Mobiliteitsonderzoek Parnascomplex C2 en C3

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Rijksvastgoedbedrijf
Titel rapport	Mobiliteitsonderzoek Parnascomplex C2 en C3
Kenmerk	013676.20230203.R1.03
Datum publicatie	10 januari 2024
Projectleider Goudappel	Robert Ruisch
Projectteam Goudappel	Robert Ruisch & Samir Ajanovic
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 10 januari 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding **1**

1.1 Aanleiding 1

1.2 Functieprogramma 2

1.3 Leeswijzer 2

2. Parkeren **3**

2.1 Aanpak en uitgangspunten 3

2.2 Resultaat parkeerbalans 4

3. Verkeer **5**

3.1 Aanpak en uitgangspunten 5

3.2 Resultaat verkeersgeneratie autoverkeer 6

4. Bereikbaarheidsanalyse **8**

4.1 Vervoerswijzekeuze 8

4.2 Openbaar vervoer 9

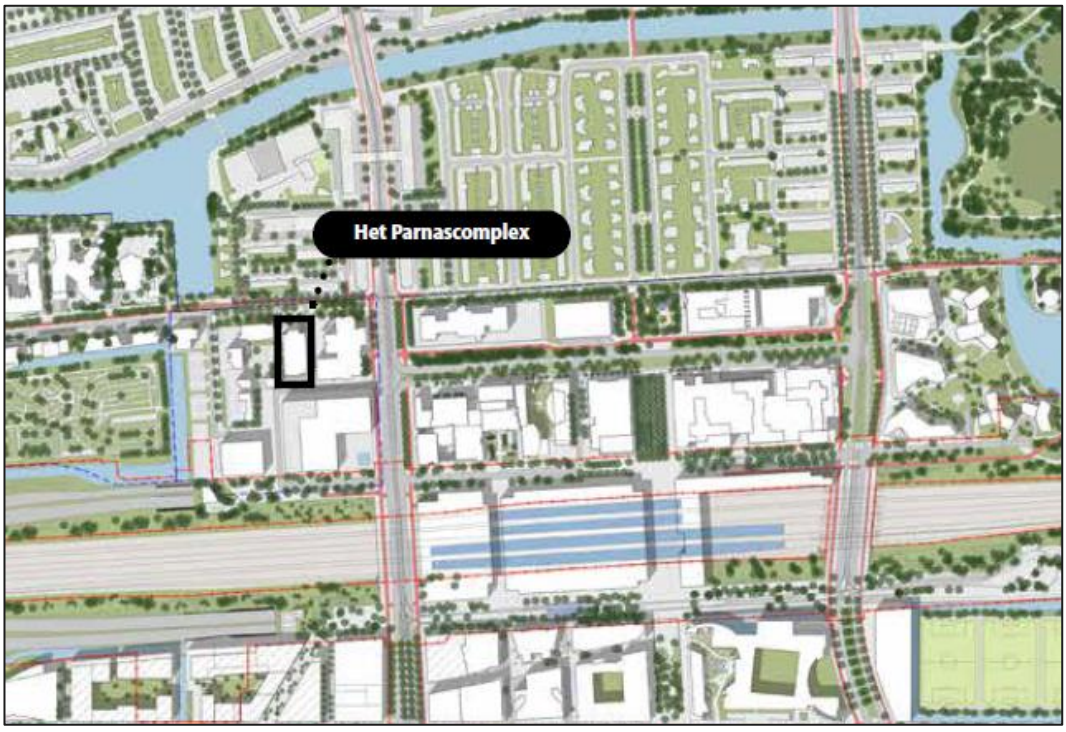
4.3 Potentie fiets 11

5. Conclusies **13**

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Rijksvastgoedbedrijf is voornemens om de kavels C2 en C3 van het Parnascomplex in Amsterdam (zie figuur 1.1) te ontwikkelen. Op de kavels komt ruimte voor kantoren en woningen. Voor de ontwikkeling is tevens een Nota van Uitgangspunten[1] opgesteld. De ontwikkellocatie is gelegen op de Zuidas, een gebied met een hoogstedelijk karakter en een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer wegens de ligging nabij station Amsterdam-Zuid. Voor de omgevingsvergunning is inzicht benodigd in de gevolgen voor parkeren en verkeer. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft Goudappel daarom gevraagd om deze effecten inzichtelijk te maken. Ook is de bereikbaarheid per openbaar vervoer, fiets en voetganger inzichtelijk gemaakt. In voorliggende rapportage zijn de aanpak, uitgangspunten en conclusies toegelicht.



Figuur 1.1: Locatie van het Parnascomplex op de Zuidas in Amsterdam

[1] Nota van Uitgangspunten kavels C2 en C3, Het Parnascomplex, Rijksvastgoedbedrijf en gemeente Amsterdam, juni 2021.

1.2 Functieprogramma

Bij het Parnascomplex op kavels C2 en C3 komt ruimte voor maximaal 75 woningen[2] en 6.475 m² bvo aan kantoorruimte. De exacte verdeling van het functieprogramma is weergegeven in tabel 1.1.

functie	omvang	eenheid
appartement 30-60 m² gbo	65	woningen
appartement > 60 m² gbo	10	woningen
kantoor (zonder baliefunctie)	6.475	m² bvo

Tabel 1.1: Functieprogramma Parnascomplex kavels C2 en C3

Tot slot wordt er een parkeergarage gerealiseerd bij het complex met maximaal 46 parkeerplaatsen ten behoeve van kavels C2 en C3. Verder is in de Nota van Uitgangspunten (op pagina 22) vastgelegd dat alle functies worden uitgesloten van parkeervergunningverlening op maaiveld.

1.3 Leeswijzer

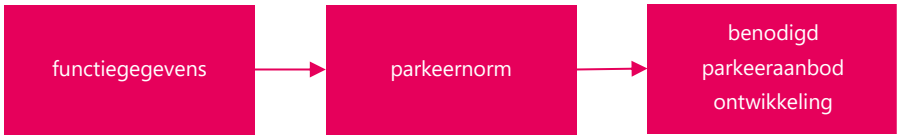
In hoofdstuk 2 is de parkeerbehoefte berekend en toegelicht, op basis van het Amsterdamse parkeerbeleid. Deze vormt de input voor het berekenen van de verkeersgeneratie. Deze is toegelicht in hoofdstuk 3. Vervolgens gaat hoofdstuk 4 in op de bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer en de fiets. Ook is in dit hoofdstuk inzichtelijk gemaakt hoeveel fiets- en scooterparkeerplaatsen er per functie volgens de richtlijnen benodigd zijn. Tot slot vormt hoofdstuk 5 de conclusie van het onderzoek.

[2] In het bestemmingsplan worden maximaal 75 woningen mogelijk gemaakt, maar in de meest recente plannen wordt van circa 71 woningen uitgegaan.

2. Parkeren

2.1 Aanpak en uitgangspunten

Voor de ontwikkeling van de nieuwe functies is de parkeerbehoefte bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen[3]. Het benodigde parkeeraanbod is berekend door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie). In figuur 2.1 is de berekening van het benodigde parkeeraanbod geschematiseerd.



Figuur 2.1: Werkwijze berekening benodigd parkeeraanbod per functie

De ontwikkellocatie is gelegen in zone A conform het Amsterdamse parkeerbeleid. Dankzij de goede OV-verbindingen en vele voorzieningen in dit gebied hanteert de gemeente hier enkel maximum parkeernormen. Dat betekent dat alle parkeernormen onder de maximum parkeernorm (dus ook 0) geaccepteerd worden. Hiermee wordt het autogebruik ontmoedigd en worden duurzame vormen van mobiliteit gestimuleerd. Er kunnen conform de Nota van Uitgangspunten maximaal 46 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De gehanteerde parkeernormen per functie uit het beoogde functieprogramma zijn weergegeven in tabel 2.1. Volgens de Amsterdamse Nota Parkeernormen Auto is het toegestaan om de maximum parkeernorm te hanteren.

functie	gehanteerde parkeernorm	maximum parkeernorm
appartement 30-60 m² gbo	0,3 parkeerplaats per woning	1,0 parkeerplaats per woning
appartement > 60 m² gbo	1,0 parkeerplaats per woning	1,0 parkeerplaats per woning
kantoor (zonder baliefunctie)	1,0 parkeerplaats per 250 m² bvo	1,0 parkeerplaats per 250 m² bvo

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen conform gemeentelijk parkeerbeleid

Bezoekersparkeren

In de Nota van Uitgangspunten (op pagina 22) voor het Parnascomplex staat beschreven dat bezoekersparkeren niet in de parkeergarage opgelost hoeft te worden. Bezoekers kunnen gebruik maken van parkeerplaatsen op maaiveld of in bestaande parkeervoorzieningen in de omgeving. De verkeersgeneratie van bezoekers is daarmee ook meer verspreid over het netwerk. Daarom is in de parkeergarage enkel sprake van parkeerplaatsen voor bewoners van woningen en werknemers van de kantoren.

[3] Nota Parkeernormen Auto, gemeente Amsterdam, 2017.

Aanwezigheidspercentages

Omdat er sprake is van meerdere functies (woningen en kantoren) is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Daarmee kunnen de parkeerplaatsen efficiënter worden benut. Alleen de grote appartementen (> 60 m² gbo) vormen een uitzondering, omdat deze allen één gereserveerde parkeerplaats per woning krijgen. Om het effect hiervan op de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken zijn aanwezigheidspercentages toegepast. Deze zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren' waar in het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam naar wordt verwezen. De gehanteerde parkeerkencijfers met betrekking tot aanwezigheid zijn weergegeven in tabel 2.2.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bewoners (grote appartementen)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Tabel 2.2: Meest recente CROW-aanwezigheidspercentages

2.2 Resultaat parkeerbalans

In tabel 2.3 is de parkeerbehoefte weergegeven voor bewoners en werknemers in de parkeergarage, inclusief dubbelgebruik (uitgezonderd voor de grote appartementen). De parkeerbehoefte is afgezet tegen het beschikbare parkeeraanbod van 46 parkeerplaatsen.

	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartement 30-60 m² gbo	19,5	9,8	9,8	17,6	15,6	19,5	11,7	15,6	13,7
appartement > 60 m² gbo	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
kantoor	25,9	25,9	25,9	1,3	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**55**	**46**	**46**	**29**	**27**	**30**	**22**	**26**	**24**
capaciteit	46	46	46	46	46	46	46	46	46
tekort (-) / overschot	**-9**	**0**	**0**	**17**	**19**	**17**	**24**	**20**	**22**

Tabel 2.3: Parkeerbalans Parnascomplex kavels C2 en C3

De totale parkeerbehoefte van het Parnascomplex bedraagt op het maatgevende moment (werkdagochtend en werkdagmiddag) 46 parkeerplaatsen inclusief dubbelgebruik. Met een parkeeraanbod van 46 parkeerplaatsen is er precies voldoende parkeergelegenheid aanwezig in de parkeergarage.

3. Verkeer

3.1 Aanpak en uitgangspunten

De nieuwe functies genereren naast een parkeerbehoefte ook verkeersbewegingen. Deze verkeersgeneratie wordt berekend aan de hand van de CROW-verkeersgeneratiekencijfers uit CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'. Echter wordt de verkeersgeneratie wel berekend op basis van een maatwerkberekening. Aanleiding hiervoor is dat de gehanteerde parkeernormen (conform gemeentelijk beleid) lager liggen dan de CROW-parkeerkencijfers. Aangezien er een relatie zit tussen de parkeer- en verkeersgeneratiekencijfers van CROW, zou een berekening op basis van de standaard verkeersgeneratiekencijfers een overschatting geven. Daarom is op basis van een maatwerkberekening de verkeersgeneratie per parkeerplaats berekend (in plaats van per woning of 100 m² bvo zoals conform CROW gebruikelijk is), om zodoende rekening te houden met het lagere aantal daadwerkelijk te realiseren parkeerplaatsen. Er is sprake van dubbelgebruik in de parkeergarage, waardoor een parkeerplaats door meerdere doelgroepen wordt gebruikt. Daarom is de verkeersgeneratie per parkeerplaats vermenigvuldigt met de ongewogen parkeerbehoefte per functie (zonder dubbelgebruik) om rekening te houden met het feit dat sommige parkeerplaatsen door meerdere doelgroepen worden gebruikt.

In tabel 3.1 zijn de CROW parkeer- en verkeersgeneratiekencijfers per eenheid weergegeven. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- Amsterdam is een 'zeer sterk stedelijke' gemeente
- De ontwikkellocatie ligt in centrumgebied[4]
- Binnen de gegeven bandbreedte is het gemiddelde kencijfer gehanteerd.

functie	functie in CROW	parkeerkencijfer	verkeersgeneratie	verkeersgeneratie per parkeerplaats
appartement 30-60 m² gbo	appartement, huur, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,9 pp per woning	1,2 mvt per woning	1,3 mvt per parkeerplaats
appartement > 60 m² gbo	appartement, huur, duur	1,2 pp per woning	3,3 mvt per woning	2,8 mvt per parkeerplaats
kantoor	kantoor (zonder baliefunctie)	0,9 pp per 100 m² bvo	3,0 mvt per 100 m² bvo	3,3 mvt per parkeerplaats

Tabel 3.1: Gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers per parkeerplaats per functie

[4] De ontwikkellocatie ligt niet letterlijk in het centrum van Amsterdam, maar wel in het gebied met de laagste parkeernormen en (zeer) goede OV-verbindingen met dichtbijgelegen voorzieningen. Daarom zijn de (lagere) kencijfers van een centrumgebied passend voor deze ontwikkellocatie.

De kencijfers uit tabel 3.1 zijn voor een weekdag. De verkeersgeneratie op een werkdag ligt doorgaans hoger en is daarom maatgevend. Om de verkeersgeneratie om te rekenen van weekdag naar werkdag gelden de volgende CROW-omrekenfactoren:

- woningen factor 1,11
- kantoren factor 1,33.

Vervolgens kan de verkeersgeneratie van een werkdag worden omgerekend naar de verkeersgeneratie tijdens het drukste ochtend- en avondspitsuur. Hiervoor gelden de volgende CROW-richtlijnen:

- bij woningen bedraagt het aandeel verkeer in het drukste ochtendspitsuur 9% van de totale verkeersgeneratie op een werkdag (waarvan 11% aankomend en 89% vertrekkend)
- bij woningen bedraagt het aandeel verkeer in het drukste avondspitsuur 7% van de totale verkeersgeneratie op een werkdag (waarvan 64% aankomend en 36% vertrekkend)

- bij kantoren bedraagt het aandeel verkeer in het drukste ochtendspitsuur 10% van de totale verkeersgeneratie op een werkdag (waarvan 91% aankomend en 9% vertrekkend)
- bij kantoren bedraagt het aandeel verkeer in het drukste avondspitsuur 9% van de totale verkeersgeneratie op een werkdag (waarvan 10% aankomend en 90% vertrekkend).

3.2 Resultaat verkeersgeneratie autoverkeer

In tabel 3.2 is de verkeersgeneratie op een week- en werkdag weergegeven voor de kavels C2 en C3 van het Parnascomplex. De verkeersgeneratie is inclusief bezoekers en verzorgende/bezorgende diensten. Het aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op de ongewogen parkeerbehoefte. Zo wordt rekening gehouden met het meervoudige gebruik van parkeerplaatsen en daarmee samenhangend een hogere verkeersgeneratie van sommige (dubbel gebruikte) parkeerplaatsen.

functie	verkeersgeneratie per parkeerplaats	aantal parkeerplaatsen	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag
appartement 30-60 m² gbo	1,6 mvt per parkeerplaats	19,5	26,0	28,9
appartement > 60 m² gbo	3,6 mvt per parkeerplaats	10,0	27,5	30,5
kantoor	3,5 mvt per parkeerplaats	25,9	86,3	114,8
totaal			**140**	**174**

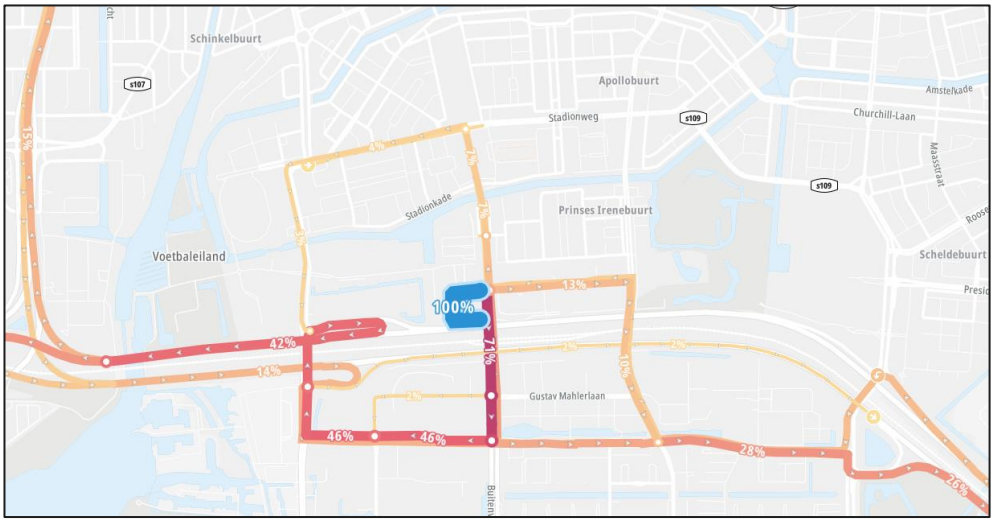
Tabel 3.2: Verkeersgeneratie Parnascomplex op een week- en werkdag

Uit tabel 3.2 blijkt dat de verkeersgeneratie op een werkdag circa 174 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedraagt. In tabel 3.3 is een vertaling weergegeven van de verkeersgeneratie tijdens de drukste spitsuren, inclusief verdeling in aankomend en vertrekkend autoverkeer.

functie	werkdag	ochtendspitsuur			avondspitsuur		
		totaal	aankomst	vertrek	totaal	aankomst	vertrek
appartement 30-60 m² gbo	28,9	2,6	0,3	2,3	2,0	1,3	0,7
appartement > 60 m² gbo	30,5	2,7	0,3	2,4	2,1	1,4	0,8
kantoor	114,8	11,5	10,4	1,0	10,3	1,0	9,3
totaal	**174**	**17**	**11**	**6**	**14**	**4**	**11**

Tabel 3.3: Verkeersgeneratie Parnascomplex tijdens de drukste spitsuren

Tijdens het drukste spitsuur (ochtendspits) genereert het Parnascomplex circa 17 motorvoertuigbewegingen per uur, zo blijkt uit tabel 3.3. Gezien de relatief geringe verkeersgeneratie leidt dit naar verwachting niet tot (nieuwe) verkeerskundige knelpunten. Bovendien rijdt een deel van de verkeersgeneratie (bij woningen) tegen de spitsrichting in. De Zuidas huisvest voornamelijk kantoren en trekken in de ochtendspits daarom juist verkeer aan (terwijl er bij woningen in de ochtendspits verkeer wegrijdt). Tot slot is het (beperkte) bezoekersaandeel inbegrepen in de verkeersgeneratie. Bezoekers parkeren echter niet in de parkeergarage onder het Parnascomplex. Daarmee is de verkeersgeneratie naar het Parnascomplex een worst-case scenario omdat een deel van het verkeer niet naar het Parnascomplex rijdt, maar naar andere parkeergelegenheden in de omgeving. Bovendien verdeelt het verkeer van en naar het Parnascomplex zich over het omliggende netwerk. Dit is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Verdeling van verkeer op etmaalniveau (TomTom Move)

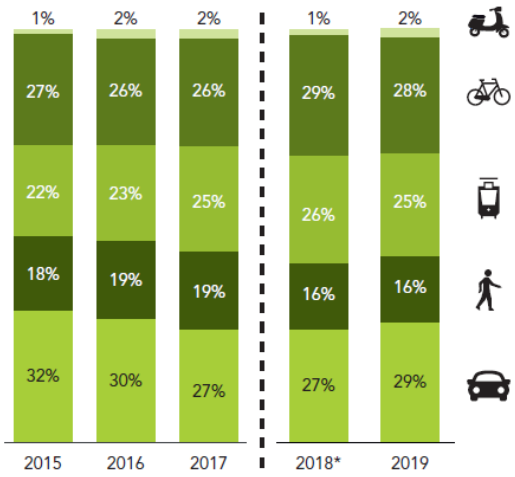
Tijdens het drukste uur op een werkdag worden er circa 17 motorvoertuigbewegingen verwacht van en naar het Parnascomplex. Gezien de geringe verkeersgeneratie en de verdeling over verschillende wegvakken levert dit naar verwachting geen (nieuwe) verkeerskundige knelpunten op.

4. Bereikbaarheidsanalyse

In dit hoofdstuk is beschreven hoe de belangrijkste modaliteiten, respectievelijk het openbaar vervoer en de fiets, bijdragen aan een goede bereikbaarheid van het Parnascomplex in de toekomst.

4.1 Vervoerswijzekeuze

De inzet op alternatieve vervoerswijzen voor de automobiliteit 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 bewoners van en naar het Parnascomplex 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 4.1. Figuur 4.2 toont de modal split bij de Zuidas.



Figuur 4.1: Modal split verplaatsingen van/naar/binnen Amsterdam (door bewoners en bezoekers, excl. toeristen) per werkdag (Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2021)

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 4.2: Modal split Zuidas voor en na Corona hoofdzakelijk woon-werk verkeer (Mobiliteitsenquête Zuidas 2020, gemeente Amsterdam, 18 mei 2021)

Door de potentie van het openbaar vervoer te benutten, in te zetten op de fiets en weinig autoparkeerplaatsen aan te bieden, draagt de realisatie van het plan bij aan de modal shift van autogebruik naar gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. In de volgende paragrafen is toegelicht in hoeverre het Parnascomplex te bereiken is met de alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer en fiets).

4.2 Openbaar vervoer

Het Parnascomplex is gelegen op circa 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, Leiden Centraal, Rotterdam Centraal, Almere Centrum, Groningen, Leeuwarden en Eindhoven Centraal.

De projectorganisatie Zuidasdok werkt aan het realiseren van een verbeterd station Amsterdam Zuid. Hierbij wordt aandacht gegeven aan[5]:

- 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 verbouwing 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 de 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 de verlenging naar Uithoorn.

Tram/bus

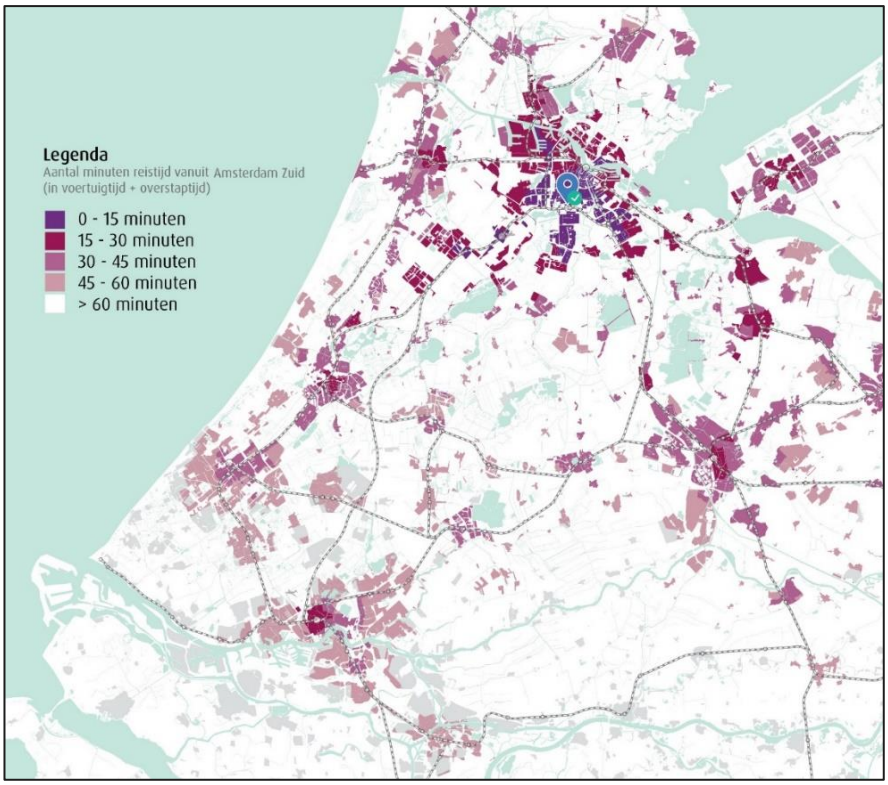
Vanaf tramhalte Station Zuid en bushalte Station Zuid vertrekken verscheidene trams en bussen, waaronder tram 25 (richting Amstelveen Westwijk) en tram 5 (richting de Jordaan of Amstelveen Stadshart) en bus 15 (Sloterdijk), bus 62 (Lelylaan of Amstelstation) en bus 65 (KNSM Eiland). Daarnaast zijn bushaltes 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.

---

[5] Gemeente Amsterdam, Zuidas, geraadpleegd via: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/ruimte-economie/zuidas.

Conclusie

In figuur 4.3 is de reistijd per openbaar vervoer vanaf Station Amsterdam Zuid gepresenteerd.



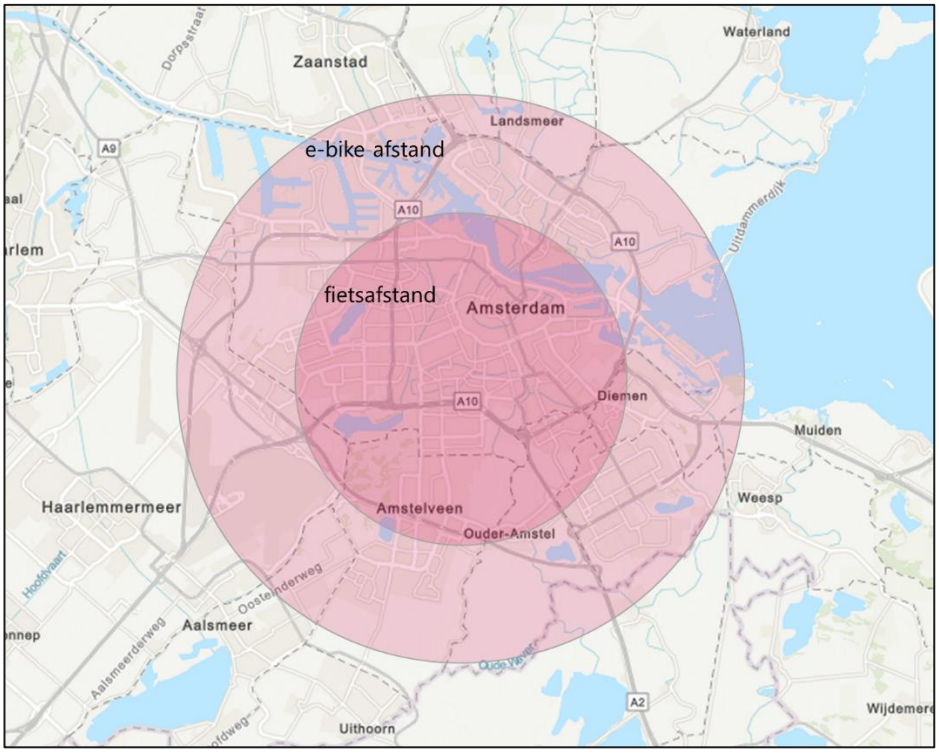
Figuur 4.3: Reistijd per openbaar vervoer vanaf Station Amsterdam Zuid per locatie

In figuur 4.3 is inzichtelijk dat de Zuidas per openbaar vervoer binnen 45 minuten te bereiken is voor heel Amsterdam en vanaf steden als Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Almere. Gelet op het vervoersaanbod, de frequentie en het bereik is het Parnascomplex zeer goed ontsloten per openbaar vervoer.

Uit het hiervoor genoemde volgt dat de bereikbaarheid van het Parnascomplex 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 Parnascomplex.

4.3 Potentie fiets

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel in Amsterdam. Ter indicatie geeft figuur 4.4 de fietsbereikbaarheid vanaf ze Zuidas weer. Indicatief kan het donker gearceerde deel van Amsterdam de Zuidas bereiken per stadsfiets (7,5 kilometer)[6]. Het licht gearceerde deel in figuur 4.4 is het bereik per elektrische fiets (15 kilometer).



Figuur 4.4: (Elektrische) fietsbereikbaarheid vanaf de Zuidas

In figuur 4.4 is inzichtelijk dat het bereik van het potentiële aantal werknemers en bewoners dat het Parnascomplex per (elektrische) fiets kan bereiken aanzienlijk is.

Fietsparkeren

De gemeente Amsterdam waarborgt middels de fietsparkeernormen zoals opgenomen in de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter[7] dat er voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. In de Nota zijn op basis van CROW-fietsparkeerkencijfers, fietsparkeernormen ontwikkeld. 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 fietsparkeernorm. Het Parnascomplex is gelegen in 'Zone 2'. Het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen op basis van de omvang van het functieprogramma en de bijbehorende fietsparkeernorm is weergegeven in tabel 4.1.

6 Gebaseerd op analyses via e-bikeproof.nl.

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

functie	functiebenaming in beleid	omvang	fietsparkeernorm	aantal fppl
woningen 30-60 m^2	woning < 50 m^2	65 woningen	2 fppl/ woning	130
woningen > 60 m^2	woning 75-100 m^2	10 woningen	4 fppl/ woning	40
kantoor	kantoor medewerkers	6.475 m^2 bvo	2 fppl/ 100 m^2 bvo	130
totaal				**300**

Tabel 4.1: Aantal benodigde fietsparkeerplaatsen Parnascomplex

Op basis van tabel 4.1 blijkt dat er in totaal 300 fietsparkeerplaatsen benodigd zijn voor de functies van het Parnascomplex.

In de nota parkeren fiets en scooter is er voor het bepalen van het aantal benodigde scooters slechts een richtlijn opgenomen en geen (harde) norm. Op grond van het beleid is er dus geen harde norm of verplichting. Op basis van de Amsterdamse richtlijn zijn in totaal 26 scooterparkeerplaatsen benodigd. De verwachting is echter dat in de tenderfase minder scooterparkeerplaatsen aangelegd worden. In de praktijk kan met minder scooterparkeerplaatsen worden volstaan, mede door:

- De opkomst van de elektrische fiets die grotere afstanden kan overbruggen en daarmee concurreert met de scooters;
- De recent ingevoerde helmplicht waardoor het minder aantrekkelijk wordt om een scooter te gebruiken/bezitten.

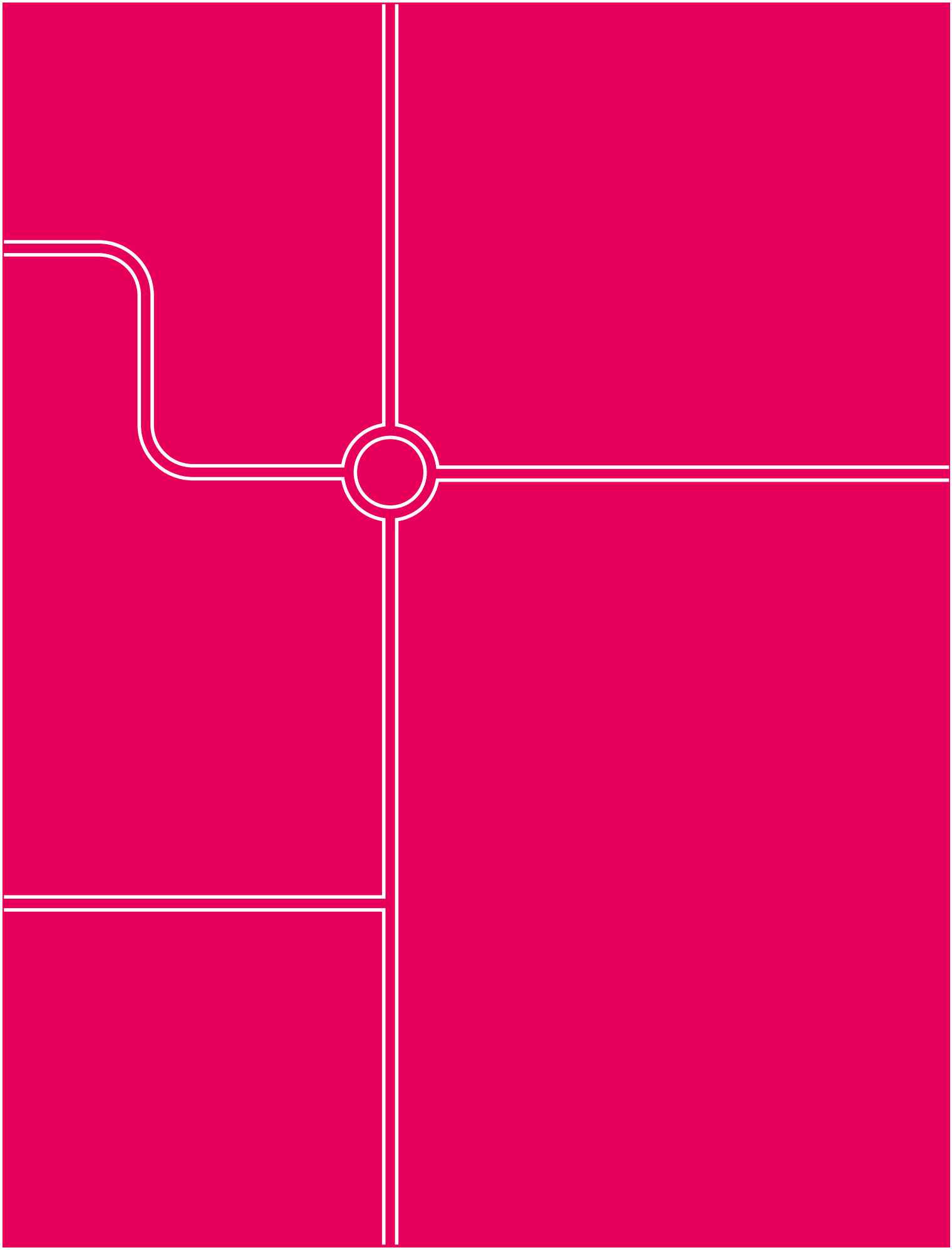
Op basis van bovenstaande is te verwachten dat met minder scooterparkeerplaatsen kan worden volstaan. Wij adviseren daarom een totaal van 13 scooterparkeerplaatsen te realiseren.

De fietsparkeerbehoefte van het Parnascomplex bedraagt 235 fietsparkeerplaatsen waarvan 170 fietsparkeerplaatsen voor bewoners en 65 fietsparkeerplaatsen voor medewerkers van het kantoor. Verder adviseren we om in totaal 13 scooterparkeerplaatsen te realiseren.

5. Conclusies

Het Rijksvastgoedbedrijf heeft Goudappel gevraagd om te onderzoeken wat de verkeerskundige effecten zijn wanneer kavels C2 en C3 van het Parnascomplex worden ontwikkeld. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De parkeerbehoefte van bewoners en medewerkers van de kantoren bedraagt op het maatgevende moment maximaal 46 parkeerplaatsen. Bij een parkeercapaciteit van 46 parkeerplaatsen is er precies voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het plan.
- Conform de Nota van Uitgangspunten hoeven er geen parkeerplaatsen voor bezoekers aan woningen en de kantoren worden opgenomen. Bezoekers maken gebruik van parkeerplaatsen op maaiveld of bestaande parkeervoorzieningen in de omgeving.
- De verkeersgeneratie van het plan bedraagt op een werkdag circa 174 motorvoertuigbewegingen per etmaal door gebruikers, diensten en bezoekers. Tijdens het drukste spitsuur bedraagt dit circa 17 motorvoertuigbewegingen (waarvan 11 aankomend en 6 vertrekkend). Gezien de geringe verkeersgeneratie levert dit naar verwachting geen problemen op ten aanzien van de verkeersafwikkeling.
- De ontwikkellocatie is zeer goed bereikbaar met openbaar vervoer vanwege de ligging nabij station Amsterdam-Zuid. Verder kan een groot deel van Amsterdam per (elektrische) fiets worden bereikt. Om het potentieel van de fiets te benutten worden er conform de Amsterdamse Nota fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Dit betekent een fietsparkeerbehoefte van 300 fietsparkeerplaatsen waarbij aanvullend 13 scooterparkeerplaatsen worden gerealiseerd.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

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