Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Open Development B.V.
Datum	18 november 2024
Auteur	Danny van Beusekom
Kenmerk	018285.20240701.N1.03
Pagina	1/7

Parkeerbehoefte Zeeburgerpad 59 – 63

1. Inleiding

Open Development B.V. is voornemens woningbouw te ontwikkelen aan het Zeeburgerpad 59 – 63 in Amsterdam.

Het beoogde woningbouwprogramma bestaat uit 149 woningen met een omvang van circa 43 m² per woning. De doelgroep zijn met name starters. Het gaat om een sociale betaalbare koopappartementen. Verder wordt een kantoor gerealiseerd van circa 250 m² bvo.

Sociale koopwoningen zijn woningen die gesubsidieerd worden door de overheid. Voor gemeenten ontstaan er daarmee meer koopwoningen voor starters en lagere inkomens. Zij komen daarmee in aanmerking voor een betaalbaar huis en kunnen profiteren van de voordelen van een koopwoning.

Voor de middenhuurappartementen geldt conform de Nota Parkeernormen Auto een parkeernorm van minimaal 0 en maximaal 1 parkeerplaats per woning. Voor sociale koopappartementen is geen parkeernorm opgenomen in de Nota Parkeernormen Auto. Sociale koopappartementen zijn een relatief nieuw concept en zijn om die reden niet opgenomen in de Nota Parkeernormen Auto uit 2017.

Open Development B.V. heeft Goudappel B.V. gevraagd een parkeernorm op maat op te stellen voor de sociale koopappartementen.

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

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

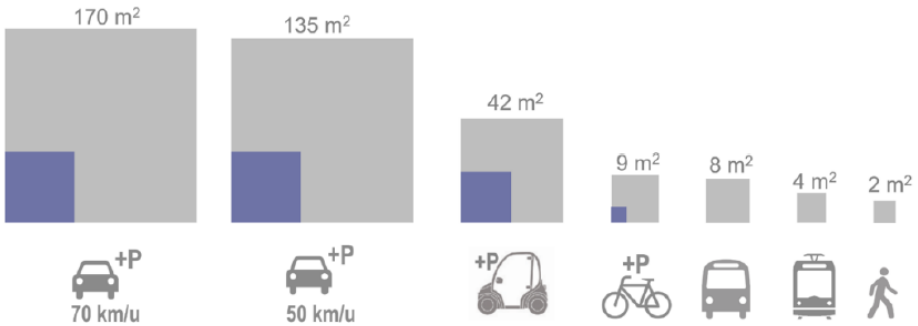
BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32



Figuur 1.1: Projectlocatie

2. Visie op duurzame mobiliteit

Verdichting van het stedelijk netwerk levert extra verkeersbewegingen op de bestaande infrastructuur op. Vanuit bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen is het wenselijk de automobiliteit in stedelijk gebied zoveel mogelijk te beperken. Uitlaatgassen en geluid zetten de leefbaarheid onder druk. Ook vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte is het gewenst kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik: auto's hebben namelijk veel meer ruimte nodig dan openbaar vervoer, fietsers en voetgangers (zie figuur 2.1). Juist in stedelijk gebied is er behoefte aan openbaar groen en een prettig vormgegeven openbare ruimte. Daarom is het van belang kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik.



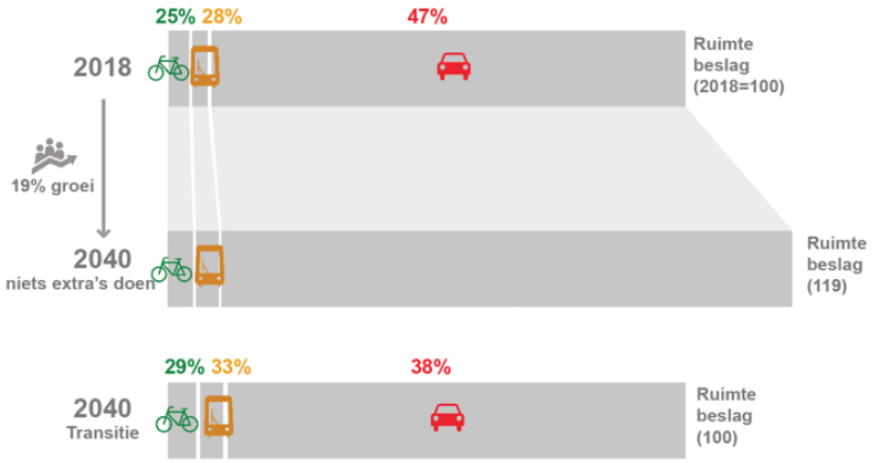
Figuur 2.1: Ruimtegebruik mobiliteit per persoon

Zonder investeringen in duurzame mobiliteit ontstaat een steeds grotere vraag naar ruimte voor auto-infrastructuur in de toekomst (zie figuur 2.2) als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen. Aangezien de ruimte schaars is, wordt het steeds lastiger om daar invulling aan te geven. Ook daarom is het nodig om alternatieve mobiliteit te stimuleren (zie figuur 2.3). Met dit plan wil Open Development B.V. zich actief inzetten op duurzame mobiliteit.

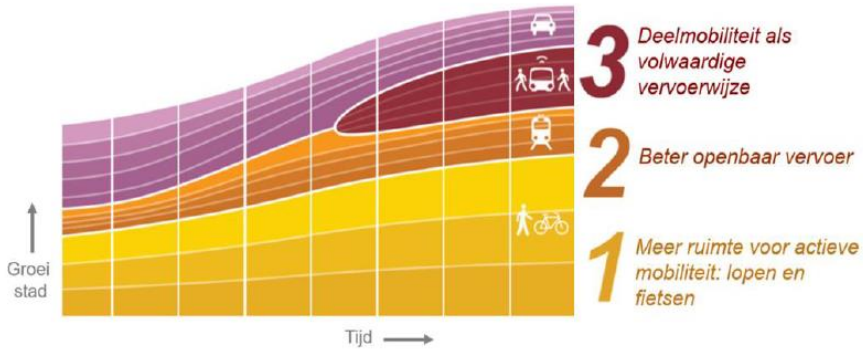
De ontwikkeling aan het Zeeburgerpad binnen hoogstedelijk gebied en dat is gunstig voor de toekomstige bewoners: veel bestemmingen liggen namelijk op loop- en fietsafstand van het plangebied en dat biedt alleen daarom al mogelijkheden voor het bevorderen van een actieve mobiliteit (lopen en fietsen). Dat is gezond en goed voor de leefbaarheid van bestaande en nieuwe inwoners.

Er worden fietsparkeerplaatsen opgenomen conform de gemeentelijke fietsparkeernormen.

Daarnaast is er sprake van een zeer goede bereikbaarheid per openbaar vervoer: de bushalte Veelaan bevindt zich op circa 225 meter loopafstand. Hier halteren de buslijnen 22, 65 en (nachtbuslijn) N89. Treinstation Muiderpoort bevindt zich op slechts 4 minuten fietsen.



Figuur 2.2: Prioriteit voor ruimte-efficiënte en duurzame mobiliteit



Figuur 2.3: Mobiliteitstransitie nodig om bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelen te bereiken

Bovenstaande visie op duurzame mobiliteit komt overeen met het gemeentelijke mobiliteitsbeleid (Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030). Voor parkeren is onder meer aangegeven: minder parkeren op straat realiseren voor het creëren van een betere openbare ruimte en meer doorstroming.

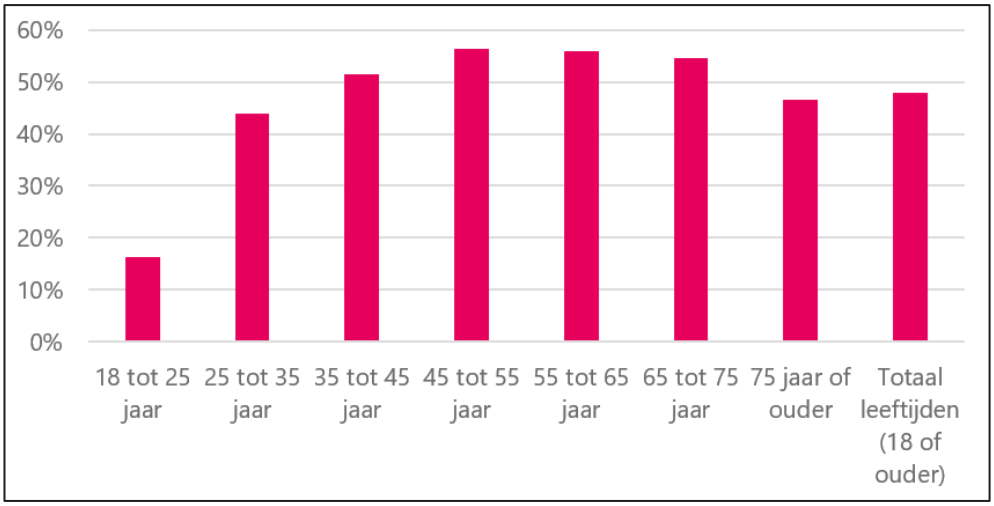
3. Analyse parkeerbehoefte sociale koopappartementen

3.1 Autobezit naar leeftijd

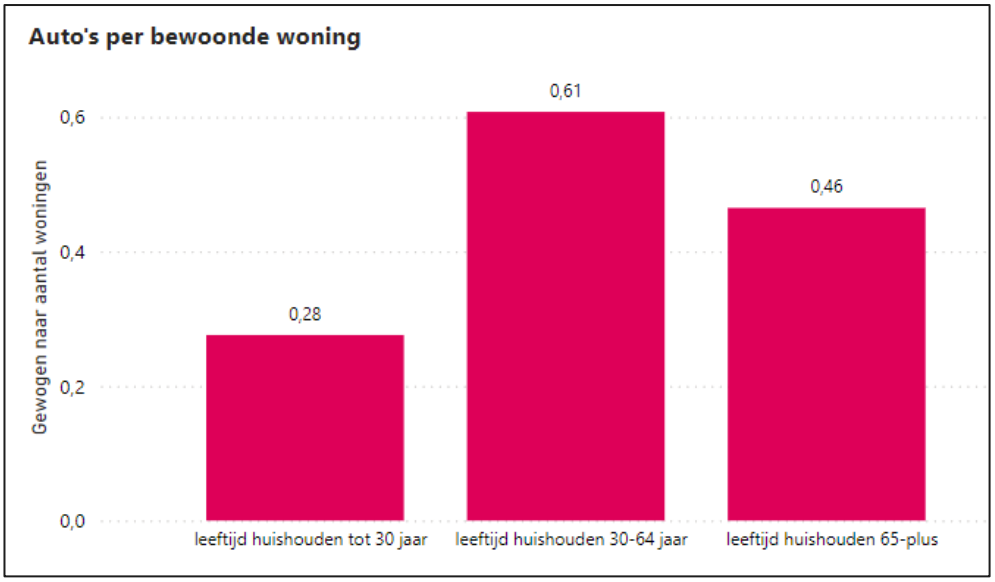
De sociale koopappartementen (gemiddeld 43 m^2 gebruiksoppervlakte) worden in de markt gezet voor een jonge doelgroep, die aan het begin van hun woon- en werkcarrière staat. Uit statistieken van CBS/RDW blijkt dat deze doelgroep in Nederland een substantieel lager autobezit heeft dan gemiddeld (zie figuur 3.1):

- 18 – 25 jaar: 16%;
- 25 – 35 jaar: 44%;
- 18 – 35 jaar: 33%;
- gemiddeld alle leeftijden: 48%.

In de beoogde doelgroep (18 – 30 jaar) is dit omgerekend 29%. Dit beeld wordt ondersteund door microdata van CBS/RDW voor de naastgelegen wijken 'Indische Buurt West/Oost & Oostelijk Havengebied' (zie figuur 3.2).



Figuur 3.1: Personen in het bezit van één of meerdere auto's (bron: CBS, RDW, Nederland 2020)



Figuur 3.2: Auto's per bewoonde woning Amsterdamse wijken Indische Buurt West/Oost en Oostelijk Havengebied (bron: CBS, RDW, 2022)

3.2 Autobezit naar woninggrootte en wooncategorieën

Op basis van microdata van CBS/RDW voor appartementen met een grootte tot 50 m² GO voor de wijken Indische Buurt West/Oost en Oostelijk Havengebied blijkt dat er weinig verschil is tussen (particuliere) huur- en koopappartementen (zie tabel 3.1).

type	grootte	autobezit (afgerond)	
sociale huur	tot 50 m² GO	0,26 (0,3)	auto's per woning
particuliere huur	tot 50 m² GO	0,25 (0,3)	auto's per woning
koop	tot 50 m² GO	0,4 (0,4)	auto's per woning

Tabel 3.1: Autobezit huur/koop tot 50 m² GO Amsterdamse wijken Indische Buurt West/Oost en Oostelijk Havengebied (bron: CBS, RDW, 2022)

3.3 Passende parkeernorm voor de sociale koopappartementen

De sociale koopappartementen worden gerealiseerd voor een jonge doelgroep (starters op de woningmarkt). Op basis van statistieken blijkt dat deze doelgroepen een veel lager autobezit hebben in vergelijking met het gemiddelde.

Bovendien blijkt dat er weinig verschil zit in het autobezit tussen middenhuur (particuliere huur) en koopwoningen in de wijken Indische Buurt West/Oost en Oostelijk Havengebied.

De parkeernorm voor sociale en middenhuur is voor de wijk minimaal 0 parkeerplaats per woning. Dat is 0,25 parkeerplaats per woning lager dan het gemiddelde autobezit per woning in de betreffende wijk. Dit betekent dat voor de sociale koopappartementen ook een reductie van 0,25 parkeerplaats per woning worden toegepast ten opzichte van het autobezit. De parkeernorm komt daarmee uit op 0,15 parkeerplaats per woning.

Deze parkeernorm leidt ertoe dat andere vervoerwijzen dan een eigen auto (lopen, fiets en openbaar vervoer) gestimuleerd worden. Dit past binnen het gemeentelijke mobiliteitsbeleid (Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030).

Als voorwaarde hiervoor geldt dat bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning in de openbare ruimte. Bovendien wordt in de communicatie richting toekomstige bewoners duidelijk aangegeven dat de parkeernorm laag is.

4. Parkeereis

In tabel 4.1 is aangegeven hoe de parkeereis voor het Zeeburgerpad 59 – 63 aan de hand van de voorgestelde parkeernorm voor de sociale koopwoningen eruit komt te zien. De parkeernorm voor kantoren is maximaal 1,0 per 100 m^2 bvo. Hier is gekozen voor 0 parkeerplaatsen per 100 m^2 bvo.

aantal	type	parkeernorm	totaal
149	appartementen 43 m^2 GO	0,15	22,4 (23)
250	m^2 bvo kantoren	0	0

Tabel 4.1: Parkeereis