Gemeente Amsterdam

Advies fietsparkeren

Naam project: Leksmondhof 5

Datum: 17 augustus 2022
Van: 5.1,2,e , adviseur parkeren, team Parkeernormen V&OR (kennis en kaders)

Onderbouwing parkeren fietsen nieuwbouw kerk Leksmondplein 5

Inleiding
Voor de nieuw te bouwen kerk van 'Replib' op de locatie Leksmondplein 5 moet voldoende fietsparkeercapaciteit beschikbaar zijn. Er wordt geacht voldoende fietsparkeercapaciteit beschikbaar te zijn als wordt voldaan aan de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (verder de nota) van de gemeente Amsterdam. Het plan voorziet niet in fietsparkeercapaciteit in het gebouw of op eigen terrein. Er moet dus worden nagegaan of de fietsparkeerbehoefte op de openbare ruimte mag en kan worden afgewenteld.

De nota Parkeernormen Fiets en Scooter
Het basisprincipe van de nota is dat de fietsparkeerbehoefte op eigen terrein wordt gefaciliteerd. Daarmee wordt voorkomen dat de openbare ruimte onnodig belast wordt met geparkeerde fietsen (beleidsregel 1). De nota geeft de mogelijkheid om hier beargumenteerd vanaf te wijken. Voor kort parkeren (bezoekers) kan ook voor een oplossing in de openbare ruimte gekozen worden, onder voorwaarde dat de impact van de parkeerbehoefte op de openbare ruimte klein is (beleidsregel 2, zie p. 12 en 13 nota voor criteria).

Van de CROW kencijfers fietsparkeren zijn voor Amsterdam fietsparkeernormen afgeleid voor niet-woonfuncties. Met die normen kan de minimale fietsparkeercapaciteit worden berekend, de parkeereis.
Voor een aantal functies is geen norm omdat ze om ***maatwerk*** vragen. Dat is onder andere het geval bij *kerk en moskee, crematoria en begraafplaatsen*. De doelgroep voor deze functies zijn volgens de nota 'bezoekers' en die parkeren kort (p. 18 nota Parkeernormen Fiets en Scooter).

De parkeereis voor fietsen en scooters kan als volgt worden bepaald (nota p. 11):

1. Bepaal voor fietsen de zone waarin het project gerealiseerd wordt (zone 1, 2 of 3). De scooterparkeernormen zijn in de hele stad hetzelfde; daarvoor geldt geen zone-indeling (zie hoofdstuk 4).
2. Bepaal per functie de bijbehorende norm (zie hoofdstuk 3 en 4).
3. Bereken per functie de parkeereis door de norm te vermenigvuldigen met de eenheid die bij de functie hoort: oppervlakte, aantal kamers, etc. (zie hoofdstuk 3 en 4).
4. Bepaal vervolgens de parkeereis voor fiets en scooter - eventueel uitgesplitst naar kort en lang parkeren - door de parkeereis van de verschillende functies bij elkaar op te tellen. Bij dubbelgebruik kan de parkeereis lager zijn dan de cumulatieve parkeerbehoefte, maar dan moet het dubbelgebruik onderbouwd zijn met een parkeerbalans (zie paragraaf 2.4).
5. De parkeereis en de gemaakte afspraken worden vastgelegd in een ontwikkelovereenkomst of in de omgevingsvergunning.

Het Leksmondplein ligt in zone 3. In zone 3 is sprake is van een lager fietsgebruik dan in de zone binnen de Ring A10 (zone 1) en de locaties die als zone 2 zijn aangemerkt (o.a. Zuidas, Ringzone West, Sloterdijk en een aantal grotere winkelcentra).

De punten 2 t/m 5 kunnen niet direct beantwoord worden omdat het om maatwerk gaat.

De bepaling van de fietsparkeerbehoefte op basis van 'maatwerk'
Als uitgangspunt voor het ***maatwerk*** voor deze kerk worden de meest recente CROW fietsparkeerkencijfers uit 2019 gebruikt. Het kencijfer is 30 fietsparkeerplaatsen (fpp) per 100 zitplaatsen, met een bandbreedte van 20 tot 62 fpp/100 zitplaatsen. Uitgaande van 250 zitplaatsen zou de behoefte volgens het kencijfer op 75 fpp uitkomen, met een bandbreedte van 50 tot 155 fpp. Omdat hier geen vast norm geldt, maar uitgegaan moet worden van 'maatwerk', kan de fietsparkeerbehoefte ook op basis van praktijkervaring worden verfijnd.

De aanvrager heeft zelf onderzoek gedaan naar de manier waarop de kerkgangers naar hun huidige kerk komen (zie rapport Replib 13 maart 2021). Hieruit blijkt dat nu maximaal 2% van de kerkgangers per fiets naar de kerk komt. Gevraagd naar de vervoerswijze naar deze nieuwe locatie zegt 3% van de kerkgangers met de fiets te zullen komen. Als we uitgaan van 3% op maximaal 250 aanwezigen, dan gaat het afgerond om 8 fietsende kerkgangers. Uitgaande van de resultaten van dit eigen rapport van Replib, zou met 10 fpp ruim voldoende voorzien worden in de behoefte.

Dit onderzoek is helaas niet te toetsen aan onderzoeksresultaten van de gemeente, onderzoeksbureaus of praktijkervaring (anders dan het eigen onderzoek van Replib). Dat komt vooral omdat er de afgelopen jaren nagenoeg geen aanvragen voor kerken zijn waarbij een toets aan de fietsparkeernormen aan de orde is gekomen.

Desondanks is er geen reden om te twijfelen aan de onderzoeksresultaten, die de gemeente plausibel voorkomen. Als dan wordt uitgegaan van de onderkant van de bandbreedte – 50 fpp - dan is dat een goed te verdedigen uitgangspunt.

Mogelijkheid tot afwijken
Op p. 12 van de nota worden de afwijkingsmogelijkheden benoemd. Het is niet altijd mogelijk om de parkeernormen en het 'eigen terrein' principe strikt toe te passen. Initiatiefnemers en ontwikkelaars kunnen daarom onder voorwaarden afwijken van de normen. Zowel bij voorzieningen voor lang als kort parkeren kan worden afgeweken van de parkeernorm. Of en hoe er kan worden afgeweken, wordt bepaald door de mate van de impact op de openbare ruimte. Oftewel als de voorziening niet op eigen terrein kan worden gemaakt, hoe groot wordt dan de parkeerdruk op straat? Voor ***lang parkeren*** zijn fiets- en scooterparkeervoorzieningen op eigen terrein nodig. Op eigen terrein moet voldoende ruimte zijn voor fietsen en scooters van eigen medewerkers. Maar ook voor fietsers en scooterrijders die langere tijd willen parkeren (vanaf ***ca. > 1,5 uur***) omdat zij een bedrijf, winkel of horecagelegenheid bezoeken, moet er voldoende parkeerruimte worden gemaakt.
Bij nieuwbouw mag de initiatiefnemer niet afwijken van de parkeernormen, tenzij ***de bezoekers voornamelijk kort parkeren (max. 1,5 uur) en de impact van de parkeerbehoefte op de openbare ruimte klein is.*** Denk daarbij aan functies als supermarkten, kantoren met baliefunctie, fitnesscentra en sommige vormen van horeca, maar ook kerken en moskeeën. ***Voor deze functies is het toegestaan om af te wijken van de parkeernormen als de impact op de openbare ruimte klein is.***

Onderbouwing 'kort parkeren'
In tabel 4.4 (p. 18 nota) wordt de doelgroep voor de functie kerk als 'bezoekers' omschreven die 'kort parkeren'. De nota legt de grens tussen kort- en lang parkeren op ca. 1,5 uur. Dat is bij benadering, geen harde grens en je zou mogen zeggen dat die ook enigszins arbitrair is.

Bij deze kerk zal er bijna alleen sprake van een fietsparkeerbehoefte tijdens de kerkdiensten, die doorgaans op zon- en feestdagen plaatsvinden. Daarmee manifesteert de fietsparkeerbehoefte zich incidenteel: alleen op zon- en feestdagen en verder niet of nauwelijks.
Een gemiddelde kerkdienst duurt ongeveer anderhalf uur, zodat het parkeren van fietsen door kerkgangers als kortdurend gekwalificeerd kan worden. Zie ook https://nl.wikipedia.org/wiki/Kerkdienst#:~:text=Een%20kerkdienst%20kan%20tussen%20een,belegd%20op%20dinsdag%2D%20of%20donderdagavonden.
Dat sluit natuurlijk niet uit dat een kerkdienst langer duurt of dat kerkgangers langer aanwezig zijn, maar deze gemiddelde duur kan als uitgangspunt gebruikt worden om te beargumenteren dat hier sprake zal zijn van kort parkeren. Het gaat immers om de invulling van het gebouw als 'religiegebouw', niet per se om het gebruik door deze geloofsgemeenschap.

Onderbouwing mogelijkheid fietsparkeren in openbare ruimte
Voor dit kerkgenootschap geldt dat het aantal fietsende kerkgangers veel lager is dan wat op basis van het CROW kencijfer verwacht mag worden. De impact die de fietsparkeerbehoefte heeft op de openbare ruimte is daarom naar verwachting beperkt tot ca 10 fpp.

Als nu wordt uitgegaan van 50 van de onderkant van de bandbreedte van het CROW kencijfer fietsparkeren uit 2019 is dat 20 fpp/100 zitplaatsen, ofwel 50 fpp. Eerder was sprake van 55 fpp, op basis van de onderkant van het CROW kencijfer uit 2010 van 22 fpp/100 zitpl.

We mogen op basis van het onderzoek van Replib aannemen dat 10 fpp kan volstaan. Het stallen van 50 fietsen is hier ook goed mogelijk (zie tekeningen). Er mag dus worden uitgegaan van een lage impact voor een behoefte van 50 fpp, die in de praktijk naar verwachting (veel) lager zal zijn.

Het terrein waar de kerk op gerealiseerd wordt is omringd door een grotendeels verharde, ruim opgezette openbare ruimte met veel parkeerplaatsen voor auto's. In deze openbare ruimte kunnen eenvoudig fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden zonder dat daarvoor bomen gekapt hoeven te worden, autoparkeerplaatsen opgeheven moeten te worden of ondergrondse afvalcontainers en ander straatmeubilair verplaatst dienen te worden.

Er wordt geen enkele afbreuk gedaan aan de andere functies van de openbare ruimte zijnde voetgangers-, fiets- en autoverkeer, autoparkeren en groen. Het is dan ook niet bezwaarlijk om tijdens diensten een beperkt aantal fietsen bij de kerk te stallen in de openbare ruimte.

De bijgevoegde tekening toont aan dat in de openbare ruimte rond de kerk ruim voldoende ruimte beschikbaar is voor fietsparkeren, ook als de fietsparkeerbehoefte in de praktijk hoger blijkt te zijn dan nu verwacht wordt op basis van het onderzoek van Replib.

Conclusie
De nota biedt expliciet de mogelijkheid af te wijken van het uitgangspunt dat de fietsparkeerbehoefte op eigen terrein gefaciliteerd moet worden. Die mogelijkheid bestaat als er sprake is van kort parkeren, onder voorwaarden dat de openbare ruimte de fietsparkeerbehoefte zonder problemen kan opvangen.

Dat laatste is hier het geval, waarmee voldaan wordt aan de voorwaarden om af te wijken van het principe 'parkeren op eigen terrein' om het fietsparkeren in de openbare ruimte te faciliteren. De voorgestelde oplossing om in de openbare ruimte te voorzien in de fietsparkeerbehoefte van de nieuw te bouwen kerk is daarmee acceptabel.