

5.1, 2, f

NOTITIE

In opdracht van:
Het Kantenhuis B.V. (ProWinko)

Projectnummer:
M08009-N-E4

Datum:
20 juli 2023

Parkeeronderbouwing museumhotel Buikslotermeerplein Amsterdam

5.1, 2, f

Colofon

5.1, 2, e), e
5.1, 2, e

5.1, 2, f

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

5.1, 2, f

1.2 Vraag

5.1, 2, f

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten en resultaten van de autoparkeervraagberekening van de ontwikkeling weergegeven. Hoofdstuk 3 gaat in op het bestaande autoparkeeraanbod. Vervolgens geven we in hoofdstuk 4 aan in hoeverre van deze bestaande parkeerplaatsen gebruik kan worden gemaakt voor het invullen van de autoparkeervraag. In hoofdstuk 5 gaan we in op de berekening van de fiets- en scooterparkeervraag

5.1, 2, f

2. BEREKENING AUTOPARKEERVRAAG

We berekenen in dit hoofdstuk de autoparkeervraag van de ontwikkeling. We benoemen eerst de uitgangspunten en gaan vervolgens in op de belangrijkste resultaten van de berekening.

2.1 Uitgangspunten

2.1.1 Algemene uitgangspunten

5.1, 2, f

2.1.2 Ruimtelijke programma

5.1, 2, f

5.1, 2, f

Functie Programma Toevoeging ondersteunende ruimte Rekenkundig programma

5.1, 2, f

de omschrijving en het programma

2.1.3 Te hanteren parkeernormen

5.1, 2, f

5.1, 2, f

5.1, 2, f

Op basis van het zoeken naar verelikebare

hotels van 5.1, 2, f vinden we het realistisch om voor dit hoteltype te rekenen 5.1, 2, f. We berekenen daarom twee scenario's: 5.1, 2, f. De CROW-parkeernorm hangt namelijk af van het aantal sterren.

Zoals aangegeven maken we bij de parkeerberekening onderscheid tussen werknemers en bezoekers. Voor de 5.1, 2, f s van belang ook onderscheid te maken tussen bewoners en bezoekers. We hebben de volgende parkeernormen gehanteerd voor de verschillende functies in de parkeervraagberekening.

5.1, 2, f

de : e anteer e par eernormen auto

2.1.4 Aanwezigheidspercentages

Niet alle functies zijn op alle momenten in gebruik of aanwezig. Daarom worden aanwezigheidspercentages gehanteerd voor de verschillende momenten van de wee 5.1, 2, f

5.1, 2, f

Dit resulteert in de volgende aanwezigheidspercentages.

Functie	Type berekening	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Wonen bezoekers	Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Hotel	Hotel	100%	50%	70%	100%	70%	50%	100%	50%
Coffeeshop	Café/bar	30%	40%	90%	0%	85%	70%	100%	70%
Art Gallery	Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant	Restaurant	30%	40%	90%	0%	95%	70%	100%	40%

Tabel 3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages conform CROW-richtlijnen en andere bronnen

¹ Op basis van CROW-publicatie 182

2.2 Berekeningsresultaat

De volgende tabel toont de parkeervraag ten gevolge van het realiseren van de nieuwe functies 5.1, 2, f 5.1, 2, f in de separaat meegestuurde bijlage zijn de rekenbladen van de totale parkeervraagberekening opgenomen voor de functies. Uit de berekening blijkt het volgende:

- 5.1, 2, f 5.1, 2, f is de grootste stijging van de parkeervraag van de gehele ontwikkeling voor medewerkers 5.1, 2, f op de zaterdagavond 5.1, 2, f parkeerplaatsen;
- 5.1, 2, f 5.1, 2, f is de grootste stijging van de parkeervraag van de gehele ontwikkeling voor bezoekers 5.1, 2, f op de zaterdagavond. Op basis van een 4-sterrenhotel is dit 99 parkeerplaatsen.

Aantal	Medewerkers of	Werkdag-	Werkdag-	Werkdag-	Werkdag-	Koop-	Zaterdag-	Zaterdag-	Zondag-
5.1, 2, f									

Tabel 4: Parkeervraag per moment, uitgesplitst voor medewerkers/bezoekers

3. AUTOPARKEERAANBOD

Het is niet mogelijk (en zeer kostbaar) om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren aangezien:

5.1, 2, f

In dit hoofdstuk zetten we daarom de parkeervraag van de ontwikkeling daarom af tegen de op dit moment nog beschikbare parkeerplaatsen in de naastgelegen parkeergarages Boven 't Y en De Opgang (parkeeraanbod). Dit is mogelijk volgens de toelichting op 'Beleidsregel 4', zoals weergegeven in paragraaf 4.1 van de 'Nota Parkeernormen Auto': *"Bij de toetsing aan de hand van de kencijfers wordt gebieds- en functiespecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost, of dat de parkeervraag op straat mogelijk is. Bij opvang van de parkeervraag op straat, wordt aanvullend beoordeeld of de werknemers van de betreffende voorziening in aanmerking komen voor een parkeervergunning of niet."*

Bureau Goudappel heeft in 2021 en 2022 een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd, waaruit de bezetting van deze garages in de huidige situatie is gebleken. Met name voor bezoekers kunnen deze garages een oplossing zijn. Medewerkers zullen vermoedelijk niet in de betaald parkeren-garages of de betaald parkeren-terreinen in de omgeving willen staan, maar voor openbaar vervoer, fiets of lopen kiezen. In dit hoofdstuk benoemen we de belangrijkste resultaten uit de parkeerdrukonderzoeken.

3.1 Parkeerdrukonderzoek november 2021

3.1.1 Uitgangspunten

Op donderdag 18, zaterdag 20 en zondag 21 november 2021 heeft Goudappel in het gehele gebied rondom het Buikslotermeerplein de parkeerdruk gemeten, van zowel de parkeerplaatsen op straat als in de garages. Deze telling was bedoeld om tijdens maatgevende momenten een eerste indruk te krijgen van de parkeerdruk. De telling is uitgevoerd toen in Nederland diverse coronamaatregelen van kracht waren. Tijdens de tellingen was sprake van een sluitingstijd van 18.00 uur voor winkels, horeca en niet-essentiële dienstverlening. Voor die tijd bleef het mogelijk de winkels van het Buikslotermeerplein te bezoeken. Mogelijk zijn de resultaten dus niet geheel representatief.

Uit de rapportage van Goudappel met de resultaten van het parkeerdrukonderzoek van november 2021 wordt niet duidelijk op welke exacte tijden dit onderzoek is uitgevoerd. Mocht er een avondmeting zijn gedaan, zijn de resultaten daarvan in ieder geval niet bruikbaar. Voor de overige resultaten moet er rekening mee worden gehouden dat de werkelijke resultaten af kunnen wijken van de 'normale' situatie.

We hebben niet de beschikking over de ruwe data van het onderzoek, maar wel de globale resultaten. Uit deze resultaten blijkt dat in parkeergarage Boven 't Y en parkeergarage De Opgang gezamenlijk op het drukste moment (zaterdagmiddag) een bezetting van 34% is gemeten. Van de overige meetmomenten (de werkdagochtend, werkdagmiddag, werkdagavond, werkdagnacht, koopavond en zondagmiddag) weten we de exacte bezetting niet. We hebben ervoor gekozen om voor de ontbrekende momenten worstcase te rekenen met dezelfde 34% bezettingsgraad. Ook op de momenten waarop wellicht geen telling in november 2021 is uitgevoerd, kan er redelijkerwijs van uit worden gegaan dat de bezetting op die momenten nooit hoger is geweest dan de zaterdagmiddag.

De capaciteit van parkeergarages Boven 't Y en De Opgang samen is 1.246 parkeerplaatsen, dus dit betekent een bezetting van $(34\% \times 1.246 =)$ 424 parkeerplaatsen die we hebben toegekend aan de werkdagochtend, werkdagmiddag, werkdagavond, werkdagnacht, koopavond en zondagmiddag. In 2022 is op de zaterdagmiddag en zaterdagavond opnieuw een parkeerdrukmeting uitgevoerd (zie paragraaf 3.2). Deze resultaten hebben we voor die momenten gebruikt.

3.2 Parkeerdrukonderzoek oktober 2022

Op zaterdag 8, 22 en 29 oktober heeft bureau Goudappel een aanvullende telling gedaan die voldoet aan de eisen zoals gesteld in artikel 9 van de VSO 2005. De telling is uitgevoerd op zaterdagmiddag en -avond. We gebruiken de resultaten van deze telling om voor de zaterdagmiddag en de zaterdagavond de bezetting (en uiteindelijk restcapaciteit) van de parkeergarages Boven 't Y en De Opgang vast te stellen.

Vanuit het rapport van Goudappel is bekend van alle drie de zaterdagen en per uur wat de bezetting was van parkeergarages Boven 't Y en De Opgang gezamenlijk. Tijdens de drukste zaterdagmiddag en het drukste uur van deze middag was de bezetting 459 parkeerplaatsen. Tijdens de drukste zaterdagavond en het drukste uur van deze avond was de bezetting 296 parkeerplaatsen.

3.3 Restcapaciteit per meetmoment

Parkeergarages Boven 't Y en De Opgang zijn openbare parkeergarages. In openbare parkeergarages geldt over het algemeen een maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85% (bron: CROW-publicatie 311: 'Handboek parkeren'). Daarboven treedt zoekverkeer op. Dit betekent dat – om de restcapaciteit van de parkeergarages Boven 't Y en De Opgang te bepalen – niet moet worden gerekend met de volledige capaciteit, maar met de 85%-capaciteit.

5.1, 2, f Op basis van de vastgestelde parkeerdruk per moment, levert dit de volgende restcapaciteit op:

5.1, 2, f

Tabel 5: Restcapaciteit per meetmoment

Kortom, op alle momenten is veel restcapaciteit aanwezig in beide parkeergarages, rekening houdend met onze aanname wat betreft het hanteren van de parkeerdruk van de zaterdagmiddag van het onderzoek van november 2021 op de missende momenten.

5. BEREKENING FIETS- EN SCOOTERPARKEERVRAAG

Het museumhotel wil beschikken over een ruime hoeveelheid fiets- en scooterparkeerplaatsen. In dit hoofdstuk berekenen we de fiets- en scooterparkeervraag. We geven eerst beleidsmatig de mogelijkheden en eisen aan. Vervolgens benoemen we de uitgangspunten voor de parkeervraagberekening. Tot slot geven we de resultaten van de berekening.

5.1 Beleidsmatig

5.1.1 Afwijkingsmogelijkheden van fietsparkeernorm

Volgens de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' is afwijken van de fietsparkeernorm mogelijk in het geval dat parkeren op eigen terrein redelijkerwijs onmogelijk is en de impact op de openbare ruimte klein is. Daarbij is *"de impact klein als binnen een loopafstand van circa 100 meter van de hoofdentree:*

- *de bezettingsgraad lager is dan 85% en/of;*
- *de openbare ruimte de extra behoefte aan parkeerplekken op het drukste moment zonder problemen kan absorberen: de extra parkeerbehoefte leidt niet tot hinder of gevaar".*

Kortom, wanneer niet de gehele parkeervraag opgelost kan worden op eigen terrein inpandig, is er een mogelijkheid om af te wijken van de fietsparkeernorm op gestelde voorwaarde(n).

5.1.2 Eisen fietsparkeren woningen

De 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' benoemt enkele eisen omtrent het fietsparkeren bij woningen. Deze zijn dus van belang bij de Art Studio's (die we ook behandelen als woningen). Voldaan moet worden aan de kwaliteitseisen van fietsenstallingen die worden benoemd in de Amsterdamse Bouwbrief en CROW-publicatie 'Leidraad Fietsparkeren'. Maatvoering is hier ook een onderdeel van, maar hier gaan we specifiek in paragraaf 5.1.3 op in. Daarnaast gelden nog specifiek de volgende eisen:

- *"Volgens de toelichting op het Bouwbesluit is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het daarnaast verplicht om een individuele berging van minimaal 2,7 m² in of bij de woning te realiseren."*
- *"Bewoners hebben niet alleen zelf parkeervoorzieningen nodig, ook hun bezoek wil een fiets parkeren. Het CROW-kencijfer voor bezoekers is 0,5 tot 1 fietsparkeerplaats per woning. Uitgangspunt in de gemeentelijke planvorming is minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning. Die realiseert de gemeente in de openbare ruimte of de ontwikkelaar in een voor bezoekers toegankelijke stalling."*

5.1.3 Eisen fietsparkeren niet-woningen

Volgens de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' moeten parkeervoorzieningen voor fietsen bij niet-woonfuncties altijd op eigen terrein worden gerealiseerd, al dan niet inpandig, tenzij wordt voldaan aan tenminste één van de afwijkingscriteria. Verderop wordt aangegeven dat voor scooters dezelfde eisen gelden als voor fietsen. Ook voor scooters zal dit dus op eigen terrein moeten plaatsvinden.

5.1.4 Maatvoering fiets- en scooterparkeerruimte

De 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' benoemt specifieke maatvoering voor fiets- en scooterstallingen. Het is afhankelijk van de indeling van de stalling hoeveel ruimte in totaal nodig is. Wel geven we de maatvoering zoals ze in de Nota worden gegeven, waarbij we deze letterlijk hieronder quoten:

- *“stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van ‘Fietsparkeur’ of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm;*
- *de minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen;*
- *de hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplekken bij een stallingstelsel op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;*
- *de hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplekken bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;*
- *de gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgangpad is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;*
- *de stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:*
 - *minimaal 5% van de plekken is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);*
 - *minimaal 15% van de plekken is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);*
- *de netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.”*

De Nota geeft niet specifiek aan welke maten aangehouden dienen te worden voor buitenmaatse fietsen (bijvoorbeeld fietsen met kratjes/fietstassen/kinderzitjes en bakfietsen). Aan de hand van Fietsberaadpublicatie 29 'Buitenmodelfietsen in stationsstallingen' adviseren we de volgende maatvoering:

5.1, 2, f

5.2 Uitgangspunten

5.2.1 Splitsen parkeervraagberekening per doelgroep

In onze berekening splitsen we de fiets- en scooterparkeervraag van de inpandige stalling en de parkeervraag van de openbare ruimte. We benoemen de parkeervraag van bezoekers van bewoners/werknemers dus apart. Dit doen we omdat – zoals aangegeven – de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' stelt dat bezoekers in de openbare ruimte moeten parkeren en overige doelgroepen op eigen terrein, al dan niet inpandig.

5.2.2 Zone-indeling

Voor het berekenen van de fiets- en scooterparkeervraag is uitgegaan van Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, gemeente Amsterdam (28 augustus, 2018).

Voor woningen gelden vaste fiets- en scooterparkeernormen, los van de zones. Voor het bepalen van de fiets- en scooterparkeervraag van niet-woonfuncties heeft de gemeente Amsterdam de stad in drie zones opgedeeld aan de hand van de intensiteit van fietsgebruik (de parkeernorm voor scooters is daar weer aan afgeleid). De verdeling in zones is weergegeven in de afbeelding. Het Buikslotermeerplein valt in zone 2, waar een gemiddeld gebruik van de fiets geldt.



Figuur 1: Zone-indeling normen fietsparkeren voor niet-woonfuncties (Bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, d.d. 19 maart 2018)

5.2.3 Te hanteren parkeernormen

In de volgende tabellen tonen we respectievelijk de parkeernormen voor fietsparkeren en voor scooterparkeren. Er worden geen aparte normen voor medewerkers en bezoekers vermeld. De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter geeft aan dat in die gevallen de medewerkers van de betreffende functies zijn meegerekend in de doelgroep 'bezoekers / kort parkeren'.

Parkeernorm

5.1, 2, f

de ... de andere parkeernormen ...

Functie	Type berekening	Parkeernorm totaal	Toelichting
---------	-----------------	--------------------	-------------

5.1, 2, f

de ... de andere parkeernormen scooter

5.2.4 Parkeervraag per moment

Het CROW-Fietsberaad en ook de gemeente Amsterdam hanteert voor fiets- en scooterparkeren niet dezelfde aanwezigheidspercentages als voor autoparkeren. Er is enkel sprake van een maatgevend moment per functie, maar hier is geen percentage aan gekoppeld. De gemeente Amsterdam geeft in de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' daarnaast aan dat dit dubbelgebruik enkel mogelijk is bij een voldoende onderbouwing.

In de praktijk wordt vaak voor fiets- en scooterparkeren enkel de zogenaamde normatieve parkeervraag berekend, dus zonder rekening te houden met de parkeervraag per specifiek moment. Het idee hiervan is dat dit een hogere uitkomst geeft, wat over het algemeen past binnen de visie om met name fietsgebruik te stimuleren en een goede bereikbaarheid te hebben per fiets (en scooter). In deze specifieke situatie – waarin vooral voor medewerkers van het museumhotel gestimuleerd dient te worden dat niet de auto wordt gebruikt maar alternatieve vervoerswijzen – is het daarom verstandig om uit te gaan van de (ruimere) normatieve fiets- en scooterparkeervraag.

5.3 Berekeningsresultaat

De parkeervraag voor respectievelijk de fiets en scooter voor het inpandige parkeren is als volgt:

Functie	Type berekening	Aantal	Parkeernorm totaal	Parkeervraag
5.1, 2, f				

Tabel 10: Parkeervraag inpandig fiets

Functie	Type berekening	Aantal	Parkeernorm totaal	Parkeervraag
5.1, 2, f				

Tabel 11: Parkeervraag inpandig scooter

5.1, 2, f

5.1, 2, f

6. OPLOSSINGSRICHTINGEN

5.1, 2, f

5.1, 2, f aan wat parkeeroplossingsmogelijkheden zijn voor laden/lossen van goederen, touringcars en taxi's.

6.1 5.1, 2, f

5.1, 2, f

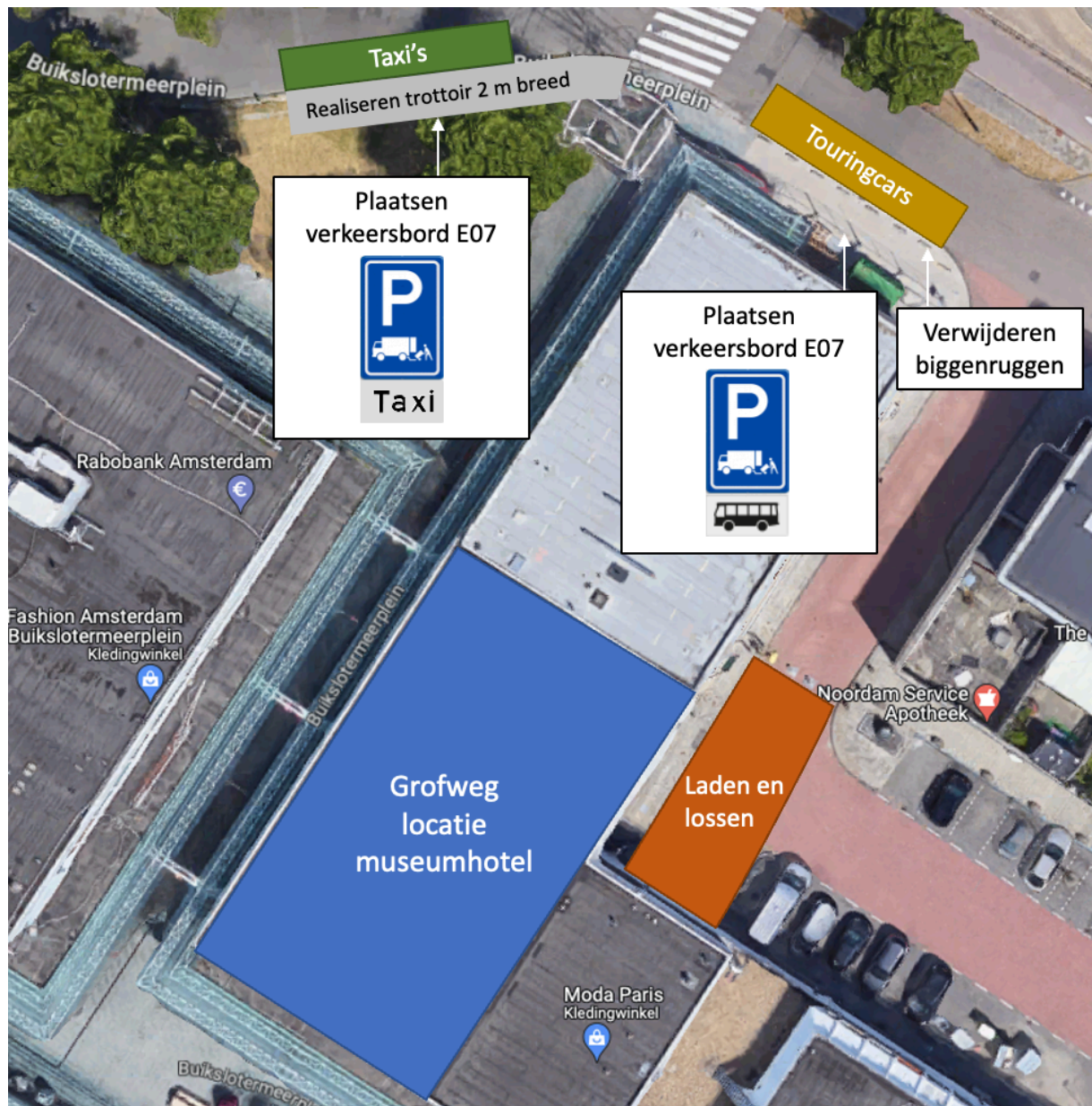
6.2 5.1, 2, f

5.1, 2, f

5.1, 2, f

6.3.3 Locaties en voorzieningen in kaart

We geven ons voorstel voor locaties voor het laden en lossen, voor touringcars en voor taxi's weer in de volgende figuur. Daarin benoemen we ook de benodigde maatregelen zoals zojuist genoemd.



Figuur 2: Voorziene locaties voor laden/lossen, touringcars en taxi's en benodigde maatregelen

7. AFWIJKENDE SITUATIE MUSEUMHOTEL

5.1, 2, f

5.1, 2, f

8. CONCLUSIE

5.1, 2, f

5.1, 2, f

DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • t (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER