

Adviesnota

Aan Job van Schuppen & Joost van der Aa, BRO
Van H. Zuiver
Telefoon 06-3086 0492
Kenmerk NW-IBF-29K0CLH001.docx
Projectnummer RM006573
Onderwerp Verkeersonderzoek hotel Pieter Braaijweg

Inleiding

Aan de Pieter Braaijweg in het Amstel Business Park Zuid wordt een hotel ontwikkeld. Op een leegstaande kavel aan de Duivendrechtsevaart wordt hiervoor een nieuw gebouw gerealiseerd. Naast hotel zal het multifunctionele gebouw ook dienst doen als broedplaats, verzamelplaats voor (creatieve) bedrijvigheid / leisure en een horecafunctie krijgen. Deze nieuwe ontwikkelingen vragen om een analyse van de toekomstige parkeerbehoefte en verkeersgeneratie.

Uitgangspunten

Om de te verwachte verkeersgeneratie en parkeervraag te berekenen is gebruik gemaakt van het kavelpaspoort ABPZ, Kavel 1 dat door de gemeente Amsterdam is opgesteld. Het bouwprogramma geeft inzicht in het verwachte bruto vloeroppervlak (m^2 BVO) voor de bovengenoemde functies in het gebouw, met een maximaal van 20.000 m^2 BVO.

Voor de verschillende functies gelden de volgende maximale oppervlakten:

- hotel, inclusief bijbehorende voorzieningen : maximaal 12.000 m^2 BVO
- broedplaatsen : maximaal 6.750 m^2 BVO
- creatieve bedrijven en/of leisure : maximaal 9.250 m^2 BVO
- horecavoorziening categorieën II, III en IV : maximaal 500 m^2 BVO

Het totaal van bovenstaande functies mag zoals vermeld op maximaal 20.000 m^2 BVO uitkomen.

De exacte invulling staat nog open. Voor de hoofdfunctie is de vertaalslag gemaakt naar de hoeveelheid hotelkamers. Dit is gedaan op basis van het maximaal ontwikkeloppervlakte voor de hotelfunctie: 12.000 m^2 BVO. Een gemiddelde hotelkamer in een drie sterrenhotel heeft een omvang van 50 m^2 . Op basis hiervan is bij de berekening uitgegaan van 240 hotelkamers.

De overige 8.000 m^2 BVO wordt gebruikt als broedplaats, voor creatieve bedrijvigheid / leisure en horeca. Het kavelpaspoort vereist minimaal BVO van 7.500 m^2 aan creatieve bedrijvigheid en broedplaatsen in het eindbeeld. Op basis hiervan blijft nog 500 m^2 BVO beschikbaar voor horeca.

Parkeernorm

Het bestemmingsplan schrijft voor dat er maximaal 177 parkeerplaatsen gerealiseerd mogen worden op eigen terrein. Dit aantal is gebaseerd op maatwerk parkeernormen voor de betreffende locatie, zoals weergegeven in onderstaande tabel. Hierbij is niet uitgegaan van dubbelgebruik, aangezien de te ontwikkelen m^2 BVO per functie nog niet vaststaan. Bovendien zullen het hotel en de bedrijven waarschijnlijk hun klanten / werknemers een parkeerplaats wil kunnen garanderen.

Adviesnota

Functie	m ² BVO	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeer-vraag	Maximaal parkeer-vraag
Hotel	12.000 (maximum) 240 kamers	2,6 (pp per 10 kamers)	3,6 (pp per 10 kamers)	63	87
Broedplaatsen, Creatieve bedrijven, Leisure	7.500 (minimum)	0,4 (per 100 m ² BVO)	0,8 (per 100 m ² BVO)	30	60
Horeca (zelfstandig)	500 (resterend)	2,0 (per 100 m ² BVO)	6,0 (per 100 m ² BVO)	10	30
Totaal	20.000			103	177

Tabel 1 Parkeerbehoefte op basis van parkeernormen bestemmingsplan

Naast het beschikbaar hebben van afdoende parkeervoorzieningen voor auto's, zullen er ook fiets- en scooterparkeervoorzieningen aanwezig moeten zijn op het terrein. De gemeente Amsterdam heeft hierover recent een nota opgesteld¹. De fiets- en scooter parkeernormen en de daaruit voortvloeiende vereiste hoeveelheid parkeerplekken zijn hieronder weergegeven (zone 3). Hieruit blijkt dat er 208 fiets- en scooterparkeerplekken beschikbaar moeten zijn.

Functie	m ² BVO	Norm per 100 m ²	Fiets en scooter-parkeerplekken
Hotel	12.000 (maximum) 240 hotelkamers	0,2 (per kamer)	48
Broedplaatsen, Creatieve bedrijven, Leisure	7.500 (minimum)	1,45	110
Horeca (zelfstandig)	500 (resterend)	10	50
Totaal	20.000		208

Tabel 2 Vraag fietsenstallingen op basis van bestemmingsplan

Verkeersgeneratie

De ontwikkeling van het multifunctionele gebouw heeft een verkeersaantrekkende werking. Het aantal te verwachte motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal) is berekend op basis van gegevens van het CROW (publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie"). Er zijn geen locatie-specifieke gegevens hiervoor beschikbaar zijn. Onderstaande tabel bevat de verkeersgeneratie op basis van locaties Amsterdam (zeer sterk stedelijk) en Ouder-Amstel (matig stedelijk). Voor beide is uitgegaan gebiedstypering 'rest bebouwde kom' en het minimum kencijfer.

¹ Nota parkeernormen fiets en scooter, Gemeente Amsterdam (2018)

Adviesnota

Functie	mvt/etmaal Amsterdam		Mvt/etmaal Ouder amstel	
Hotel	12.2 per 10 kamers	293	12,9 per 10 kamers	310
Bedrijvigheid	4,6 per 100 m2 BOV	345	6,5 per 100 m2 BOV	488
Horeca	12 per 100m2 BVO	60	12 per 100m2 BVO	60
<i>Totaal aantal bewegingen</i>		<i>698 mvt</i>		<i>857 mvt</i>
<i>Bijbehorende parkeervraag</i>		<i>208pp</i>		<i>253 pp</i>
Gecorrigeerde verkeersgeneratie		593 mvt		600 mvt

Tabel 3 Verkeersgeneratie op basis van CROW kencijfers

De berekende verkeersgeneratie is gebaseerd op een bijbehorende parkeervraag. De maximale parkeercapaciteit mag echter maximaal 177 parkeerplaatsen zijn. De verkeersgeneratie is hierop gecorrigeerd. Dit resulteert in circa 600 extra verkeersbewegingen per dag.

Conclusie

Het bestemmingsplan schrijft voor dat er maximaal 177 parkeerplaatsen gerealiseerd mogen worden op eigen terrein. Dit heeft effect op de verkeersaantrekkende werking.

Het gegenereerde extra verkeer bedraagt 600 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hiervan heeft circa 60% betrekking op de bedrijvigheid / leisure. Dit betekent 150 extra motorvoertuigen in de ochtend- en avondspits.

De hotelgasten komen verspreid over de dag en vertrekken veelal tijdens of na de ochtendspits. Dit resulteert in circa 125 verkeersbewegingen in de ochtenduren.

Het extra verkeer is gering en kan door de bestaande infrastructuur ontsloten worden. De Pieter Braaijweg die direct aansluit op de Spaklerweg functioneert hierbij als de belangrijkste ontsluitingsweg. Dit kruispunt is recent opnieuw heringericht (zie onderstaande afbeeldingen).





Het kavelpaspoort stelt tenslotte dat binnen de ontwikkeling er een sterke focus is op het opwaarderen van de langzaamverkeersroutes richting de omliggende metrostations Overamstel en Van der Madeweg. Hierdoor wordt het gebruik van het openbaar vervoer (eventueel in combinatie met de fiets) aantrekkelijk voor bezoekers van het gebouw. Mede hierdoor is de huidige ontsluitingsstructuur rond de kavel afdoende om de extra gegenereerde motorvoertuigbewegingen op te vangen.