

## Adviesnota

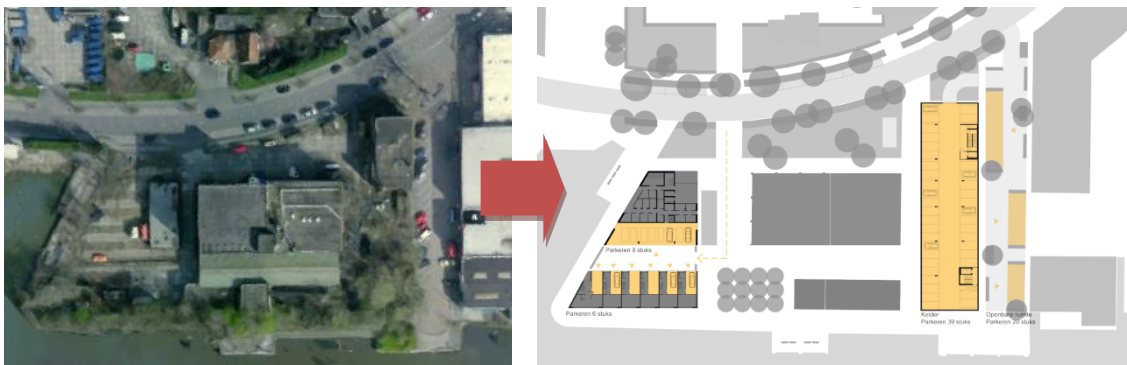
**Aan** Koopmans Bouw B.V.,  
Mevrouw Lotte Slaghekke  
**Van** Movares Nederland B.V.,  
de heer Martin Wink  
**Telefoon** 0651093105  
**Kenmerk** E80-MWI-KA-1600130  
**Projectnummer** RM004193  
**Onderwerp** Parkeren Bedrijfspannd Cruquiusweg Amsterdam  
**Datum** 18 mei 2016

### Aanleiding

Koopmans Bouw B.V. is samen met AMVEST eigenaar van het kavel aan de Cruquiusweg 102-104 (Stadsdeel Oost, Oostelijk Havengebied/Indische Buurt, Cruquiuseiland). Op deze locatie staat in de huidige situatie een bedrijfspannd. Het perceel is in de huidige situatie bestemd voor bedrijfsdoeleinden.

De bedoeling is op het terrein een mix van nieuwbouw en hergebruik van de bestaande gebouwen te realiseren voor de functies wonen en werken. Voor deze ontwikkeling is een onderbouwing noodzakelijk, onder andere voor de parkeeropgave.

Knelpunt voor de parkeeropgave is dat het perceel zich direct aan het water bevindt, daarnaast blijft een aantal van aanwezige gebouwen staan. Hierdoor is er weinig ruimte voor het parkeren op eigen terrein. Voor de benodigde procedures bij de gemeente Amsterdam is er daarom een nadere onderbouwing nodig van de parkeerbehoefte. Hier moet, waar mogelijk, rekening worden gehouden met dubbelgebruik in relatie tot het aantal te realiseren parkeerplaatsen.



### Bestaande situatie

Het perceel aan de Cruquiusweg 102-104 oogt in de huidige situatie vervallen. Er is geen duidelijke terreininrichting voor wat betreft het niet bebouwde oppervlak. Hieruit is derhalve geen parkeeraanbod af te leiden. Rondom het perceel zijn meerdere parkeerplaatsen beschikbaar in de openbare ruimte. Er bevinden zich aan de noordzijde, direct langs het perceel 8 langspaarkeerplaatsen en aan de oostzijde, aan de Nieuwevaartweg, zijn 14 parkeerplaatsen aanwezig.

## Adviesnota

### Bouwprogramma

Het te realiseren programma bestaat uit 79 woningen (koop en verhuur) in de vrije sector. Daarnaast wordt er 1.980 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte (BVO) geschikt gemaakt voor creatieve bedrijvigheid.

In het plan, zoals dat is opgesteld, wordt op het eigen terrein een parkeeraanbod van 53 parkeerplaatsen gerealiseerd in gebouwde voorzieningen. Ook is een herinrichting van de Nieuwevaartweg voorzien door de gemeente Amsterdam, waarbij er 20 parkeerplaatsen worden voorzien (+6 ten opzichte van de huidige situatie). Deze (betaald) parkeerplaatsen kunnen door bezoekers worden gebruikt.

### Gemeentelijk Beleid

Recentelijk (9 maart 2016) heeft de gemeenteraad van Amsterdam het vigerende stadsdeelbeleid ten aanzien van parkeernormering verlengd tot aan het moment van vaststelling van de nieuwe stedelijke Nota Parkeernormen<sup>1</sup>. Deze vaststelling door de gemeenteraad wordt voorzien in het eerste kwartaal van 2017. Voor dit onderzoek zijn daarom – op aangeven van de gemeente Amsterdam - de op dit moment vigerende normen aangehouden.

Het projectgebied bevindt zich in Stadsdeel Oost. Voor dit stadsdeel geldt voor bedrijven de volgende parkeernormering:

- 1 parkeerplaats per 125m<sup>2</sup> BVO

Voor woningen is de normering afhankelijk van het type woning (sociale huur, middeldure huur/koop en dure huur/koop, serviceflat, kamerverhuur) en het gebied waarin de ontwikkeling is beoogd (zie onderstaande tabel). Cruquiusweg bevindt zich in gebied 2 (rood omkaderd).

	Gebied 1a	Gebied 1b	Gebied 2	Gebied 3
Categorie	Maximum normen	Band-breedte	Band-breedte	maatwerk
Sociale huur	0,5	0,5 - 1	0,7 - 1	maatwerk
Middeldure huur of middeldure koop	0,7	0,7 - 1	0,9 - 1,4	maatwerk
Dure huur en koop	1	0,9 - 1,5	1 - 2	maatwerk
Serviceflat/ aanleunwoning	0,2	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	maatwerk
Kamerverhuur	0,15	0,15 - 0,6	0,15 - 0,6	maatwerk

*Definities:*

*Sociale huur: huur onder liberalisatiegrens*

*Middeldure huur en middeldure koop: huur van liberalisatiegrens tot en met € 950.*

*Koopprijs onder de € 260.000*

*Dure huur en koop: huur boven de € 950 en koopprijs boven de € 260.000*

*Serviceflat/ aanleunwoning: zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen*

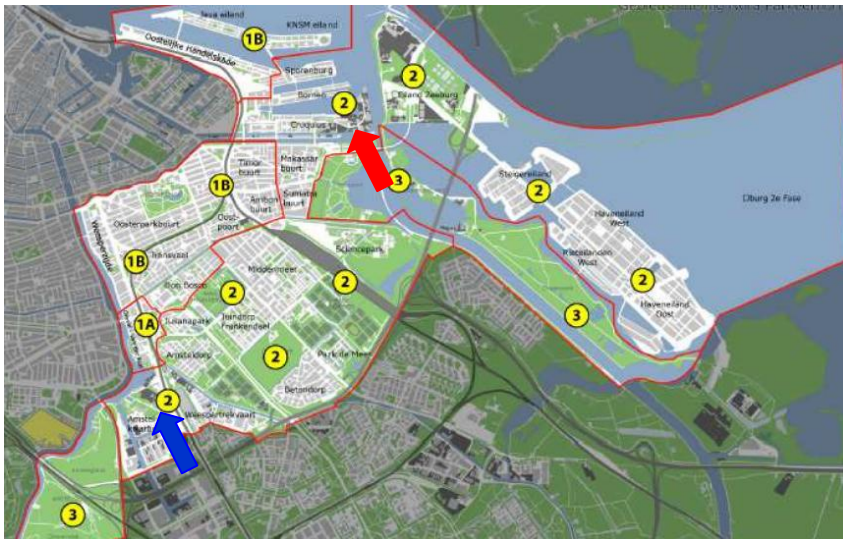
*Kamerverhuur: verhuur onzelfstandige woningen en studentenwoningen*

*Tabel 1. Parkeernormen Stadsdeel Oost per gebied. In de onderstaande figuur staat de gebiedsindeling opgenomen (bron: raadsbesluit gemeente Amsterdam, 9 maart 2016)<sup>1</sup>.*

Voor het parkeren voor bezoekers houdt de gemeente Amsterdam rekening met een percentage van 0,1 per woning. Bezoekersparkeren wordt niet meegenomen in het berekenen van de parkeerbehoefte voor het eigen terrein en kan plaatsvinden in de openbare ruimte.

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2016-38301.html>

## Adviesnota



Figuur 1. Gebiedsindeling Stadsdeel Oost voor parkeernormering. Cruquiusweg bevindt zich in gebied 2 (rode pijl). De blauwe pijl duidt het Amstelkwartier; zie voetnoot 2)

### Vraag en aanbod

Koopmans Bouw B.V. heeft de volgende opgave gedaan voor het bouwprogramma. Daarbij staat de minimale en maximale parkeernorm vermeld op basis van het gemeentelijk beleid.

Type	Aantal	Norm min.	Norm max.
Appartementen middelduur	25	0,9	1,4
Stadswoningen duur	10	1	2
Koopappartementen duur	26	1	2
Appartementen: woningdelen	18	0,15	0,6
<b>Totaal woningen</b>	<b>79</b>		
Bedrijven	1.980m <sup>2</sup>	1/125m <sup>2</sup>	1/125m <sup>2</sup>

Tabel 2. Parkeernormen per type ontwikkeling (bandbreedte min/max)

Type	Aantal	Parkeren min.	Parkeren max.
Appartementen middelduur	25	23	35
Stadswoningen duur	10	10	20
Koopappartementen duur	26	26	52
Appartementen: woningdelen	18	3	11
<b>Totaal woningen</b>	<b>79</b>	<b>62</b>	<b>118</b>
Bedrijven	1.980m <sup>2</sup>	15	15
<b>Totaal ontwikkeling</b>		<b>77</b>	<b>133</b>

Tabel 3. Parkeerbehoefte per type ontwikkeling (min/max)

Voor de appartementen middelduur hebben AMVEST en Koopmans onderzoek gedaan naar de doelgroep en de daarbij behorende parkeernorm. Dit vanuit de ervaringen die in eerdere projecten zijn opgedaan<sup>2</sup>. Zij willen hiermee gemotiveerd afwijken van de norm en om deze reden is door de partijen bij Movares aangegeven dat deze norm in dit onderzoek moet worden gehanteerd voor de categorie appartementen middelduur. De totale parkeerbehoefte (op basis van de minimale norm) wordt dan als volgt (tabel 4). De gemeente gaat hier deels in mee en adviseert een norm van 0,7 voor dit type woning.

<sup>2</sup> In het Amstelkwartier in Amsterdam (eveneens stadsdeel Oost; blauwe pijl in figuur 1) wordt voor een vergelijkbare doelgroep (middelduur huur) gerekend met een parkeernorm van 0,3. Gelet op de huurprijs van een parkeerplaats per maand kiest de doelgroep vaak voor andere alternatieven van vervoer; de beschikbaarheid van een deelauto versterkt dit. Voor de locatie aan de Cruquiusweg wordt door de ontwikkelaar een iets hoger kentel aangehouden, namelijk 0,5.

## Adviesnota

Daarnaast is door de gemeente Amsterdam aangegeven dat voor koopappartementen duur een lagere norm dan koopwoningen duur acceptabel is, omdat duidelijk sprake is van een andere woningcategorie. Deze norm is op aangegeven van de gemeente gecorrigeerd naar 0,7. Voor woningdelen heeft de gemeente Amsterdam verzocht een ruimere norm dan 0,15 aan te houden. Dit in verband met de verwachting dat twee woningdelers een iets grotere aandeel hebben in autobezit dan bijvoorbeeld studenten, die ook onder woningdelen vallen (kamerverhuur). Hiervoor is derhalve de norm van 0,3 aangehouden.

Type	Aantal	norm per woning	Parkeren min.
Appartementen middelduur	25	0,7	18
Stadswoningen duur	10	1	10
Koopappartementen duur	26	0,7	18
Appartementen: woningdelen	18	0,3	5
<b>Totaal woningen</b>	<b>79</b>		<b>51</b>
Bedrijven	1.980m <sup>2</sup>		15
<b>Totaal ontwikkeling</b>			<b>66</b>

Tabel 4. Parkeerbehoefte per type ontwikkeling (min/max) op basis van opgegeven normering 'appartementen middelduur'

Voor het bezoekersparkeren zijn 8 parkeerplaatsen in de openbare ruimte benodigd voor de woningen. Dit aantal is beschikbaar op de (door de gemeente her in te richten) Nieuwevaartweg.

Op het perceel zijn twee functies die gebruik maken van de parkeervoorzieningen: wonen en werken. Deze functies maken op verschillende momenten van de dag gebruik van de parkeervoorzieningen, waardoor dubbelgebruik van parkeren mogelijk is. Om het effect van dubbelgebruik te bepalen, wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Deze zijn afgeleid uit CROW-publicatie 182. Dit zijn tevens de percentages die de gemeente Amsterdam hanteert voor dubbelgebruik. De combinatie van wonen en werken heeft de werkdag als maatgevende dag. Over de (werk)dag gelden verschillende aanwezigheidspercentages voor wonen en werken. Deze staan opgenomen in tabel 4. Voor de berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan van de minimale parkeernormering die kan worden opgelegd<sup>3</sup>.

Werkdag	Wonen	Werken
overdag	50%	100%
middag	60%	100%
avond	100%	5%

Tabel 5. Aanwezigheidspercentages voor wonen en werken. Een percentage van 60% betekent dat op dat moment 60% van de parkeerbehoefte van de woningen moet worden gedekt.

Voor de woningen geldt dat er 6 (dure) woningen zijn met een daaraan gebonden parkeervoorziening. Deze vallen buiten de mogelijkheid tot dubbelgebruik. Ook zijn er 8 parkeerplaatsen voorzien voor (middeldure) appartementen. Dit betekent, op basis van de normering (0,7 parkeerplaatsen per middelduur appartement), dat er 12 appartementen een 'gebonden' parkeervoorziening hebben. Er zijn 39 parkeerplaatsen in een parkeerbak. Deze zijn bestemd voor dubbelgebruik voor woningen en bedrijfsruimte (37 parkeerplaatsen) en voor de deelauto's (2 parkeerplaatsen).

<sup>3</sup> De gemeente biedt bandbreedtes om ontwikkelingen speelruimte te geven. Er is in dit geval verder gerekend met de minimale normen omdat de ruimte op het perceel beperkt is door bestaande bebouwing en het aangrenzende water, waardoor ondergrondse voorzieningen complex/kostbaar zijn.

## Adviesnota

Voor het berekenen van het dubbelgebruik (op basis van de minimale parkeernormering) geldt de volgende parkeerbehoefte die moet worden meegenomen.

Type	Aantal	Parkeren min.
Appartementen middelduur	13	9
Stadswoningen duur	4	4
Koopappartementen duur	26	18
Appartementen: woningdelen	18	5
<b>Totaal woningen</b>	<b>61</b>	<b>36</b>
Bedrijven	1.980m <sup>2</sup>	15
<b>Totaal parkeerbehoefte ontwikkeling voor dubbelgebruik</b>		<b>51</b>

Tabel 6. Aantal woningen en m<sup>2</sup> BVO voor bepalen dubbelgebruik.

Uitgaande van deze parkeerbehoefte en de gehanteerde aanwezigheidspercentage ontstaat per werkdagdeel de volgende parkeerbehoefte:

Parkeerbehoefte	Behoeft 100%	overdag	middag	avond
woningen	36	18	22	36
bedrijven	15	15	15	1
<b>Totaal</b>	<b>51</b>	<b>33</b>	<b>37</b>	<b>37</b>

Tabel 7. Parkeerbehoefte op basis van dubbelgebruik

### Conclusie

Op basis van de berekening komt naar voren dat op alle momenten van de werkdag de parkeerbehoefte lager of gelijk is aan het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor dubbelgebruik.

Voor het bezoekersparkeren in de openbare ruimte is voldoende parkeergelegenheid aanwezig (8 om 10). Deze zelfde plaatsen kunnen overdag deels worden gebruikt door bezoekersparkeren van de bedrijven. Gelet op de aanwezigheidspercentages van de woningen, ligt het gebruik van de openbare (betaald) parkeerplaatsen in de dagsituatie lager en zijn deze dan voldoende beschikbaar voor (kort) zakelijk parkeren.

De ontwikkelaars hebben verder aangegeven in te willen zetten op het gebruik van deelauto's (2 stuks) voor het plan om het autobezit te beperken. Het principe van de deelauto leidt mogelijk nog tot een lager autobezit, waardoor mogelijk een kleine overcapaciteit aan parkeren ontstaat. Hier is in de normering echter nog geen rekening mee gehouden. Voor een succesvol deelautoconcept is wel een tijdige introductie een belangrijke voorwaarde, bijvoorbeeld reeds bij de verkoop van de eerste appartementen. Me kan dan direct vanaf de start gebruik maken van de deelauto. De integratie van het concept in relatie tot de woningen binnen het plangebied, dus aanbieden op het eigen terrein, is een belangrijke voorwaarde<sup>4</sup>. Västra Hamnen in Malmö is een zeer goed voorbeeld van een tijdige introductie en daarmee succesvol deelautoconcept binnen een nieuwe woonwijk.

© 2016, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

<sup>4</sup> De gemeente Amsterdam geeft aan open te staan voor het toepassen van autodelen in nieuwbouwwontwikkelingen. "Een autodeelconcept dat is geïntegreerd in een nieuwbouwwontwikkeling kan namelijk zorgen dat bewoners bewustere keuzes maken over autobezit en -gebruik. De deelauto dient op eigen terrein te staan, toekomstig bewoners dienen op de hoogte te zijn van de beperkte mogelijkheden om eigen auto's te stallen en er dient gewaarborgd te worden dat de deelauto's duurzaam geëxploiteerd en gebruikt kunnen worden door de bewoners. Dit kan bijvoorbeeld onderbouwd worden met een bedrijfsplan en/of een overeenkomst of VvE waarin de deelauto's worden aangeboden."