

Opdrachtgever	VORM Ontwikkeling B.V.
Datum	23 maart 2022
Auteur	5.1, 2, e
Onderwerp	Parkeeronderbouwing project Tennispark Slotterplas
Kenmerk	011320.20211220.N1.06
Pagina	1/24

1. Inleiding

VORM Ontwikkeling B.V. is voornemens het gebied Tennispark Slotterplas te ontwikkelen. Het gebied is gesitueerd aan de August Vermeylenstraat in Amsterdam. Het plan bestaat uit woningen, een basisschool met kinderdagverblijf, een tennispark en commerciële functies.

Deze notitie is gebaseerd op het definitief ontwerp. Het voorlopig ontwerp en toegepaste parkeernormering is eerder geaccordeerd door de gemeente Amsterdam (onder meer door de CVC).

VORM Ontwikkeling B.V. heeft Goudappel B.V. gevraagd de parkeerbehoefte te berekenen.



Figuur 1.1: Planlocatie

In hoofdstuk 2 wordt het programma gespecificeerd. In hoofdstuk 3 wordt de parkeerbalans voor auto's, fietsen en scooters opgesteld. In hoofdstuk 4 wordt het parkeerregime in de buurt beschreven. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling wordt beschreven in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 worden de conclusies beschreven.

2. Programma

In totaal worden 543 woningen gerealiseerd, verdeeld over sociale huur, middeldure huur en vrije sector huur/koop. Verder omvat het gebied een tennispark en is er ruimte voor horeca. Tot slot wordt ten noorden van het plangebied (door een nader te bepalen partij) een nieuwe basisschool gerealiseerd met naschoolse opvang en kinderdagverblijf. Het volledige programma is weergegeven in 4.1, 4.2.1.

programma	oppervlakte	aantal
sociale huur		162
middeldure huur		215
vrije sector huur	> 60 m ² bvo	26
vrije sector koop	< 60 m ² bvo	27
vrije sector koop	> 60 m ² bvo	113
tennispark	8.938 m ² bvo	
horeca (restaurant)	150 m ² bvo	
overig programma	oppervlakte	aantal
basisschool	2.866 m ² bvo	17 lokalen
kinderdagverblijf	902 m ² bvo	6 lokalen

4.1, 4.2.1: Toekomstig programma

3. Parkeren

De parkeernormen zijn gebaseerd op het vigerende en de in het afsprakenbrief vastgelegde parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam:

- 'Nota parkeernormen auto', vastgesteld op 8 juni 2017 en gewijzigd op 29 november 2017;
- 'Nota parkeernormen fiets en scooter', gepubliceerd op 28 augustus 2018.

Het gemeentelijke parkeerbeleid werkt met een gebiedsindeling. Het plan wordt ontwikkeld in een B-gebied. B-gebieden liggen buiten het centrum, maar worden gekenmerkt door goed openbaar vervoer. De projectlocatie ligt gunstig ten opzichte van het openbaar

vervoer: metrostation Jan van Galenstraat (metrolijnen 50 en 51) en de tramhalte van lijn 13 liggen beide op loopafstand.

3.1 Autoparkeren

In de Nota parkeernormen auto zijn de autoparkeernormen vastgelegd voor woningen en kantoren. Voor voorzieningen wordt verwezen naar CROW-publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren'). Voor de voorzieningen is gebruik gemaakt van de parkeercoëfficiënten uit de CROW-publicatie voor 'zeer sterk stedelijke gebieden in de schil van het centrum', waarbij conform het parkeerbeleid een reductie toegepast mag worden in verband met het relatief lage personenautobezit in Amsterdam in vergelijking met andere zeer sterk stedelijke gemeenten. Het uitgangspunt is een reductiefactor van 25% ten opzichte van de CROW-publicatie conform het eerdere Locatiebeleid van de gemeente Amsterdam. In 4.1, 4.3.1 zijn de parkeernormen weergegeven.

Het parkeerbeleid maakt het mogelijk om voor sociale en middeldure huurwoningen geen parkeerplaatsen te realiseren. Daarvoor is het in dit geval van belang dat parkeerregulering (betaald parkeren & vergunningen) wordt ingesteld in het plangebied. De gemeente Amsterdam is voornemens dat in te voeren.

programma	parkeernorm	eenheid	opmerking
sociale huur	0,0	per woning	
middeldure huur	0,0	per woning	
woning < 60 m ² bvo koop/huur	0,3	per woning	
woning > 60 m ² bvo koop/huur	0,6	per woning	
bezoekers woningen	0,1	per woning	
tennispark	0,225	per 100 m ² bvo	
restaurant	6,0	per 100 m ² bvo	
overig programma	parkeernorm	eenheid	opmerking
basisschool	0,375	per klaslokaal	exclusief kiss & ride
kinderdagverblijf	0,675	per 100 m ² bvo	exclusief kiss & ride

4.1, 4.3.1: Parkeernormen

Voor het kinderdagverblijf en de basisschool worden de benodigde parkeerplaatsen op het maaiveld gerealiseerd. Voor deze functies zijn naast parkeerplaatsen voor medewerkers ook kiss & ride plaatsen nodig. Voor de berekening is gebruik gemaakt van de rekenmethode uit CROW-publicatie 182. De volgende formule is toegepast:

$$\text{Aantal kiss \& ride plaatsen} = \text{aantal kinderen (A)} \times \text{percentage kinderen dat per auto gebracht wordt (B)} \times \text{reductiefactor parkeerduur (C)} \times \text{reductiefactor aantal kinderen per auto (D)}$$

De basisschool telt 17 lokalen. Voor het bepalen van het aantal leerlingen per lokaal is aangesloten bij het landelijke gemiddelde van 24 kinderen per lokaal. Dit betekent dat de school 408 kinderen heeft. Naar verwachting zijn er 7 onderbouw- en 10 bovenbouwklassen.

Het kinderdagverblijf telt 6 groepen, waarbij uitgegaan is van 16 kinderen per groep. In totaal zijn er dus 96 kinderen.

Het percentage kinderen dat per auto wordt gebracht is conform de minimale percentages uit CROW-publicatie 182 in verband met het relatief lage personenautobezit in Amsterdam. De percentages zijn als volgt:

- groep 1 t/m 3: 30%;

- groep 4 t/m 8: 5%;
- kinderdagverblijf: 50%.

De reductiefactoren zijn als volgt:

- reductiefactor parkeerduur:
 - onderbouw: 0,5
 - bovenbouw: 0,25
 - kinderdagverblijf: 0,25
- reductiefactor aantal kinderen per auto:
 - onderbouw: 0,75
 - bovenbouw: 0,85
 - kinderdagverblijf: 0,75

De berekening is als volgt:

- onderbouw: $168 \text{ kinderen} \times 30\% \times 0,5 \times 0,75 = 18,9 \text{ parkeerplaatsen}$
- bovenbouw: $240 \text{ kinderen} \times 5\% \times 0,25 \times 0,85 = 2,6 \text{ parkeerplaatsen}$
- kinderdagverblijf: $96 \text{ kinderen} \times 50\% \times 0,25 \times 0,75 = 9 \text{ parkeerplaatsen}$
- totaal = 30,5 parkeerplaatsen

De ongewogen parkeerbehoefte wordt berekend door het programma te vermenigvuldigen met de parkeernorm en is weergegeven in 4.1, 4.3.2.

programma	aantal	norm	totaal
sociale huur	162	0,0	0
middeldure huur	215	0,0	0
woning < 60 m ² bvo	27	0,3	8,1
woning > 60 m ² bvo	139	0,6	83,4
bezoekers woningen	543	0,1	54,3
tennispark	8.938 m ² bvo	0,225	20,1
restaurant	150 m ² bvo	6,0	9,0
overig programma	aantal	norm	totaal
basisschool	17 lokalen	0,375	6,4
kinderdagverblijf	902 m ² bvo	0,675	6,1
kiss & ride			30,5

4.1, 4.3.2: Ongewogen parkeerbehoefte

Niet op ieder moment van de week is de parkeerbehoefte even hoog. Om die reden wordt gewerkt met aanwezigheidspercentages. De aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in 4.1, 4.3.3. De parkeerbehoefte van het plan (zonder deelautosysteem) per moment van de week is weergegeven in 4.1, 4.3.4. Op het drukste moment zijn 157 parkeerplaatsen nodig. Er is sprake van een tekort van 6 parkeerplaatsen (zonder deelautosysteem)

functie	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
school - kinderdagverblijf	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
tennispark	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
horeca	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%

4.1, 4 3.3: Aanwezigheidspercentages

functie	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
sociale huur	0	0	0	0	0	0	0	0
middeldure huur	0	0	0	0	0	0	0	0
vrije sector < 60 m ² bvo	4,1	4,1	7,3	8,1	6,5	4,9	6,5	5,7
vrije sector > 60 m ² bvo	41,7	41,7	75,1	83,4	66,7	50,0	66,7	58,4
bezoekers	5,4	10,9	43,4	0,0	38,0	32,6	54,3	38,0
tennispark	10,1	10,1	20,1	0,0	20,1	20,1	20,1	15,1
restaurant	4,5	4,5	9,0	0,0	9,0	9,0	9,0	6,8
totaal	65,7	71,2	154,9	91,5	140,3	116,6	156,6	123,9
totaal (afgerond)	66	72	155	92	141	117	157	124
parkeeraanbod	151	151	151	151	151	151	151	151
saldo	85	79	-4	59	10	34	-6	27

4.1, 4 3.4: Parkeerbehoefte per moment van de week zonder deelautosysteem (garage)

Een alternatieve parkeeroplossing is de volgende:

- 5 deelauto's;
- de overige woningen met parkeernorm hebben een gedeelde parkeerplaats.

De parkeerbalans in dit alternatief is weergegeven in **4.1, 4** 3.5.

functie	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
sociale huur	0	0	0	0	0	0	0	0
middeldure huur	0	0	0	0	0	0	0	0
vrije sector < 60 m ² bvo	4,1	4,1	7,3	8,1	6,5	4,9	6,5	5,7
vrije sector > 60 m ² bvo	41,7	41,7	75,1	83,4	66,7	50,0	66,7	58,4
bezoekers	5,4	10,9	43,4	0,0	38,0	32,6	54,3	38,0
tennispark	10,1	10,1	20,1	0,0	20,1	20,1	20,1	15,1
restaurant	4,5	4,5	9,0	0,0	9,0	9,0	9,0	6,8
subtotaal inclusief 5 deelauto's	65,7	71,2	154,9	91,5	140,3	116,6	156,6	123,9
reductie 20% bewonersdeel	-9,2	-9,2	-16,5	-18,3	-14,6	-11,0	-14,6	-12,8
totaal	56,6	62,0	138,4	73,2	125,7	105,6	142,0	111,1
totaal (afgerond)	57	62	139	74	126	106	142	112
parkeeraanbod	151	151	151	151	151	151	151	151
saldo	94	89	12	77	25	45	9	39

4.1, 4 3.5: Parkeerbehoefte per moment van de week met deelautosysteem (garage)

3.2 Allocatie parkeerplaatsen

Op het drukste moment in de parkeerbalans (de zaterdagavond, zie **4.1, 4** 3.5) is de totale parkeereis 142 parkeerplaatsen. Het parkeeraanbod is 151 parkeerplaatsen. Er is daarmee sprake van een positief saldo op de parkeerbalans van 9 parkeerplaatsen. Uit de

parkeerbalans blijkt dat op het drukste moment voor de bewoners (de nachtperiode) 73,2 (=74) parkeerplaatsen nodig zijn.

Bewoners die in aanmerking komen voor een parkeerplaats in de parkeergarage, krijgen een pasje voor de toegang tot de parkeergarage. Het uitgangspunt is dubbelgebruik. Om die reden krijgen 74 bewoners recht op toegang, maar niet op één specifieke parkeerplaats in de parkeerkelder.

Het totaal aantal uit te geven parkeerpassen voor bewoners is minimaal 74 (conform de parkeernorm). Gegeven de restcapaciteit op de parkeerbalans van 9 parkeerplaatsen op zaterdagavond kunnen extra parkeerpassen uitgegeven worden. Het aanwezigheidspercentage voor bewoners op zaterdagavond is 80%. Dit betekent dat $9 / 80\% = 11$ bewoners nog in aanmerking kunnen komen voor een parkeerplaats. Het totaal aantal uit te geven parkeerpassen voor bewoners is dus maximaal 85.

Op deze wijze wordt in de praktijk voorzien in een sluitende parkeerbalans.

3.3 Parkeerbehoefte bij evenementen

De parkeerbalans is opgesteld aan de hand van de parkeernormen van de gemeente Amsterdam. Het kan zijn dat de parkeerbehoefte tijdens evenementen op het tennispark tijdelijk toeneemt. Voor evenementen overdag is dit geen probleem. In de parkeerbalans zit namelijk een grote restcapaciteit op de volgende momenten:

- werkdagmiddag: 70 parkeerplaatsen;
- zaterdagmiddag: 36 parkeerplaatsen;
- zondagmiddag: 26 parkeerplaatsen.

Het aantal deelnemers van een evenement is bepaald aan de hand van de vervoerwijzeverdeling voor de gemeente Amsterdam:

- auto bestuurder (23%);
- fiets (33%);
- openbaar vervoer (13%);
- overig (31%).

Het aantal mogelijke deelnemers aan een evenement (extra ten opzichte de reguliere situatie) is als volgt:

- werkdagmiddag: 70 parkeerplaatsen / 23% = 304 deelnemers;
- zaterdagmiddag: 36 parkeerplaatsen / 23% = 157 deelnemers;
- zondagmiddag: 26 parkeerplaatsen / 23% = 113 deelnemers.

Op werkdagen in de avond is er sprake van een kleine reservecapaciteit: 3 parkeerplaatsen.

3.4 Huidige bebouwing

De herontwikkeling van de locatie Sloterplas heeft ook invloed op de bestaande omgeving. De August Vermeylenstraat bestaat momenteel nog uit een plein met speeltuin en omringd door parkeerplaatsen. Deze straat telt momenteel 79 parkeerplaatsen. Daarnaast zullen ook bewoners van het flatgebouw aan de Burgemeester Roëllstraat gebruik maken van deze parkeerplaatsen. De Burgemeester Roëllstraat telt zelf momenteel 34 parkeerplaatsen voor het flatgebouw.

Met de herontwikkeling zullen parkeerplaatsen op de August Vermeylenstraat verloren gaan. Daardoor wordt er ook een parkeerbalans opgemaakt voor de huidige woningen en functies. Dit wordt gedaan om de plannen van de herontwikkeling verdedigbaar te maken naar de huidige bewoners en belanghebbenden.

Het totaal te handhaven adressen binnen het plangebied is: 74, waarvan 56 met een woonfunctie en 18 met een overige functie. De gemeente heeft 37 ontheffingen voor de parkeerschijfzone afgegeven voor de woonfunctie en 10 voor de plintfunctie.

Voor deze parkeerbalans is gebruik gemaakt van de parkeernormen uit de gemeentelijke parkeernota en CROW-publicatie 381. Daarbij is het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de woningen gebaseerd op het aantal verstrekte parkeervergunningen door de gemeente. In 4.1, 4.3.6 zijn de gebruikte parkeernormen verder gespecificeerd inclusief het benodigd aantal parkeerplaatsen per functie.

functie	parkeernorm	aantal	benodigd aantal parkeerplaatsen
<i>Burgemeester Roëllstraat</i>			
bezoek woningen	0,1	48 woningen	4,8
bezoek wasserette	0,4 x 72%	141m ²	0,4
bezoek vishandel	0,4 x 72%	419 m ²	1,2
bezoek verloskundige	0,9 x 57%	2 behandelkamers	1,0
bezoek kinderdagverblijf 1	0,675 x 0%	481 m ²	0
bezoek kinderdagverblijf 2	0,675 x 0%	461 m ²	0
kiss & ride plekken	maatwerk	maatwerk	6
<i>August Vermeylenstraat</i>			
bezoek woningen	0,1	8 woningen	0,8
bezoek tandarts	1,4 x 57%	2 behandelkamers	1,6
bezoek aannemer 1	0,5 x 5%	65	0
bezoek aannemer 2	0,5 x 5%	65	0
coach	0,9	65	0,6
management consultant	0,9	65	0,6
Ontheffingen parkeerschijfzone	woonfunctie		35
	overige functie		13
totaal			78

4.1, 4 3.6: Parkeernormen en ongewogen parkeerbehoefte voor de huidige bebouwing

Wanneer dubbelgebruik volledig wordt toegepast kunnen parkeerplaatsen voor een aantal voorzieningen (tandarts, wasserette, vishandel, verloskundige en kinderdagverblijf) deels worden weggestreept omdat deze alleen op ochtenden en middagen worden gebruikt terwijl de helft van de bewonersparkeerplaatsen dan niet in gebruik zijn. In 4.1, 4.3.7 is de parkeerbehoefte voor de huidige bebouwing weergegeven aan de hand van aanwezigheidspercentages. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de toekomstige school. Deze functies zullen allemaal gebruiken maken van parkeerplaatsen op maaiveld.

functie	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
school personeel	6,4	6,4	0	0	0	0	0	0
kinderdagverblijf personeel	6,1	6,1	0	0	0	0	0	0
kiss & ride	30,5	30,5	0	0	0	0	0	0
bezoek woningen	0,6	1,1	4,5	0	3,9	3,4	5,6	3,9
medisch	2,6	2,0	0,3	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3
onderwijs	6	6	0	0	0	0	0	0
detailhandel	0,5	1,0	0,6	0,0	1,3	1,6	0,6	0,0
overig	1,2	1,2	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
bewoners	17,5	17,5	31,5	28,0	35,0	21,0	28,0	24,5
overig	13,0	13,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0
totaal	84,3	84,7	37,6	28,0	41,2	26,2	34,5	28,7

4.1, 4.3.7: Parkeerbehoefte per moment van de week (maaiveld)

In 4.1, 4.3.7 is dubbelgebruik toegepast. Daaruit blijkt dat het piekmoment tijdens kantooruren ligt. In dat geval moeten 85 parkeerplaatsen op het maaiveld voldoende zijn om aan de parkeervraag te voldoen.

Het parkeeraanbod is:

- Burgemeester Röellstraat: 34 parkeerplaatsen;
- August Vermeylenstraat: 53 parkeerplaatsen;
- Totaal: 87 parkeerplaatsen.

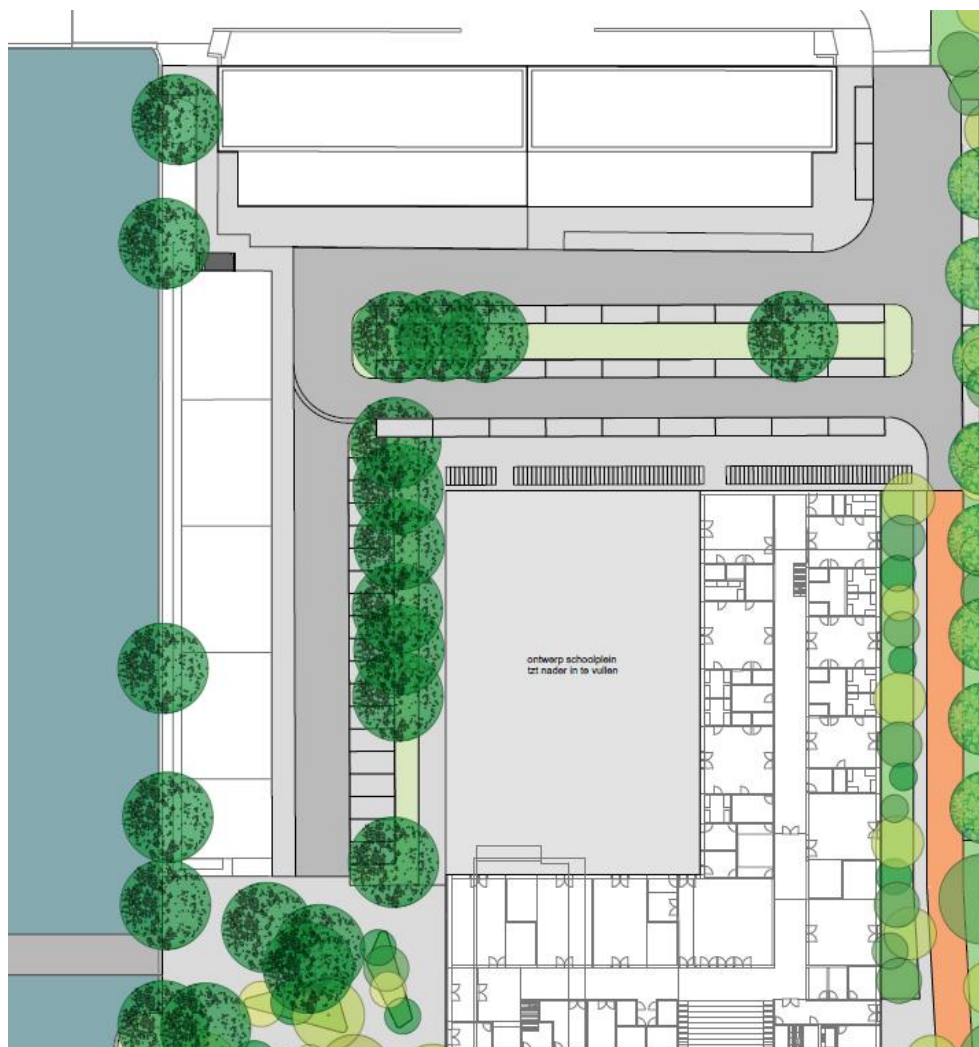
Het parkeeraanbod is 87 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte is maximaal 85 parkeerplaatsen. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

Aan de Jan Evertsenstraat zijn circa 11 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Deze kunnen ook gebruikt worden door bezoekers van de horeca in het plangebied.

3.5 Haaks parkeren bij de schoolomgeving

Haaks parkeren bij schoolomgevingen is een punt van aandacht. Voorkomen moet worden dat kinderen de parkeerweg moeten oversteken richting het trottoir/de school. Op de parkeerweg vinden namelijk manoeuvres (vooruit en achteruit) plaats. In combinatie met onvoorspelbaar gedrag kan dit tot ongewenste verkeerssituaties leiden.

Aan de westzijde van de school is haaks parkeren echter goed mogelijk (zie figuur 3.1). De bereikbaarheid van het schoolplein via het autovrije plangebied zorgt ervoor dat de verkeersbewegingen naar het schoolplein en de manoeuvrerende auto's gescheiden blijft. Hiernaast kan om de kinderen te stimuleren de juiste route te belopen een duidelijke- of speelse wegmarkering worden toegepast.



Figuur 3.1: Conceptontwerp openbare ruimte

3.6 Fietsparkeren

De gemeente Amsterdam heeft voor zowel fiets- als scooter parkeerplaatsen een eigen beleidsnota opgesteld. Parkeernormen voor scooterparkeerplaatsen zijn echter niet bindend.

Vooropgesteld schrijft het Bouwbesluit 2012 een individuele fietsenberging van minimaal 5 m² per nieuwbouwwoning voor. Het Bouwbesluit is echter niet dwingend wanneer er een gelijkwaardig alternatief wordt opgesteld. In de gemeente Amsterdam geldt als alternatief dat appartementsgebouwen een gezamenlijke fietsenstalling mogen hebben.

Voor fiets- en scooter parkeren wordt niet uitgegaan van dubbelgebruik, omdat dit naar verwachting niet goed mogelijk is door een te verre loopafstand tussen functie en aangekoppelde parkeerplaats. Voor zowel fiets- als scooter parkeerplaatsen is het van belang dat deze zo dicht mogelijk bij de entree van bepaalde functies worden gerealiseerd om ongewenst wildparkeren te voorkomen.

De fietsparkeernormen voor woningen zijn binnen de gehele gemeente Amsterdam hetzelfde. Voor voorzieningen gelden echter verschillende normen per zone. De zone-indeling voor fietsparkeren verschilt met de zone-indeling voor autoparkeren. Locatie Sloterplas valt in het geval van fietsparkeren in zone 3.

In 4.1, 4 3.8 zijn de normen voor de functie 'wonen' gespecificeerd. Deze normen zijn gebaseerd op het gebruiksoppervlakte van de woning. De parkeerplekken per woning zijn gefixeerd. Voor fiets parkeerplekken voor bezoekers geldt echter een ruime marge: tussen de 0,5 en 1,0 fiets parkeerplaats per woning. Voor de fietsparkeernorm voor de bewoners geldt dat minimaal 2 fietsparkeerplaatsen op vloerniveau liggen (bron: Bouwbrief gemeenschappelijke fietsenberging bij een woongebouw).

oppervlakte woning (m ² gbo)	aantal fiets parkeerplaatsen per woning (norm)	verplichte benodigde interne berging	fiets parkeerplaatsen per woning voor bezoekers (richtlijn ¹)
< 50 m ²	2	n.v.t.	0,5 – 1,0
50-75 m ²	3	2,7 m ²	0,5 – 1,0
75-100 m ²	4	2,7 m ²	0,5 – 1,0
100-125m ²	5	2,7 m ²	0,5 – 1,0
> 125 m ²	6	2,7 m ²	0,5 – 1,0

4.1, 4 3.8: Fietsparkeernormen woningen

In 4.1, 4 3.9 zijn de normen voor niet-woonfuncties opgenomen (werken en voorzieningen). Voor deze functies geldt een ruime marge waardoor er onderscheid wordt gemaakt tussen een minimale- en maximale parkeernorm.

¹ Richtlijnen zijn niet bindend.

functie	parkeernorm fiets	eenheid
school + kinderdagverblijf leerlingen	2	per 10 leerlingen
school personeel	0,2	per 10 leerlingen
kinderdagverblijf personeel	1,1	per 10 kinderen
tennispark	2,0	per 100 m ² bvo
commerciële functies	0,7	per 100 m ² bvo
restaurant	10	per 100 m ² bvo

4.1, 4 3.9: Fietsparkeernormen niet-woonfuncties

De parkeerbehoefte is weergegeven in onderstaande tabellen.

GO	aantal fpp	aantal woningen						totaal
		G1-G2	G3	toren	W1	W2	W3	
< 50 m ²	2	76		38			20	268
50 - 75 m ²	3	78	70	114			35	891
75 - 100 m ²	4			19	20	14	7	240
100 - 125 m ²	5	6			20	14		200
> 125 m ²	6	2			4	6		72
bezoekers	0,5	162	70	171	44	34	62	272
totaal								1.943

4.1, 4 3.10: Fietsparkeerbehoefte woonfuncties

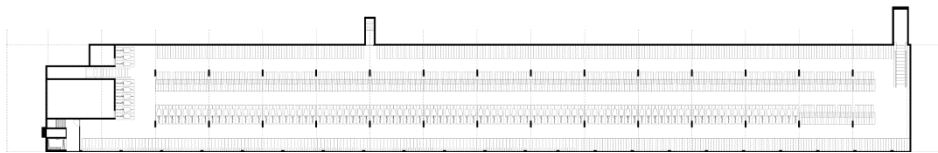
oppervlakte woning (m ² gbo)	aantal	aantal fiets parkeerplaatsen per woning	aantal fietsparkeerplaatsen
tennispark	8.938 m ² bvo	2 per 100 m ² bvo	179
restaurant	150 m ² bvo	10 per 100 m ² bvo	15
totaal			194

4.1, 4 3.11: Fietsparkeerbehoefte niet-woonfuncties

Het beleid geeft aan dat 5% van de fietsparkeercapaciteit geschikt moet zijn voor sterk afwijkende fietsen (1,0 meter breed) en 15% voor niet standaard fietsen (h-o-h maat 0,5 meter). Het betreft een (niet-bindende) richtlijn. De standaard afmeting voor een fietsparkeerplaats is h-o-h 0,4 meter.

De totale ongewogen parkeerbehoefte is 2.137 fietsparkeerplaatsen. Op eigen terrein worden 2.300 fietsparkeerplaatsen aangeboden. Er is sprake van een acceptabele fietsparkeersituatie.

NB: De parkeerbak van de plekken dienen nog toebedeeld te worden aan de verschillende gebouwen en ingepast in de bijbehorende compartimenten.



Figuur 3.2: Inpandige fietsparkeervoorziening

3.7 Scooterparkeren

De gemeente Amsterdam heeft beleid voor scooterparkeren. De scooterparkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd. De normen voor scooterparkeren zijn in tegenstelling tot de normen voor fietsparkeren niet bindend.

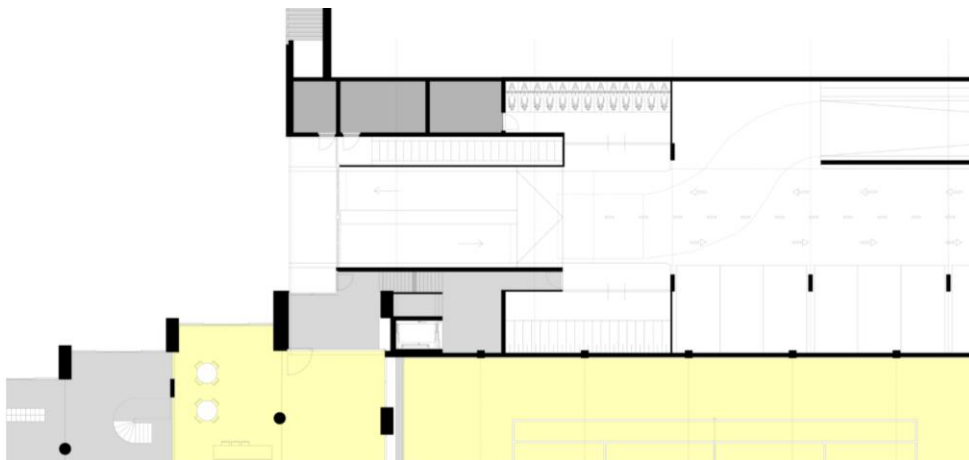
Het scooterbezit in Amsterdam ligt op 12,9% per huishouden. De gemeente Amsterdam is daardoor tot een parkeernorm van 0,13 per woning gekomen. Voor bezoekers van woningen is geen gemeentelijke norm vastgesteld. Voor het Tennispark is ook maatwerk toegepast. De gemeentelijke norm kent alleen het begrip 'sportzaal'. Dezelfde verhouding tussen 'sportzaal' en 'tennispark' uit de parkeernormen voor auto's is overgenomen om de norm voor het tennispark te berekenen.

De parkeernormen en de parkeerbehoefte zijn weergegeven in 4.1, 4.3.12.

functie	parkeernorm scooter	eenheid	scooter parkeerplaatsen
woningen	0,13	per woning	71
tennispark	0,06	per 100 m ² bvo	5
horeca	1	per 100 m ² bvo	2
totaal			78

4.1, 4 3.12: Scooterparkeernormen en parkeerbehoefte

In de stallingsgarage zijn in lijn met het gemeentelijke beleid geen scooterparkeerplekken opgenomen. Wel voorziet het plan in het faciliteren van ruimte voor deelmobiliteit. Momenteel is er ruimte gereserveerd voor waarvoor 13 deelscooters en 19 deelfietsen (zie figuur 3.3).



Figuur 3.3: Locatie voor deelscooters en -fietsen

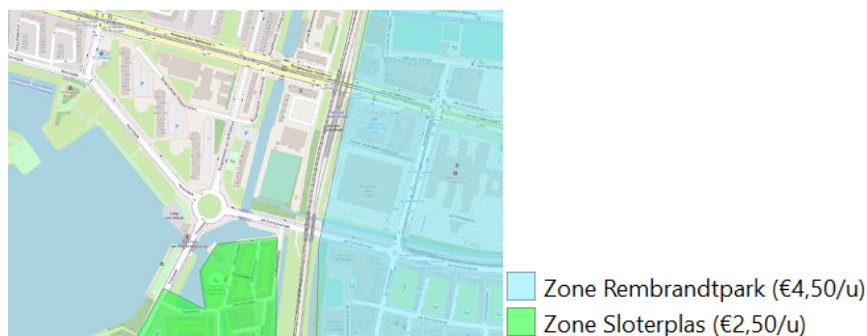
4. Parkeerregime omgeving

In dit hoofdstuk wordt naar het huidige parkeerregime van de August Vermeylenstraat en de Burgemeester Roëllstraat gekeken alsmede naar omliggende straten in de buurt. Dit met als doel om mogelijkheden voor wildparkeren in de toekomst tegen te gaan.

Het beleid van de gemeente Amsterdam is dat bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen geen vergunningen worden uitgegeven voor parkeerplekken in de

openbare ruimte. Indien er behoefte is aan parkeerplekken dienen deze dus volledig op eigen terrein te worden gerealiseerd. Bezoekers die op openbare parkeerplaatsen parkeren moeten, wanneer zij in een gebied parkeren waar een parkeerregime geldt, parkeergeld betalen en/of een parkeerschijf gebruiken.

Voor het gebied ten oosten van de metrolijn geldt dat het binnen de betaalde parkeerzone Rembrandt valt, terwijl het gebied ten zuiden van de Jan Evertsenstraat onder parkeerzone Sloterplas geldt. Beide gebieden zijn op figuur 4.1 te zien. Herontwikkeling Sloterplas en de straten ten westen van de locatie vallen niet onder een betaald parkeergebied. Wel geldt voor deze buurten dat er een 'parkeerschijfzone' is ingesteld. Bezoekers mogen parkeren binnen een tijdsbestek van 2 uur. De parkeerschijfzone in het gebied geldt van maandag tot en met zaterdag van 9.00 uur tot 19.00 uur.



Figuur 4.1: Parkeerregime omgeving

5. Verkeersgeneratie

In dit hoofdstuk wordt de verwachte verkeersgeneratie berekend aan de hand van kencijfers uit CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren' en CROW-publicatie 182: 'Basis voor parkeernormering'.

De toekomstige voorzieningen van de ontwikkeling genereren allemaal verkeer. De grootste verkeersstroom wordt veroorzaakt door het haal- en brengverkeer van kinderen naar de basisschool en het kinderdagverblijf. Dezelfde formule die bij het bepalen van de parkeerbehoefte werd gebruikt om het aantal 'kiss & ride' plekken te berekenen kan opnieuw worden toegepast om het aantal leerlingen dat met de auto wordt gebracht te berekenen. De uitkomst hiervan wordt met 4 vermenigvuldigd (een haal- en brengmoment voor zowel de ochtend, als middag). Het aantal kinderen wat tussen de middag wordt gehaald en gebracht wordt hierbij niet mee berekend vanwege het lage aantal 'overblijfkinderen' in Amsterdam, en het feit dat het middaguur buiten de drukkere spitsuren

valt. In 4.1, 4.5.1 is de verkeersgeneratie (auto) per etmaal berekend voor ouders/verzorgers die hun kinderen halen en brengen.

kiss & ride	aantal leerlingen	percentage kinderen met auto	reductiefactor (aantal kinderen met de auto)	verkeersgeneratie (voor 2 haal- en breng momenten)
Kinderdagverblijf	96	50	0,75	144
Onderbouw	150	30	0,75	135
Bovenbouw	360	5	0,85	61

4.1, 4.5.1: Verkeersgeneratie per etmaal voor ouders/verzorgers die kinderen halen en brengen

Voor het overige functieprogramma geldt dat de sociale- en middel dure huur woningen geen verkeer genereren. Voor beide type woningen geldt immers dat ze geen vaste privé parkeerplaats hebben. Bezoekend verkeer voor deze type woningen wordt onder een aparte noemer vermeld.

De verkeersgeneratie cijfers zijn uit het CROW afkomstig en zijn gekoppeld aan de parkeernormen. De gebruikte Amsterdamse parkeernormen voor deze locatie wijken af van de parkeernormen uit het CROW. Daardoor is een maatwerk berekening doorgevoerd:

Verkeersgeneratie per etmaal (CROW) / Parkeernorm (CROW) * Gebruikte Amsterdamse norm * Cijfer programma

De verkeersgeneratie per etmaal is berekend voor een doordeweekse werkdag. In 4.1, 4.5.2 zijn de gebruikte gegevens vermeld, inclusief de verwachte verkeersgeneratie per etmaal. Naar verwachting gaat het om 1.152 motorvoertuigbewegingen per etmaal die samenhangen met de nieuwe ontwikkeling.

Functie	Programma	Parkeercijfer CROW	Verkeersgeneratie per etmaal CROW	Gebruikte norm	Verkeersgeneratie per etmaal (aantal motorvoertuigen)
Sociale huur	162 woningen	0,6	1,8	0	0
Middel dure huur	215 woningen	0,6	1,8	0	0
Vrije sector	166 woningen	1,1	5,4	0,6	489
Bezoek woningen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,1	113
Tennispark	8938 m ² bvo	0,3	2,2	0,225	147
Horeca (restaurant)	150 m ² bvo	<i>4x de parkeerbehoefte</i>		6,0	36
Totaal Tennispark Sloterplas					785
Basisschool personeel	17 lokalen	0,5-1	1,944	0,375	14
Basisschool Kiss & ride	17 lokalen (510 leerlingen)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	196
Kinderdagverblijf personeel	6 lokalen, 902m ² bvo	0,9	1,944	0,675	13
Kinderdagverblijf Kiss & ride	6 lokalen (96 kinderen)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	144
Totaal school en kinderdagverblijf					367
totaal					1.152

4.1, 4 5.2: Verkeersgeneratie per etmaal voor de nieuwe locatie

5.1 Verkeersgeneratie auto's huidige bebouwing

De volledige verkeersgeneratie van de huidige bebouwing wordt ook berekend. Dit wordt gedaan voor het flatgebouw en de commerciële functies aan de Burgemeester Roëllstraat en voor de 9 woningen met commerciële functies aan de August Vermeylenstraat. Voor beide locaties geldt dat de uitgaande verkeersstromen via dezelfde weg op hetzelfde kruispunt uitkomen als de nieuwe ontwikkeling.

Net als bij het berekenen van de parkeernorm is nu opnieuw gekozen voor het gebruik van cijfers uit CROW-publicatie 381 en niet van een maatwerk berekening. In 4.1, 4.5.3 is de verkeersgeneratie per etmaal per functie gespecificeerd. De cijfers gelden voor doordeweekse werkdagen.

functie	verkeersgeneratie piek	aantal	verkeersgeneratie auto's per etmaal
<i>Burgemeester Roëllstraat</i>			
Sociale huur	1,8	48 woningen	85
Wasserette	6,8	141m ²	10
Vishandel	6,8	419 m ²	28
Verloskundige	8,7	2 behandelkamers	17
Kinderdagverblijf 1 (inclusief kiss & ride)	21,6	620 m ²	134
Kinderdagverblijf 2 (inclusief kiss & ride)	21,6	574 m ²	124
<i>August Vermeylenstraat</i>			
Vrije sector koop	6,0	9 woningen	54
Tandarts	17,8	2 behandelkamers	36
Aannemer 1	3,6	65	2
Aannemer 2	3,6	65	2
Coach	4,0	65	3
Management Consultant	4,0	65	3
Tennispark	2,2	10.624	234
totaal			732

4.1, 4.5.3: Verkeersgeneratie motorvoertuigen (auto's) per etmaal voor een werkdag

Het planeffect is: 420 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het verkeer verdeelt zich over de aansluiting op de Jan Evertsenstraat en Burgemeester Röellstraat.

6. Conclusies

6.1 Parkeerbalans interne garage

Het project 'Tennispark Sloterplas' krijgt een interne parkeergarage. Daarin parkeren de bewoners alsmede de bezoekers van het tennispark en commerciële functies. Een parkeerbalans gaf als uitkomst dat er 157 parkeerplaatsen nodig zijn. Wanneer er rekening wordt gehouden met deelmobiliteit zijn 151 parkeerplaatsen nodig. Op eigen terrein worden 151 parkeerplaatsen aangeboden. Er is daarmee sprake van een sluitende parkeerbalans op eigen terrein in de variant met deelmobiliteit.

6.2 Parkeerbalans maaiveld

Voor de toekomstige school zijn 43 parkeerplaatsen nodig. 31 Parkeerplaatsen hiervan zijn speciale 'kiss & ride' parkeerplaatsen die tijdens haal- en brengmomenten gereserveerd dienen te worden voor ouders en verzorgers. Voor de huidige bebouwing aan de August Vermeylenstraat en Burgemeester Roëllstraat zijn, na toepassing van aanwezigheidspercentages 85 parkeerplaatsen nodig op maaiveld. Momenteel zijn er 34 parkeerplaatsen aan de Burgemeester Roëllstraat en 79 parkeerplaatsen aan de August Vermeylenstraat. De August Vermeylenstraat wordt opnieuw ingericht. Daarbij moeten dus 53 parkeerplaatsen worden gerealiseerd om aan de parkeervraag te voldoen. Tenslotte is er enige nuance mogelijk. De 'kiss & ride' plaatsen van de basisschool worden gereserveerd tussen 08.00 en 09.00 uur en tussen 14.30 en 15.30 uur. Buiten deze uren kan ook dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen plaatsvinden. De verwachting is dan ook dat 85 parkeerplaatsen op maaiveld ruim toereikend is voor deze locatie.

6.3 Parkeerbalans fietsen

Het hoge fietsgebruik in Amsterdam gaat samen met hoge normen voor fietsparkeren. Voor de planontwikkeling zijn 2.137 fietsparkeerplaatsen nodig.

6.4 Verkeersgeneratie

Op dit moment is de verkeersgeneratie 732 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Als gevolg van het plan zal de verkeersgeneratie groeien tot 1.152 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Als gevolg van het plan ontstaat een nieuwe

aansluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Jan Evertsenstraat, waardoor het verkeer verdeeld wordt over twee aansluitingen in plaats van één.