scooter als belangrijke modaliteit naar het cultureel instituut benut.

4. Conclusies

Stichting Hartwig Art Foundation is voornemens een cultureel instituut te realiseren aan de Parnassusweg 220 te Amsterdam, op de voormalige locatie van de Rechtbank Amsterdam. In voorliggend mobiliteitsonderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

- Theoretisch zou het aantal ritten naar de Parnassusweg 220 in de situatie met de rechtbank nagenoeg overeenkomen met de situatie met het cultureel instituut als er parkeerplaatsen gerealiseerd zouden worden.
- Gelet op de doelgroep en de alternatieven voor de auto zullen bij het cultureel instituut geen reguliere parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het aantal autoritten in de spitsen naar de Parnassusweg 220 neemt daardoor af. Ten behoeve van de toegankelijkheid van mindervaliden, logistiek, taxi's en touringcars is in de nabije omgeving voldoende ruimte gereserveerd.
- In lijn met gemeentelijke doelstellingen en passend bij de doelgroep zet Stichting Hartwig Art Foundation in op alternatieve vervoerswijzen (t.o.v. auto) zoals reizen per openbaar vervoer en per fiets.
- Het cultureel instituut is gelegen nabij een openbaar vervoersknooppunt. Het aanbod en de frequentie, dat in de loop der jaren verder versterkt is en zal worden, maakt het gebruik van openbaar vervoer nog aantrekkelijker.
- Stichting Hartwig Art Foundation zet in op een hoogwaardige fiets- en scootervoorziening met voldoende fiets- en scooterparkeerplaatsen en rekening houdend met verschillende soorten en maten.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32