

# Hotelontwikkeling kavel 1b Buiksloterham

Parkeeradvies



## Lijst met aanpassingen

Versie:	Datum:	Beschrijving van de wijziging:	Herzien:	Goedgekeurd door:
C0.1	26-11-2021	1° concept t.b.v. startgesprek met opdrachtgever		
C0.2	01-12-2021	2° concept t.b.v. gesprek met gemeente		

## Verantwoording

**Titel:** Mobiliteitsopgave en parkeeradvies kavel 1b  
Buiksloterham  
**Onderwerp:** sweco.name  
**Projectnummer:** 51005987  
**Klant:** De Berg Vastgoed B.V.  
**Referentienummer:** Text.  
**Versie:** C0.2

**Datum:** 30-11-2021

**Auteur:** 5.1.2.e en 5.1.2.e

**E-mailadres:** Text.

**Gecontroleerd door:**

**Paraaf gecontroleerd:** 5.1.2.e

**Goedgekeurd door:**

**Paraaf goedgekeurd:** 5.1.2.e

**Document referentie:** 5.1.2.e \51005987\_parkeeradvies\_buiksloterham\w300 rapport\20211130 parkeeradvies kavel 1b buiksloterham c0.2.docx

# Inhoudsopgave

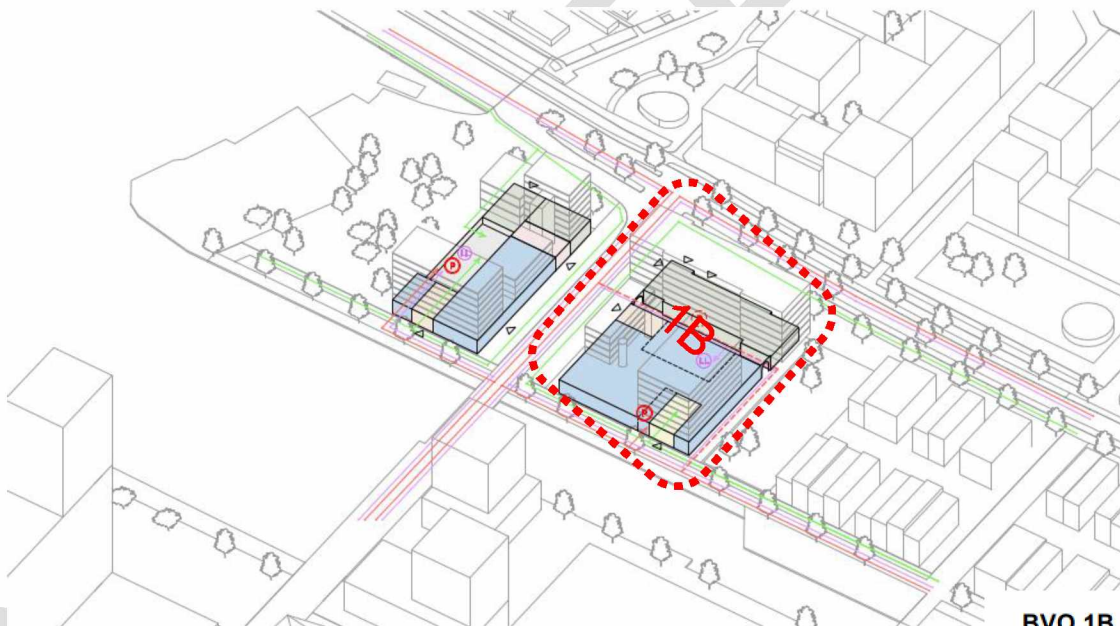
1	Introductie .....	4
1.1	Aanleiding .....	4
1.2	Programma en aantal parkeerplaatsen .....	4
1.3	Doelgroep hotel .....	5
1.4	Doel analyse .....	5
2	Omschrijving locatie en relevant beleid .....	5
2.1	Locatie Buiksloterham .....	5
2.2	Mobiliteitsaanbod in omgeving .....	6
2.3	Nota Parkeernormen Auto 2017 .....	7
3	Parkeeropgave hotel .....	8
3.1	Parkeeropgave volgens CROW .....	8
3.2	Parkeeropgave op basis van ervaringscijfers .....	9
3.3	Conclusie parkeeropgave .....	9
4	Conclusie en aanbevelingen .....	10

# 1 Introductie

## 1.1 Aanleiding

Het gebied Buiksloterham in Amsterdam Noord wordt getransformeerd tot een stedelijk gemengd woon-werkmilieu. Het te transformeren gebied bestaat uit een aantal strips en kavels. In verband met de ontwikkeling van een hotel op kavel 1b heeft de ontwikkelaar behoefte aan inzicht in de mobiliteitsopgave en, meer specifiek, de gevolgen daarvan met betrekking tot de eigen parkeeropgave.

De ontwikkeling van kavel 1b bestaat uit verschillende functies: wonen (vrije sector), productieve bedrijvigheid en een 4\* hotel. De analyse in deze notitie heeft uitsluitend betrekking op de hotelfunctie in kavel 1b. Kavel 1b is gelegen aan de Klaprozenweg in Amsterdam Noord en de nieuw te realiseren westelijke ontsluiting over het Papaverkanaal zuidwaarts richting de Papaverweg.



Figuur 1: locatie kavel 1b

## 1.2 Programma en aantal parkeerplaatsen

Het 4\* hotel bestaat uit een begane grond en 7 verdiepingen. Voor het in kaart brengen van de mobiliteitsbehoefte wordt uitgegaan van 196 hotelkamers. Het hotel heeft geen congres- of vergaderzalen en heeft geen zakelijke doelgroep. Wel is er een restaurant aanwezig voor circa 100 personen, primair ten behoeve van de hotelgasten.

Het stedenbouwkundig plan telt op dit moment 30 parkeerplaatsen ten behoeve van het hotel: 10 op maaiveld en 20 in een parkeergarage.

### BVO 1B HOTEL

#### VERDIEPING

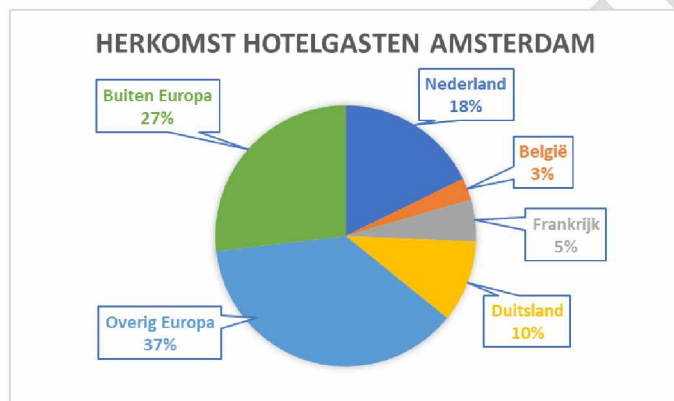
Begane grond	750,53
1e verdieping	893,42
2e verdieping	893,42
3e verdieping	893,42
4e verdieping	893,42
5e verdieping	893,42
6e verdieping	893,42
7e verdieping	893,42

**7004,47 m<sup>2</sup>**  
196 kamers

### 1.3 Doelgroep hotel

Om inzicht te krijgen in de toekomstige gebruikers is de initiatiefnemer om input gevraagd. De initiatiefnemer stelt dat het nieuw te realiseren 4\*-hotel zich richt op het hogere segment binnen de toeristische (leisure) markt. Dat houdt in dat bezoekers (hoofdzakelijk buitenlands) in het hotel verblijven om de stad Amsterdam en haar omgeving te bezoeken, en dat dit bezoek incidenteel is. Cijfers van het CBS (2019, figuur 3) laat zien dat de meeste hotelgasten in Amsterdam uit het (verre) buitenland komen. Deze bezoekers komen hoofdzakelijk per vliegtuig of trein naar Amsterdam en maken daarna gebruik van de taxi, openbaar vervoer en fiets. De meest populaire bestemmingen in Amsterdam zijn met diezelfde modaliteiten uitstekend bereikbaar.

De verwachting is dat een beperkt aantal gasten uit de nabijgelegen landen uit figuur 3 wel met de auto komen. Voor vrijwel alle hotelbezoekers in Amsterdam geldt dat een huurauto niet nodig is om de meest voorkomende activiteiten uit te voeren. Gezien de hoge parkeerkosten en (in het geval van buitenlandse bezoekers) kan een eigen/huurauto vooral als last worden ervaren.



Figuur 2: Verdeling herkomst hotelgasten Amsterdam (CBS, 2019)

Het hotel heeft daarnaast circa 20 fte werknemers uit de eigen regio. De verwachting is dat de werknemers met de auto, fiets en openbaar vervoer naar werk komen.

### 1.4 Doel analyse

Het doel van deze analyse is om inzicht te krijgen in de mobiliteitsopgave van de hotelontwikkeling in kavel 1b, wat het (toekomstige) aanbod van mobiliteit is in Buiksloterham en wat de gemeentelijke ambities/beleid zijn voor dit gebied. Op basis hiervan kan een de parkeeropgave van het hotel worden bepaald.

## 2 Omschrijving locatie en relevant beleid

### 2.1 Locatie Buiksloterham

Buiksloterham wordt getransformeerd tot een stadsbuurt. Kavel 1b ligt als onderdeel van 'strip 1' op het noordwestelijk 'ankerpunt' van Buiksloterham. Strip 1 bestaat hoofdzakelijk uit perifere detailhandel, voorzieningen (het hotel) en wonen (zie de reeds gerealiseerde zelfbouwkavels). In figuur 4 is de opbouw van strips en kavels weergegeven. Ter hoogte van de blauwe stip wordt het hotel gerealiseerd.



Figuur 3: Opdeling Buiksloterham. Bron: Gemeente Amsterdam

Het hotel ligt op het kruispunt van de Klaprozenweg en een nieuw te realiseren westelijke ontsluitingsweg. De Klaprozenweg is een belangrijke ontsluitingsroute (50 km/uur) voor fiets, HOV en auto. De nieuwe westelijke ontsluiting wordt een 30 km/uur weg tussen de pontaanlanding Distelweg en de Klaprozenweg. Het geheel wordt onderdeel van een nieuwe doorfietsroute richting o.a. Landsmeer. Het hotel en overige functies van kavel 1b zullen worden ontsloten via de nieuwe Westelijke ontsluiting.

In de Investeringsnota Buiksloterham 2020 staan de gemeentelijke ambities verwoord. De gemeente zet in op het stimuleren van langzaam verkeer en gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit. De eigen auto krijgt een steeds minder prominente plek in het straatbeeld. Ook het aantal parkeerplaatsen neemt af. De gemeente zet in op een combinatie van traditionele parkeerplekken en nieuw te realiseren mobiliteitshubs. Deze hubs bieden veel voordelen (zoals functiemenging met buurtvoorzieningen).

Deze beleidsstappen maken duidelijk dat, wat de gemeente betreft, de modal shift is ingezet van de auto naar meer duurzame, actievere vervoersalternatieven voor de ontwikkeling binnen Buiksloterham. In de volgende paragraaf wordt hier dieper op ingegaan.

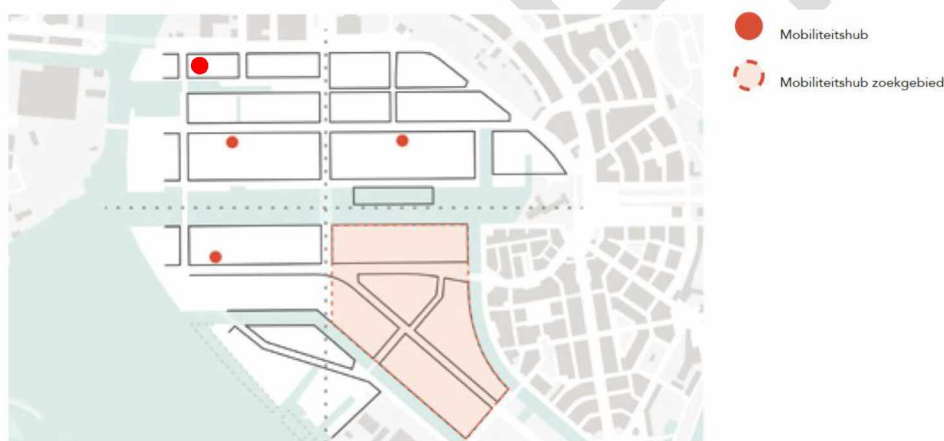
## 2.2 Mobiliteitsaanbod in omgeving

Buiksloterham is goed ontsloten per zowel openbaar vervoer als fiets. De (eigen) auto krijgt minder plek, maar wordt niet compleet geweerd. Er is veel aanbod van alternatieven voor de auto. In figuur 6 is per modaliteit kort weergegeven wat in toekomstig Buiksloterham staat te veranderen.

Fiets en voetganger	OV	MaaS	Eigen auto
<ul style="list-style-type: none"> <li>Krijgen prioriteit in straatbeeld</li> <li>Directe verbindingen met pont en haltes OV</li> <li>Nieuwe doorfietsroutes</li> <li>Vaste oeververbinding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bus gebruikt netwerk auto</li> <li>Mobiliteitshubs spelen grote rol in netwerk OV</li> <li>Buiksloterham wordt ontsloten door verschillende buslijnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ca. 400 meter van hotel komt een mobiliteitshub</li> <li>Stimulans van deelmobiliteit:</li> <li>Hubs huisvesten (buurt)voorzieningen ondergebracht</li> <li>Ruimtebeslag hubs is flexibel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Doorgang beperkt</li> <li>Hoofdroute blijft 50km/u</li> <li>Veel straten autovrij/-luw</li> <li>Sterke regulering parkeren op straat</li> <li>Min. 25% van parkeerplekken krijgt laadpunt</li> </ul>

Figuur 4: Toekomstig mobiliteitsaanbod Buiksloterham

Een directe relatie met de parkeeropgave van hotel zijn de nieuw te realiseren mobiliteitshubs in Buiksloterham (figuur 5). Op circa 400 meter loopafstand van het hotel wordt een mobiliteitshub gerealiseerd. De hub dient als publieke centrale parkeeroplossing voor de functies in het noordwestelijk kwadrant van Buiksloterham, waaronder het hotel. De hub geeft in vergelijking met een gebouwgebonden parkeervoorziening de mogelijkheid om flexibel om te gaan met de veranderende vraag naar (auto)mobiliteit. De mobiliteitshub is er om deels te voorzien in de parkeerbehoefte van het betreffende kwadrant.



Figuur 5: Mobiliteitshubs Buiksloterham

## 2.3 Nota Parkeernormen Auto 2017

Het vigerend parkeerbeleid voor de auto is vastgelegd in de Nota Parkeernormen Auto 2017. Hierin worden hotels geschaard onder de functie *voorzieningen*; net als bedrijven, scholen, ziekenhuizen en andere maatschappelijke functies. De Nota stelt hiermee zelf ook dat er sprake is van *'een zeer diverse categorie'*. De gemeente hanteert de meest actuele richtlijnen van het CROW als uitgangspunt voor het hanteren van de parkeernormen. Op dit moment is dat publicatie 381 'Toekomstbestendig Parkeren'.

Juist omdat er sprake is van een zeer diverse categorie en omdat de Amsterdamse situatie regelmatig afwijkt van de landelijke richtlijnen is maatwerk mogelijk. Als blijkt dat een functie substantieel minder autoverkeer genereert dan de landelijke CROW-richtlijnen dat biedt de Nota Parkeernormen Auto de ruimte om tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

Buiksloterham ligt – net als een groot deel van Amsterdam – in een ‘B-locatie’ voor wat betreft de bereikbaarheid per openbaar vervoer. De gemeente zegt hierover het volgende:

**De B-locaties** (op het kaartje grijs) hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Omdat de gemeente kiest om voor de functie *voorzieningen* het CROW te volgen geldt een andere manier van het geografisch classificeren dan vastgelegd in de Nota Parkeernormen. Het CROW doet dit namelijk op basis van stedelijkheidsgraad en de ligging van het gebied ten opzichte van het centrum. In deze manier van classificeren is ook rekening gehouden met het aanbod van alternatieven: hoe stedelijker/centraler, hoe beter het aanbod van alternatieven voor de (eigen) auto.

De kencijfers en gebiedsindeling van het CROW is weergegeven in figuur 3. Met oog op de transformatie van Buiksloterham (uitrol centrumgebied) en het aanbod van openbaar vervoer wordt het gebied geclassificeerd als ‘*schil centrum*’ in een (zeer) *sterk stedelijk gebied*. Dit resulteert in een minimale parkeernorm van 4,4 parkeerplaats per 10 hotelkamers.

4* Hotel									
	Parkeerkencijfers (per 10 kamers)								Aandeel laadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	2,7	3,7	4,4	5,4	6,3	7,3	8,5	9,5	2,5 - 3%
Sterk stedelijk	2,7	3,7	4,4	5,4	6,3	7,3	8,5	9,5	
Matig stedelijk	2,9	3,9	4,6	5,6	6,7	7,7	8,5	9,5	
Weinig stedelijk	3,0	4,0	4,8	5,8	7,0	8,0	8,5	9,5	
Niet stedelijk	3,0	4,0	4,8	5,8	7,0	8,0	8,5	9,5	
Opmerking Aandeel bezoekers: 73%									
	Verkeersgeneratie(per 10 kamers)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	7,8	10,7	12,6	15,5	18,4	21,2	24,7	27,6	
Sterk stedelijk	7,8	10,7	12,6	15,5	18,4	21,2	24,7	27,6	
Matig stedelijk	8,3	11,2	13,4	16,2	19,4	22,3	24,7	27,6	
Weinig stedelijk	8,7	11,6	13,9	16,8	20,2	23,1	24,7	27,6	
Niet stedelijk	8,7	11,6	14,0	16,9	20,3	23,1	24,7	27,6	
Opmerking Aandeel bezoekers: 81%									

Figuur 6: CROW kencijfers 4\* hotel (publicatie 381)

## 3 Parkeeropgave hotel

In dit hoofdstuk gaan we in op de parkeeropgave van de hotelontwikkeling. Het vertrekpunt is de parkeeropgave conform gemeentelijk beleid (=CROW).

### 3.1 Parkeeropgave volgens CROW

Het beoogd gebruik van de parkeergarage van het hotel is er op gericht dat de parkeergarage uitsluitend toegankelijk is voor bezoekers en werknemers van het hotel. Dit betekent dat *dubbelgebruik* met andere functies binnen de kavel niet mogelijk is. Om die reden wordt er geen parkeerbalans opgesteld waarbij

wordt onderzocht wat het maatgevend moment is op basis van dubbelgebruik van de verschillende functies binnen kavel 1b. De normatieve parkeerbehoefte (aantal kamers\*parkeernorm) van het hotel is het uitgangspunt.

Uit tabel 1 blijkt een normatieve parkeerbehoefte van 86 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 63 parkeerplaatsen nodig voor bezoekers en de overige ten behoeve van het personeel.

Tabel 1: Normatieve parkeerbehoefte 4\* hotel conform kencijfers CROW

Aantal kamers 4* hotel:	196
Parkeernorm (min.) per 10 kamers:	4,4
<b>Normatieve parkeerbehoefte:</b>	<b>86</b>
Waarvan bezoekers:	63

### 3.2 Parkeeropgave op basis van ervaringscijfers

De kencijfers van het CROW zijn gebaseerd op landelijke gemiddelden. De Amsterdamse situatie is slecht vergelijkbaar met landelijke trends, zeker als het aankomt op hotelbezoek<sup>1</sup>. Daarom is een vergelijking gemaakt met een vergelijkbaar 4\*hotel op loopafstand van kavel 1b: het Double Tree NDSM Wharf). Dit hotel richt zich op dezelfde markt en beschikt over 88 kamers en 41 parkeerplaatsen. De initiatiefnemer heeft gebruikscijfers aangeleverd over het 2019. Hieruit blijkt dat, ondanks een kamerbezetting van 90 procent, gemiddeld slechts 10 van 41 parkeerplaatsen werden benut.

In 2012 is door Strabo in opdracht van de gemeente onderzoek gedaan de parkeeropgave van 3- en 4\*-hotels in Amsterdam. In dit onderzoek is onderzocht wat de benodigde parkeerbehoefte is, afgestemd op het type gasten en hun vervoerswijze. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn als volgt:

- De door Strabo onderzochte hotels doorgaans een bezetting kenden van maximaal 2 parkeerplaatsen per 10 hotelkamers, ongeacht concept;
- Er door middel van het aanbieden van parkeergelegenheid een grote mate van sturing mogelijk is: aanbod bepaalt de vraag;
- De geschatte parkeerbehoefte voor een hotel in schil centrum binnen de toeristische markt 1,2 parkeerplaats per 10 kamers is.

De maximale bezetting van 1,2 parkeerplaatsen per 10 kamers komt grofweg overeen met de bezetting van het Double Tree NDSM Wharf, welke een bezetting kent van 1,1 parkeerplaatsen per 10 kamers.

### 3.3 Conclusie parkeeropgave

Een vergelijking tussen de theoretische parkeeropgave van het CROW en de parkeerbehoefte in de praktijk laat een groot gat zien. De praktische parkeerbehoefte ligt vele malen lager. De parkeernorm van 4,4 parkeerplaatsen per 10 kamers die door het CROW wordt voorgeschreven, sluit niet goed aan op de parkeerbehoefte van hotels in Amsterdam. Eerder onderzoek naar

<sup>1</sup> Zie ook onderzoek van Strabo (2012) in opdracht van de gemeente Amsterdam omtrent parkeren bij hotels in Amsterdam

referentieprojecten laat zien dat branchegenoten binnen Amsterdam met minder parkeerplaatsen per kamer afkunnen. In volgend hoofdstuk doen we een aanbeveling voor een aangepaste parkeernorm.

## 4 Conclusie en aanbevelingen

Deze notitie heeft op basis van de toekomstige doelgroep, het mobiliteitsaanbod in Buiksloterham, de gemeentelijke ambities en beleid en praktijkvoorbeelden de parkeeropgave voor de hotelontwikkeling in beeld gebracht.

De conclusie is als volgt:

- De doelgroep (hotelbezoekers) maakt geen tot weinig gebruik van een (eigen) auto. De toeristische trekpleisters zijn uitstekend bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en taxi.
- De incidentele behoefte aan een auto betreffen hoofdzakelijk dagtrips naar de regio. Hier kan in toenemende mate deelmobiliteit een rol in spelen.
- De gemeente heeft de ambitie om Buiksloterham op een duurzame manier te transformeren. Dit betekent onder andere prioriteit aan fiets, voetganger, openbaar vervoer en hubs. De (eigen) auto is welkom, maar in beperkte mate. Hier past dan ook een lage parkeernorm bij.
- De landelijke kencijfers van het CROW sluiten qua parkeernormering slecht aan bij de Amsterdamse praktijk. Op basis van referentieprojecten uit 2012 en 2019 blijkt dat een realistische parkeervraag circa 1,2 parkeerplaats per 10 hotelkamers

Op basis van voorgaande doen we de volgende aanbevelingen:

- Kies voor maatwerk en kies een parkeernorm dat aansluit bij de werkelijke parkeervraag op basis van referentieprojecten;
- Het voorstel is om uit te gaan van een parkeernorm van maximaal 1,2 parkeerplaats per 10 kamers. Dit komt neer op een normatieve parkeervraag van 24 parkeerplaatsen;
- Het stedenbouwkundig ontwerp telt op dit moment 30 parkeerplaatsen ten behoeve van (uitsluitend) het hotel. Hiermee voldoet het stedenbouwkundig ontwerp. Ten opzichte van de normatieve parkeervraag van 24 parkeerplaatsen is er zelfs een buffer om een piekvraag binnen het eigen plan op te vangen
- In uiterste gevallen kan worden terugvallen op de publieke parkeervoorzieningen bij de mobiliteitshub in het noordwestelijk kwadrant van Buiksloterham