

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

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

AMC

Analyse parkeerbehoefte ten behoeve van bestemmingsplan

Concept

Datum
Kenmerk
Eerste versie

27 september 2012
AMC002/Wrj

1 Inleiding

Het AMC heeft plannen voor een grote uitbreiding van het ziekenhuis en de ontwikkeling van de terreinen rondom het ziekenhuis. In 2009 is onderzocht wat deze ontwikkelingen zullen betekenen voor (onder andere) de parkeerbehoefte rond het ziekenhuis. De verwachte ontwikkeling van de parkeerbehoefte is gerapporteerd in de 'Verkeers- en vervoersstudie AMC 2009'.

Het AMC heeft nog steeds de ambitie om de in 2009 aangegeven ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren, maar inmiddels is duidelijk dat deze ontwikkelingen niet in hetzelfde tempo zullen plaatsvinden als in 2009 werd verwacht. Op dit moment wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid voor het AMC dat geldig is voor de komende 10 jaar. Daarom is nu behoefte aan een nieuwe prognose van de parkeerbehoefte in diezelfde periode van 10 jaar.

In hoofdstuk 2 presenteren wij een nieuwe prognose bij de uitbreidingsmogelijkheden zoals die nu in het bestemmingsplan worden voorzien voor 2022. Net als in de 'Verkeers- en vervoersstudie AMC 2009' maken wij daarbij weer onderscheid tussen 'vraagvolgend' beleid en meer 'sturend' beleid van het AMC (sturend beleid uitsluitend voor de voorziene uitbreidingen).

In hoofdstuk 3 vergelijken wij onze geactualiseerde parkeerprognose met de maximaal toegestane uitbreiding van parkeerplaatsen volgens de parkeernormen van de gemeente Amsterdam.

In hoofdstuk 4 gaan wij in op de manier waarop de parkeereisen het beste in het bestemmingsplan opgenomen kunnen worden. Belangrijk daarbij is dat er voldoende flexibiliteit blijft bestaan om:

- het aantal te realiseren parkeerplaatsen nog aan te passen op het moment dat er meer bekend is over de exacte functies die gerealiseerd gaan worden;
- en om de benodigde parkeercapaciteit naar eigen inzicht te kunnen verdelen over verschillende parkeerterreinen en –garages (er wordt onder andere gebouwd op locaties waar nu parkeerplaatsen zijn. Het is dan noodzakelijk om op andere locaties, tijdelijk, extra parkeerplaatsen te kunnen realiseren).

2 Herijking parkeerprognose voor 2022

In de 'Verkeers- en vervoersstudie AMC 2009' is de toekomstige parkeerbehoefte bepaald door extrapolatie van de feitelijk gemeten parkeerbehoefte in 2009. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de doelgroepen 'werknemers hoofdgebouw' en 'bezoekers/patiënten/congressen' (hoofdgebouw) en 'werknemers bijgebouwen' (medical business). De uitkomsten van de analyses uit de genoemde verkeers- en vervoersstudie zijn samengevat in tabel 2.1.

Prognose 2009-2025	Uitbreiding in m ²	doelgroep	Toename pp vraagvolgend	Toename pp sturend
Uitbreiding	110.000	- werknemers	525	350
hoofdgebouw	(excl. garage)	- bezoekers	225	225
Medical business	200.000	- werknemers	2000	1.000
Gemengde functies	n.v.t.	- werknemers	-	-
voorgebied/park		- bezoekers	-	-
Totaal toename parkeerbehoefte			2.750	1.575
Parkeerbehoefte huidige functies			3.400	3.400
Totaal incl. huidige parkeerbehoefte			6.150	4.975

Tabel 2.1: Berekende parkeerbehoefte in 'Verkeers- en vervoersstudie AMC 2009'.

Op dit moment wordt voor de periode tot 2022 een aanmerkelijk kleinere uitbreiding van functies voorzien. Een ander verschil is dat er nu ook gemengde voorzieningen in het voorgebied en het park zijn gepland. In de analyse is verondersteld dat deze voorzieningen eenzelfde parkeerbehoefte met zich meebrengen als de voorzieningen in het hoofdgebouw. Daarvan uitgaande ziet de verwachte parkeerbehoefte voor 2022 er nu uit zoals weergegeven in de volgende tabel (tabel 2.2). Daarbij is dezelfde methode van extrapolatie toegepast als in de Verkeers- en vervoersstudie AMC 2009.

Prognose 2012-2022	Uitbreiding in m ²	doelgroep	Toename pp vraagvolgend	Toename pp sturend
Uitbreiding	28.000	- werknemers	134	89
hoofdgebouw	(excl. garage)	- bezoekers	57	57
Medical business	63.000	- werknemers	630	315
Gemengde functies	39.000	- werknemers	186	124
voorgebied/park		- bezoekers	80	80
Totaal toename parkeerbehoefte			1.087	665
Parkeerbehoefte huidige functies			3.400	3.400
Totaal incl. huidige parkeerbehoefte			4.487	4.065

Tabel 2.2: Berekende parkeerbehoefte bij verwachte ontwikkelingen in bestemmingsplanperiode

3 Vergelijking met gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Amsterdam heeft aangegeven om voor het bestemmingsplan te willen uitgaan van een parkeernorm van 1 parkeerplaats op 125 m² bvo kantoren/bedrijven en 1 parkeerplaats op 150 m² bvo voorzieningen. In tabel 3.1 is de parkeerbehoefte conform de gemeentelijke normen naast de door ons berekende parkeerbehoefte gezet. De gemeente berekent de parkeerbehoefte inclusief 5% frictieeegstand. Deze 5% frictieeegstand is in tabel 3.1 ook toegepast op de door ons berekende behoefte.

Prognose 2012-2022	doelgroep	Parkeerbehoefte conform ge- meentelijke normen	Toename pp vraagvolgend	Toename pp sturend
Uitbreiding	- werknemers		134	89
hoofdgebouw	- bezoekers	(totaal) 185	57	57
Medical business	- werknemers	505	630	315
Gemengde functies	- werknemers		186	124
voorgebied/park	- bezoekers	(totaal) 260	80	80
Totaal toename parkeerbehoefte		950	1.087	665
Frictieeegstand (5%)		48	54	33
Parkeerbehoefte huidige functies		3.400	3.400	3.400
Totaal incl. huidige behoefte en frictie		4.398	4.541	4.098

Tabel 3.1: Vergelijking parkeerbehoefte volgens gemeentelijke normen en berekeningen.

De gemeentelijke parkeernormen zijn maximumnormen. Dat betekent dat er in principe wel minder, maar niet méér parkeerplaatsen aangelegd mogen worden dan volgens de opgegeven normen. In vergelijking met onze eigen methode (extrapolatie van de huidige parkeerbehoefte) komt het maximum aantal te realiseren parkeerplaatsen volgens de normen van de gemeente lager uit bij vraagvolgend beleid, maar hoger dan bij sturend beleid. Aangezien het AMC van plan is om in de toekomst meer sturend parkeerbeleid te gaan introduceren, lijken de voorgestelde normen van de gemeente Amsterdam dus voldoende. Daarbij wordt er echter wel vanuit gegaan dat de toekomstige functies bij het AMC in grote lijnen vergelijkbaar zijn met de huidige functies. Daarover bestaat echter nog geen zekerheid. Daarom is het belangrijk om voldoende flexibiliteit in het bestemmingsplan in te bouwen om waar nodig de cijfers te kunnen herzien. Het volgende hoofdstuk gaat nader in op de onzekerheden en de manier waarop daarmee omgegaan kan worden in het bestemmingsplan.

4 Omgaan met onzekerheden

Zoals eerder aangegeven is de toekomstige parkeerbehoefte in de 'Verkeers- en vervoersstudie AMC 2009' bepaald door extrapolatie van de feitelijk gemeten parkeerbehoefte in 2009. Zodoende betekent 25% extra bebouwing ook 25% extra parkeerbehoefte. Daarbij wordt er dus vanuit gegaan dat nieuwe functies een zelfde 'gebruikersdichtheid' hebben dan bestaande functies. Het is echter heel goed mogelijk dat nieuwe functies compacter zullen zijn. In de huidige monoliet gaat een relatief groot deel van de ruimte op aan straten, pleinen, subfloors en kelders. Indien dergelijke ruimten voor nieuwe functies kleiner zijn, kan de parkeerbehoefte voor werkers en bezoekers van die nieuwe functies per 100 m² bvo zeker zo'n 25% hoger worden dan nu berekend.

Ook de parkeernormen die de gemeente wil toepassen, zijn nu nog erg globaal: er wordt één norm gehanteerd voor 'voorzieningen'. Dit is een relatief lage parkeernorm van 1 parkeerplaats per 150 m² bvo¹. De feitelijke parkeerbehoefte hangt echter in sterke mate af van het soort voorzieningen. Hoewel op dit moment nog niet precies bekend is welke typen voorzieningen bij het AMC zullen worden toegevoegd, is het mogelijk om in het bestemmingsplan wel verschillende normen op te nemen voor verschillende typen voorzieningen (die *mogelijk* op het AMC gerealiseerd zullen worden). Dat voorkomt dat later een afwijking van het bestemmingsplan nodig is op het moment dat een specifieke functie gerealiseerd wordt die een hogere parkeerbehoefte kent dan een 'gemiddelde voorziening'.

¹ 1 parkeerplaats per 150 m² komt overeen met 0,67 pp per 100 m². Ter vergelijking: in de nieuwste parkeerkencijfers van het CROW (2012) wordt voor een nieuw ziekenhuis in 'schil/overloopgebied' in zeer sterk stedelijk gebied 1,2 tot 1,4 parkeerplaatsen per 100 m² aanbevolen.

Daarnaast wordt in de gemeentelijke nota 'Locatiebeleid Amsterdam 2008' (hoofdstuk 6) ruimte geboden voor een flexibele toepassing van parkeernormen: "Om tegemoet te komen aan de wens tot maatwerk en daarmee tot een flexibele toepassing van parkeernormen, wordt aanbevolen in het bestemmingsplan een zogenaamde binnenplanse ontheffingsbevoegdheid op te nemen. Dit is een betere optie dan het voeren van een (buitenplans) projectbesluit. Het geeft meer duidelijkheid voor belanghebbenden en gaat bovendien sneller. In het bestemmingsplan betekent een binnenplanse ontheffingsbevoegdheid een nadere omschrijving van de objectieve criteria op basis waarvan gemotiveerd en beargumenteerd afgeweken mag worden van de parkeernormen. Afwijken kan zowel naar boven als naar beneden. In het bestemmingsplan zal een marge worden aangegeven, waarbinnen afwijkingen van de vastgestelde parkeernormen mogen fluctueren. Deze marges kunnen van geval tot geval verschillen, afhankelijk van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie en de luchtkwaliteit".

Op grond van het voorgaande komen wij tot het volgende advies:

- Zolang nog niet specifiek bekend is, welke functies op het AMC-terrein ontwikkeld zullen worden, kunnen de nu voorgestelde parkeernormen gebruikt worden om in de toelichting bij het bestemmingsplan inzicht te bieden in de verwachte ontwikkeling van de parkeerbehoefte en de manier waarop daarin wordt voorzien.
- De feitelijke ontwikkelingen op het AMC zijn echter nog zo onzeker, dat het raadzaam is om binnen de voorschriften van het bestemmingsplan meer of minder parkeerplaatsen te kunnen realiseren, indien dat bij nadere detaillering van de plannen wenselijk blijkt (door opname van meer specifieke parkeernormen per functie of een binnenplanse ontheffingsbevoegdheid).
- Zoals in de inleiding al is aangegeven, is het daarnaast van belang dat het AMC de benodigde parkeercapaciteit naar eigen inzicht kan verdelen over verschillende parkeerterreinen en –garages, zeker in tijdelijke situaties (bijvoorbeeld op het moment dat gebouwd wordt op locaties waar nu parkeerplaatsen zijn). Wij adviseren daarom om geen maximum aantal parkeerplaatsen per locatie in de voorschriften op te nemen (alleen ruimtelijke voorschriften, zoals maximaal bebouwingspercentage en maximale bouwhoogte). Het is vervolgens aan het AMC om effectieve beheersmaatregelen te nemen om de parkeervraag zo goed mogelijk te verdelen over de verschillende parkeerlocaties (bijvoorbeeld door prijsdifferentiatie tussen relatief gunstig en minder gunstig gelegen parkeerlocaties).