

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Kroonenberg Groep

Bedrijven- en winkelgebied Spaklerweg

Berekening toekomstige parkeerbehoefte en verkeersafwikkeling

Datum
Kenmerk
Eerste versie

18 augustus 2014
KBG012/Bkd

1 Vraagstelling

In het nieuwe bestemmingsplan voor het bedrijven- en winkelgebied Spaklerweg/Daniël Goedkoopstraat in Amsterdam wordt de omzetting van 6.400 m² bvo bestaande bedrijfsruimte naar winkelruimte voor perifere detailhandel (PDV) mogelijk gemaakt. De Kroonenberg Groep heeft aan Goudappel Coffeng gevraagd de hierbij in de toekomst benodigde parkeerruimte voor dit gebied te berekenen.

Kroonenberg Groep heeft vervolgens gevraagd de effecten op de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken van een wijziging van Bouwmaat naar een traditionele bouwmarkt (bijvoorbeeld Gamma, Karwei, Praxis, etc.). De Bouwmaat is een groothandel, waarvan mensen 'lid' dienen te zijn, terwijl een reguliere bouwmarkt vrij toegankelijk is. Dit geeft, vooral in de avondspitsperiode, een zwaardere verkeersbelasting.

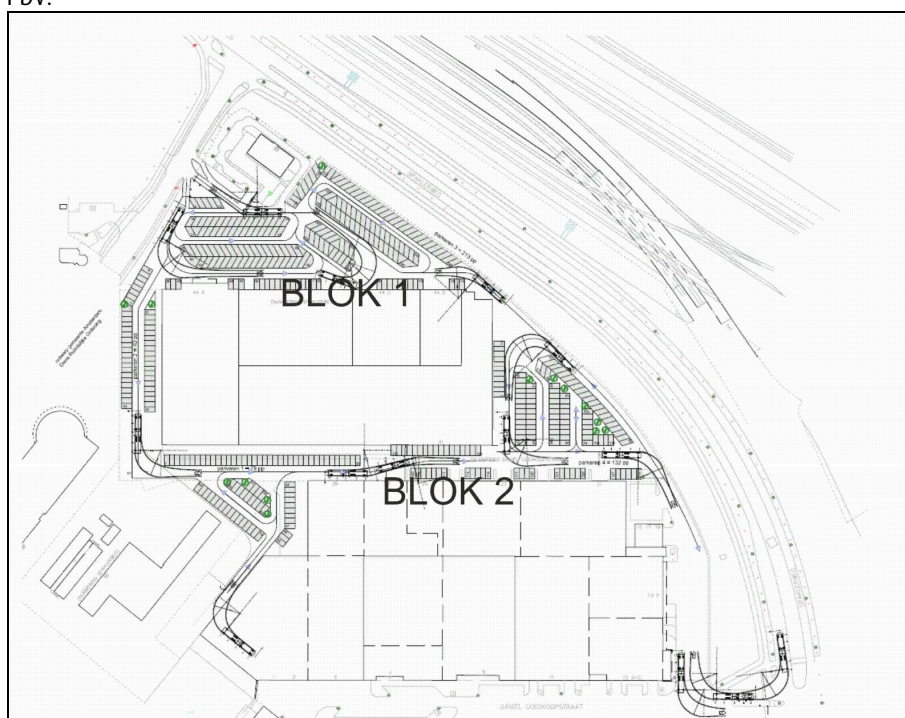
In deze notitie wordt ingegaan op de toekomstige parkeerbehoefte (hoofdstuk 2) en de effecten van de verkeersaantrekkende werking op de nabij gelegen kruispunten Nuonweg – Spaklerweg en Daniël Goedkoopstraat – Spaklerweg (hoofdstuk 3 en 4).

2 Berekening parkeerbehoefte

2.1 Berekening

2.1.1 Toename parkeervraag

De gemeente maakt het mogelijk dat in de 2 bouwblokken aan de Daniël Goedkoopstraat (zie figuur 2.1) maximaal 6.400 m² bvo bedrijfsruimte wordt omgezet in de functie PDV.



Figuur 2.1: Bouwblokken inclusief toekomstig parkeeraanbod

De omzetting leidt tot een extra parkeerbehoefte die – op basis van de gemeentelijke parkeernormen uit het Locatiebeleid Amsterdam – als volgt is berekend:

- afname 6.400 m² bvo bedrijven à 0,8 pp/100 m² bvo = 51 pp (-)
- toename 6.400 m² PDV à 3,375pp/100 m² bvo = 216 pp (+)

De netto toename van de parkeerbehoefte is derhalve 165 pp. Hierbij is om twee redenen uitgegaan van de gemeentelijke parkeernorm ('Locatiebeleid Amsterdam') voor PDV (i.p.v. bouwmarkt):

- a. in de gemeentelijke parkeernormen is de specifieke functie 'bouwmarkt' niet apart onderscheiden;
- b. uit vergelijking van de parkeerkencijfers in CROW publicatie nr. 317 blijkt dat de parkeernorm voor een 'winkelboulevard' (met diverse PDV-achtige winkels) hoger is dan

die van een bouwmarkt (1,7 – 2,2 pp per 100 m² bvo). Door het gemeentelijke parkeercijfer voor PDV aan te houden is er zeker geen sprake van onderschatting van de toekomstige parkeerbehoefte.

2.1.2 Toets parkeernorm

In de huidige situatie zijn op het voorterrein aan de zijde van de Spaklerweg 222 pp aanwezig. Deze functioneren op het piekmoment (zaterdagmiddag) voor zowel McDonald's (35 pp) als voor de strook PDV-winkels die aan dit parkeerterrein grenzen (totaal 7.357 m² bvo).

Na 'aftrek' van de pp die voor McDonald's functioneren, resteren 187 pp die 'vrij' beschikbaar zijn voor de PDV-winkels. Normatief zouden voor deze winkels 7.357 m² bvo/100 * 3,375 pp nodig zijn, derhalve 248 pp. In de praktijk blijkt dat de genoemde 187 pp voldoende zijn; klachten over tekorten en/of parkeermisstanden zijn niet bekend. Vroeger werd er lang geparkeerd door bezoekers, die met de metro verder reden naar het centrum. Sinds er 's ochtends bewaking tussen 08.00 en 11.00 uur aanwezig is behoort dit probleem tot het verleden. De feitelijke parkeervraag is dus lager dan de theoretisch berekende vraag; het feitelijke parkeerkengetal is $187/73,57 = 2,42$ pp/100 m² bvo voor deze winkels.

Dat dit getal (2,42 pp/100 m² bvo) lager is de parkeernorm van de gemeente (3,375 pp/100 m² bvo) is logisch. De norm van de gemeente gaat bij de normering uit van een individuele PDV -vestiging, terwijl hier sprake is van een gebied met meerdere winkels, hetgeen een verlagende werking heeft doordat de piekvraag van de verschillende winkels niet op hetzelfde moment valt en men soms meerdere bezoeken aan verschillende winkels brengt.

2.1.3 Toekomstige parkeervraag (maatgevend moment)

Benadering 1: bestaande behoefte als uitgangspunt

Indien de parkeerbehoefte wordt benaderd met het 'praktijk' kengetal van 2,42 pp/100 m² bvo PDV, ontstaat het volgende beeld:

- de nu uit de praktijk waargenomen parkeervraag inclusief McDonald's: 222 pp;
- omzetting van 6.400 m² bvo bedrijfsfunctie naar PDV (invulling PDV onbekend, daarom (individuele) hoge P-norm aanhouden!): $(6.400/100 * 3,375) = 216$ pp;
- Blok 2 bedrijfsfunctie : $8.432 \text{ m}^2 \text{ bvo} * 0,8 \text{ pp}/100 \text{ m}^2 \text{ bvo} = 40$ pp.

Totaal benodigd: $222 + 216 + 40 = 478$ pp.

Toekomstige beschikbare parkeercapaciteit: 481 pp.

Conclusie: het toekomstige parkeeraanbod is voldoende.

Benadering 2: winkelboulevard als uitgangspunt

Het bedrijfengebied krijgt door de toevoeging van maximaal 6.400 m² bvo PDV aan de al bestaande 7.357 m² bvo PDV het karakter van winkelboulevard. Voor deze winkels is in de toekomst op het maatgevende tijdstip beschikbaar aan parkeercapaciteit:

- de toekomstige parkeercapaciteit minus P-vraag McDonald's minus P-vraag bedrijven; derhalve: $481 - 35 - 40 = 406$ pp.

Deze 406 pp staan ter beschikking aan 7.357 m² bvo PDV (bestaand) en 6.400 m² bvo PDV (omzetting) = 13.757 m² bvo PDV.

Dit komt overeen met $406/137,57 = 2,95$ pp/100 m² bvo PDV.

Daarmee voldoet het gebied aan het vereiste kengetal voor een winkelboulevard conform CROW-publicatie 317 (zeer sterk stedelijk gebied, rest bebouwde kom): vereist 2,9 – 3,4 pp /100 m² winkelboulevard.

2.2 Conclusie toekomstig parkeeraanbod

Zowel op basis van de huidige parkeerbehoefte van de bestaande PDV-winkels, als op basis van benadering van het gebied als winkelboulevard, voldoet het toekomstige parkeeraanbod aan de te verwachten parkeervraag:

- vraag o.b.v. huidige parkeergebruik: 478 pp, aanbod 481 pp;
- vraag o.b.v. winkelboulevard: parkeerkengetal benodigd minimaal 2,9 pp/100 m² bvo, beschikbaar 2,95 pp/100 m² bvo.

De parkeerterreinen rondom het complex, waarin thans de Gamma, Kwikfit en Halfords zijn gevestigd, worden aan elkaar gekoppeld, zodat er sprake kan zijn van optimaal dubbelgebruik van de parkeerplaatsen.

3 Toekomstige verkeersaantrekkende werking

3.1 Huidige situatie

In de huidige situatie zijn aan de Nuonweg/Daniël Goedkoopstraat diverse winkelformules (Gamma, Halfords, Carpetland, etc.) gevestigd, waar voorheen tevens een Bouwmaat groothandel van 6.400 m² bvo gevestigd was. De verkeersgeneratie voor de Bouwmaat is hieronder uitgewerkt:

- Uitgangspunten: bouwmarkt voor bedrijven, gelegen aan de rand van de bebouwde kom van de gemeente Amsterdam ('rest bebouwde kom'). De bevolkingsdichtheid is hoog: dit gebied betreft een zeer sterk stedelijk gebied.
- Het is een professionele bouwmarkt (met lidmaatschap), dit genereert 20% minder verkeer dan een reguliere bouwmarkt.
- De piek ligt in de ochtend, aangezien de winkel al om 6.30 uur open is.
- De gemiddelde verkeersgeneratie voor de Bouwmaat is 20,24 motorvoertuigen per etmaal per 100 m² bvo voor een gemiddelde weekdag. De werkdag is bepaald door de verkeersgeneratie te vermenigvuldigen met 1,1.
- Dit betekent dat voor deze Bouwmaat de verkeersgeneratie 1.425 motorvoertuigen per etmaal is.
- Het avondspitsuur bedraagt 5% van de etmaalwaarde, circa 75 mvt/uur.

3.2 Toekomstige situatie

3.2.1 Variant 1: Perifere detailhandel

In de toekomstige situatie kan de oppervlakte ter grootte van de huidige Bouwmaat (6.400 m² bvo) worden omgevormd tot perifere detailhandelsvestiging(en). De verkeersgeneratie hiervan is als volgt:

- Uitgangspunten: perifere detailhandel, gelegen aan de rand van de bebouwde kom van de gemeente Amsterdam ('rest bebouwde kom'). De bevolkingsdichtheid is hoog: dit gebied betreft een zeer sterk stedelijk gebied.
- De gemiddelde verkeersgeneratie voor een winkelboulevard 16,4 motorvoertuigen per etmaal per 100 m² bvo.

3.2.2 Variant 2: Reguliere bouwmarkt

In de toekomstige situatie kan de Bouwmaat tevens als reguliere bouwmarkt worden gebruikt. Middels de volgende uitgangspunten is hiervoor de verkeersgeneratie berekend:

- De gemiddelde verkeersgeneratie voor een reguliere bouwmarkt is 25,3 motorvoertuigen per etmaal per 100 m² bvo voor een gemiddelde weekdag¹. De werkdag is bepaald door de verkeersgeneratie te vermenigvuldigen met 1,1.
- Dit betekent dat voor de reguliere bouwmarkt de verkeersgeneratie circa 1.780 motorvoertuigen per etmaal is.
- In het spitsuur bedraagt de verkeersintensiteit circa 10% van de etmaalwaarde, circa 180 mvt/uur.

4 Toekomstige verkeersafwikkeling

Met behulp van de in paragraaf 3.2.2 berekende toename van de verkeersintensiteiten van/naar het plangebied als gevolg van de omzetting van de Bouwmaat in een bouwmarkt, zijn de verkeersstromen over de kruispunten NUON-weg/Spaklerweg en Daniël Goedkoopstraat/Spaklerweg opnieuw samengesteld. Dit is gedaan voor een avondspitsuur. In juni 2014 is tijdens een representatieve avondspitsperiode (25 juni 2014, buiten de schoolvakanties) geteld op beide kruispunten.

Vervolgens is de kwaliteit van de toekomstige verkeersafwikkeling op de beide genoemde kruispunten bepaald door middel van berekening met het softwareprogramma OMNI-X. Uitgegaan is van variant 2 (zie paragraaf 3.2.2, met invulling als reguliere bouwmarkt), omdat deze invulling de grootste toename van verkeer veroorzaakt. Hierdoor is de 'worst case' situatie qua verkeersbelasting van de kruispunten aangehouden.

¹ CROW Publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", 2012

4.1 Kruispunt NUON-weg - Spaklerweg

Uit de berekening met OMNI-X blijkt dat met de huidige vormgeving (voorrangskruispunt) en huidige verkeersintensiteiten (2014, inclusief functiewijziging van Bouwmaat naar reguliere bouwmarkt) er sprake is van een goede verkeersafwikkeling. Op de maatgevende kruispunttak² (NUON-weg) is de gemiddelde wachttijd 13 seconden. Een aanpassing van het kruispunt als gevolg van de functiewijziging van Bouwmaat naar reguliere bouwmarkt is bij de huidige verkeersintensiteiten niet nodig, aangezien de gemiddelde wachttijd op de NUON-weg slechts enkele seconden stijgt (naar 16 seconden). De verhouding tussen intensiteit en capaciteit ('I/C-verhouding') op de Nuonweg stijgt van 0,58 tot 0,64. In beide gevallen is er sprake van een acceptabele wachttijd en I/C-verhouding. Geconcludeerd wordt dat verkeerskundig gezien er sprake is van een zeer beperkt verschil als gevolg van de ombouw van Bouwmaat naar een reguliere bouwmarkt.

4.2 Daniël Goedkoopstraat – Spaklerweg

Op basis van een telling op het kruispunt (2014) is een OMNI-X berekening uitgevoerd. Uit de berekening blijkt dat er in de huidige situatie met een functiewijziging van Bouwmaat naar reguliere bouwmarkt er sprake is van een acceptabele verkeersafwikkeling. Op de maatgevende kruispunttak (Daniël Goedkoopstraat) is er sprake van een acceptabele gemiddelde wachttijd: 16 seconden in de huidige situatie en 17 seconden na de ombouw van Bouwmaat tot reguliere bouwmarkt. Ook de I/C-verhouding is en blijft acceptabel: van 0,58 naar 0,64.

² Dit is de kruispunttak met de hoogste gemiddelde wachttijd.

Bijlage 1 Telcijfers en resultaten OMNI-X berekening

Op woensdag 25 juni 2014 is een telling gehouden op de kruispunten Spaklerweg - Nuonweg en Spaklerweg - Daniël Goedkoopstraat tussen 16.00 en 18.00 uur. Hieronder zijn de resultaten weergegeven voor het drukste uur. Het drukste uur is als input gebruikt voor de kruispuntberekeningen in het programma OMNI-X. De resultaten uit het programma OMNI-X zijn hieronder ook weergegeven.

aantal personenauto's		
Spaklerweg (noordzijde)	rechtdoor	419
	rechtsaf	68
Nuonweg	linksaf	68
	rechtsaf	309
Spaklerweg (zuidzijde)	linksaf	129
	rechtdoor	368

Tabel B1.1: resultaten telling kruispunt Spaklerweg - Nuonweg (drukste uur avondspits)

aantal personenauto's		
Spaklerweg (noordzijde)	rechtdoor	680
	rechtsaf	48
Daniël Goedkoopstraat	linksaf	96
	rechtsaf	269
Spaklerweg (zuidzijde)	linksaf	88
	rechtdoor	401

Tabel B1.2: resultaten telling kruispunt Spaklerweg - Daniël Goedkoopstraat (drukste uur avondspits)

		I/C verhouding		gemiddelde wachttijd (s)	
		huidig	Toekomst	huidig	toekomst
Spaklerweg (noordzijde)		0,32	0,34	4	4
		0,58	0,64	13	16
Spaklerweg (zuidzijde)	linksaf	0,13	0,14	4	4
	rechtdoor	0,25	0,25	3	3

Tabel B1.3: I/C-ratio en gemiddelde wachttijd kruispunt Spaklerweg - Nuonweg

		I/C verhouding		gemiddelde wachttijd (s)	
		huidig	Toekomst	huidig	toekomst
Spaklerweg (noordzijde)	rechtdoor	0,45	0,45	4	4
	rechtsaf	0,03	0,03	2	2
Daniël Goedkoopstraat		0,58	0,64	16	17
Spaklerweg (zuidzijde)	linksaf	0,06	0,08	3	3
	rechtdoor	0,27	0,27	3	3

Tabel B1.4: I/C-ratio en gemiddelde wachttijd kruispunt Spaklerweg – Daniël Goedkoopstraat