

Mobiliteitsstudie Dialogue Duivendrecht

Opdrachtgever
Titel rapport

Wenckebachweg B.V.
Mobiliteitsstudie Dialogue Duivendrecht

Kenmerk
Datum publicatie

008603.20220105.R1.03
7 oktober 2022

Projectleider Goudappel

Danny van Beusekom

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 7-10-22

Inhoudsopgave

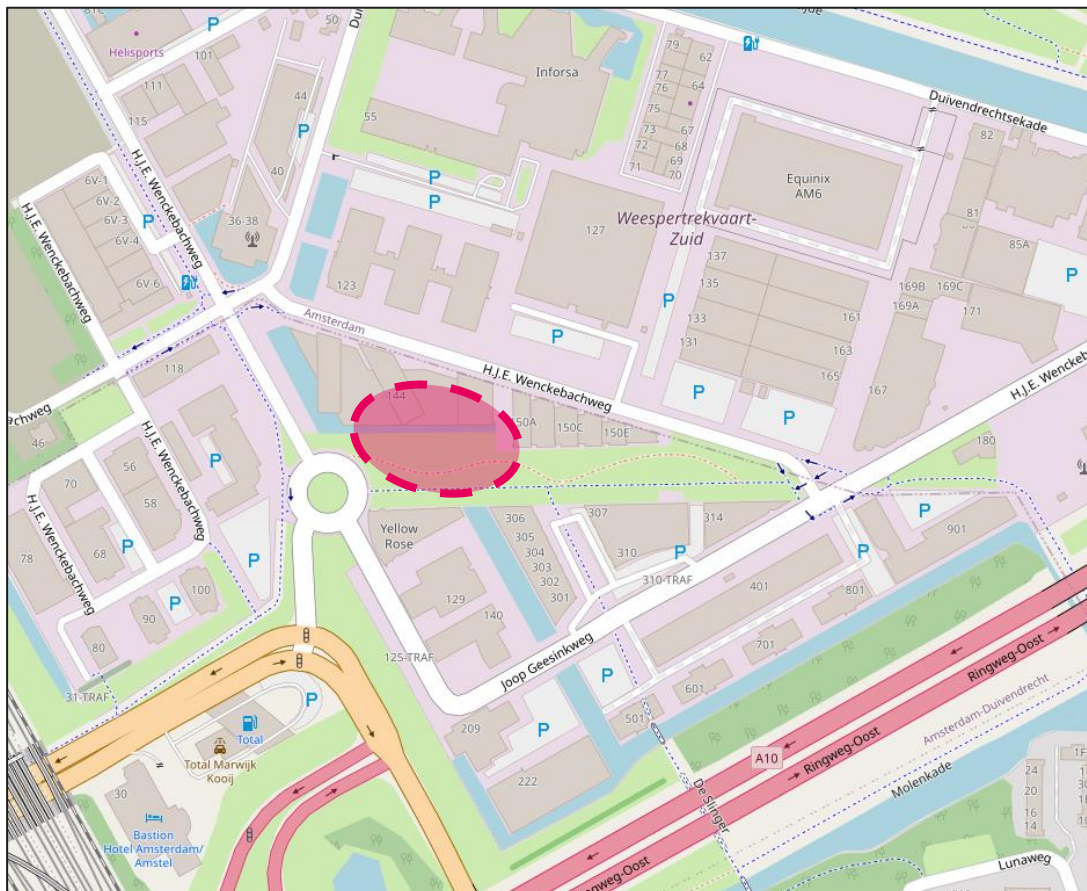
1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Functieprogramma	2
2. Duurzame mobiliteit	3
3. Autoparkeernormen	7
3.1 Sociale huurappartementen	7
3.2 Middeldure huurappartementen	7
3.3 Koopappartementen	8
3.4 Zorgeenheden	8
3.5 Detailhandel en supermarkt	8
3.6 Horeca	9
3.7 Werkfuncties	10
3.8 Deelmobiliteit	10
4. Autoparkeerbehoefte	11
5. Fietsparkeerbehoefte	13
6. Conclusie	14

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Wenkebachweg B.V. is eigenaar van het pand op de H.J.E. Wenkebachweg 144 in Duivendrecht (gemeente Ouder-Amstel). Het bestaande gebouw wordt getransformeerd naar een appartementencomplex met ruimte voor commerciële voorzieningen en een zorghuisvesting voor dementerende ouderen. De locatie is gelegen binnen de ringweg A10 van Amsterdam (zie figuur 1.1). Vanwege de ligging nabij Amsterdam heeft de gemeente Ouder-Amstel een aparte leidraad voor parkeren opgesteld de Leidraad Parkeren Werkstad OverAmstel. Hierin worden lagere parkeernormen gehanteerd dan wat voor een gemeente zoals Ouder-Amstel gebruikelijk is. Tevens heeft Wenkebachweg B.V. een anterieure overeenkomst met de gemeente gesloten, die gebaseerd is op de Leidraad Parkeren Werkstad OverAmstel, met afspraken over fiets- en autoparkeren (circa 1.044 fietsparkeerplaatsen en circa 123 autoparkeerplaatsen).

Wenkebachweg B.V. heeft Goudappel B.V. gevraagd om een mobiliteitsonderzoek op te stellen. Naast de autoparkeerbehoefte is ook de fietsparkeerbehoefte berekend. In voorliggende rapportage worden de uitgangspunten en resultaten uit dit onderzoek toegelicht.



Figuur 1.1: Locatie van het plangebied (bron ondergrond: Openstreetmap)

1.2 Functieprogramma

Voor het onderzoek is uitgegaan van het functieprogramma zoals weergegeven in tabel 1.1. In totaal omvat het plan 430 woningen, los van de 42 wooneenheden voor dementerende ouderen en de woning voor het zorgechtpaar. In het plan is ook een parkeergarage opgenomen met in totaal 123 parkeerplaatsen. Als gevolg van dit mobiliteitsplan kan dit minder of meer worden.

	aantal
koopappartementen	110
appartementen sociale huur	123
appartementen middelhuis (ARCF)	197
totaal aantal appartementen	430
zorgeenheden (t.b.v. individuen en ouderen echtparen)	42 (3.200 tot 3.500 m ² bvo)
commercieel programma	4.500 tot 4.800 m ² bvo
• waarvan detailhandel	300 m ² bvo
• waarvan supermarkt	maximaal 500 m ² bvo
• waarvan horeca	maximaal 750 m ² bvo
waarvan horeca I	550 m ² bvo
waarvan horeca IV	200 m ² bvo
• waarvan bedrijven categorie 1 en 2	3.250 m ² bvo

Tabel 1.1: Programma

2. Duurzame mobiliteit

Wenckebachweg B.V. heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsconcept.

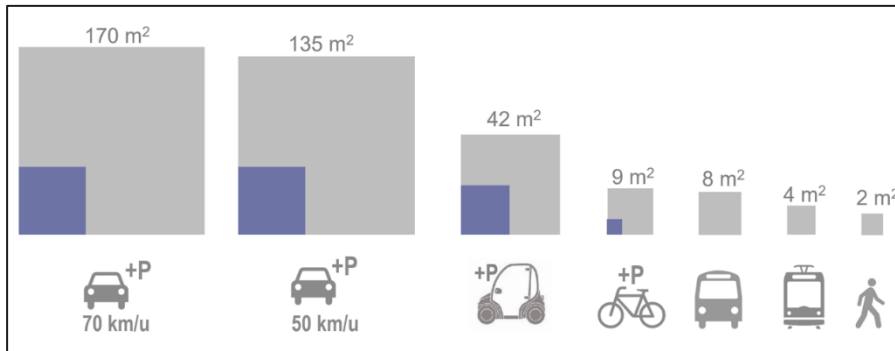
Een mobiliteitsstrategie bedient de volgende doelen:

- de mens centraal: bevorderen van sociale contacten en gezondheid;
- realiseren van een aantrekkelijke openbare ruimte/verblijfsgebied;
- bevorderen van duurzame mobiliteit;
- aanbieden van goede verbindingen als voorwaarde voor een gezonde economie;
- maakbaar en toekomstbestendig.



Figuur 2.1: Mobiliteitsstrategie

Verdichting van het stedelijk netwerk levert extra verkeersbewegingen op de bestaande infrastructuur op. Vanuit bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen is het wenselijk de automobilititeit in stedelijk gebied zoveel mogelijk te beperken. Uitlaatgassen en geluid zetten de leefbaarheid onder druk. Ook vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte is het gewenst kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik: auto's hebben namelijk veel meer ruimte nodig dan openbaar vervoer, fietsers en voetgangers (zie figuur 2.2). Juist in hoogstedelijk gebied is er behoefte aan openbaar groen en een prettig vormgegeven openbare ruimte. Daarom is het van belang kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik.



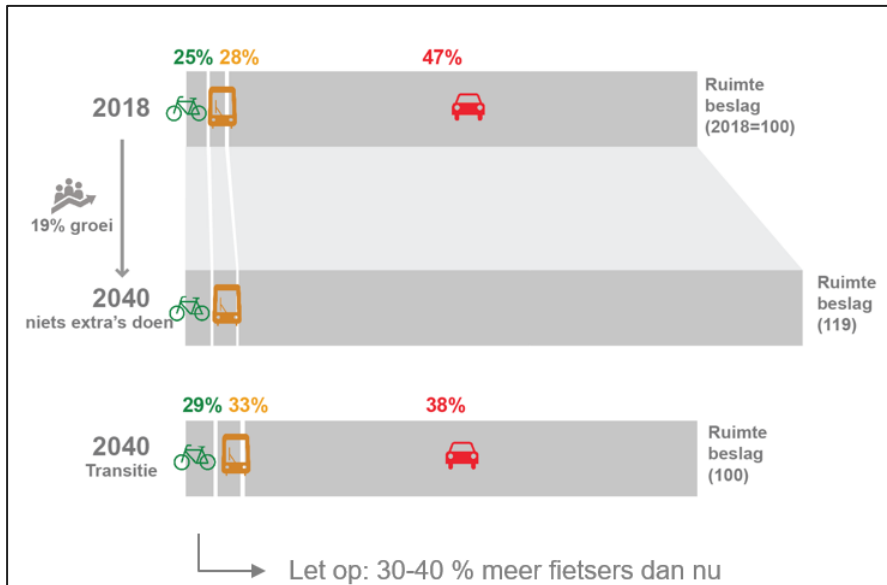
Figuur 2.2: Ruimtegebruik mobiliteit per persoon

Zonder investeringen in duurzame mobiliteit ontstaat een steeds grotere vraag naar ruimte voor auto-infrastructuur in de toekomst (zie figuur 2.3) als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen. Aangezien de ruimte schaars is, zeker in de Randstad, wordt het steeds lastiger om daar invulling aan te geven. Ook daarom is het nodig om alternatieve mobiliteit te stimuleren (zie figuur 2.4). Met de leidraad Werkstad OverAmstel is de gemeente bezig om dit in Duivendrecht te bewerkstelligen.

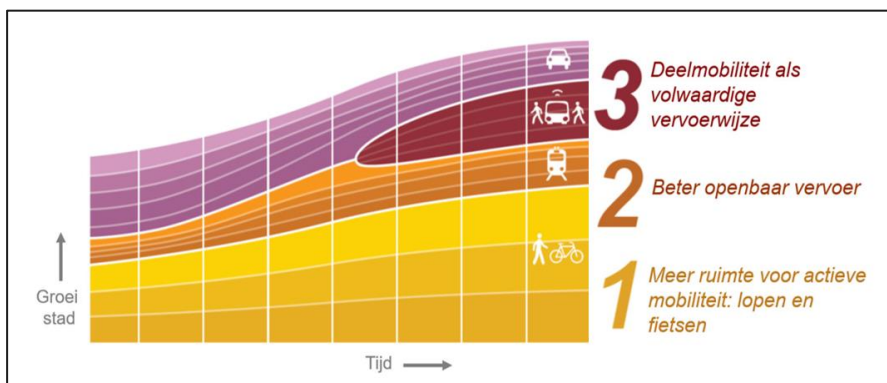
Duivendrecht ligt binnen hoogstedelijk gebied en dat is gunstig voor de toekomstige bewoners: veel winkels en voorzieningen komen namelijk op loopafstand van het plangebied en dat biedt alleen daarom al mogelijkheden voor het bevorderen van een actieve mobiliteit. Dat is gezond en goed voor de leefbaarheid van bestaande en nieuwe inwoners.

Daarnaast is er sprake van een zeer goede bereikbaarheid per openbaar vervoer: de metrohalte Spaklerweg met frequente verbindingen ligt op loopafstand van de projectlocatie (circa 850 meter/10 minuten lopen). Ook de metrohaltes Van der Madeweg en Overamstel zijn relatief dichtbij gelegen. Vanuit deze 3 metrohaltes worden 3 metrolijnen van Amsterdam bedient waardoor er frequente verbindingen zijn naar meerdere uithoeken van de hoofdstad. Met de fiets wordt de bereikbare afstand nog groter en kan bijvoorbeeld NS-station Duivendrecht waar ook geregeld Intercity's stoppen bereikt worden. Van hieruit zijn goede verbindingen mogelijk naar de rest van Nederland.

Uit onderzoek blijkt mensen railverbindingen aantrekkelijker vinden dan een busverbinding. Met de nabijheid van de metrolijnen is een reële kans dat bewoners en bezoekers de auto laten staan en het openbaar vervoer kiezen. Wenkebachweg B.V. wil dit ook stimuleren.



Figuur 2.3: Prioriteit voor ruimte-efficiënte en duurzame mobiliteit



Figuur 2.4: Mobiliteitstransitie nodig om bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelen te bereiken

Er zijn volop duurzame mobiliteitskansen voor het project Dialogue:

- De metrohaltes Spaklerweg, Van der Madeweg en Overamstel liggen op loopafstand, zodat de combinatie lopen en openbaar vervoer erg krachtig kan werken.
- Naar verwachting zal de gemeente in de toekomst een buslijn door het gebied aanleggen.
- De binnenstad van Amsterdam ligt binnen 5 kilometer, wat prima past bij de reikwijdte van fietsen en e-bikes. Ook zijn op fietsafstand meerdere NS (Intercity)-stations te bereiken.
- Deelauto's kunnen een volwaardig alternatief worden voor de traditionele auto. Juist vanwege de goede fiets- en openbaar vervoer verbindingen is een auto minder noodzakelijk en kostbaar. De deelauto is geschikt voor die ritten die per fiets of openbaar vervoer minder aantrekkelijk zijn.
- Het gebouw heeft een eigen interne fietsenstalling in de garage. Tevens kunnen de bewoners hun fiets nog in de inpandige berging in de kelder zetten.
- Laadpalen voor elektrisch opladen worden ook gerealiseerd wat leidt tot het verduurzamen van de automobilititeit.

- Tot slot liggen kansen in het voorkomen van mobiliteit door wijkvoorzieningen: binnen het eigen plangebied worden horeca- en detailhandelsvoorzieningen aangeboden. Deze voorzieningen zullen met name voor de omgeving interessant zijn (en zullen daarom vooral voetgangers en fietsers aantrekken). Met de fiets kunnen meerdere winkelconcentraties in en rond Amsterdam bereikt worden. Door de nabijheid van de voorzieningen is het minder noodzakelijk om met de auto deze verplaatsingen af te leggen.

3. Autoparkeernormen

3.1 Sociale huurappartementen

De Leidraad mobiliteitsplan deelontwikkelingen Werkstad OverAmstel (d.d. 26 november 2020) gaat uit van een maximale parkeernorm van 0,5 per appartement.

Woningbouwcorporatie Lieven de Key neemt geen parkeerplaatsen af voor bewoners van de sociale huurappartementen. In andere referentieprojecten worden er ook geen parkeerplekken in gebruik genomen. Om te voorkomen dat in de omgeving overlast ontstaat in de openbare ruimte, geldt dat de bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning in Ouder-Amstel en Amsterdam.

De alternatieven voor het eigen autobezit zijn:

- 5 deelauto's;
- fietsen (bijvoorbeeld: het Rembrandtplein ligt op 15 minuten fietsen);
- metrostation Spaklerweg (850 meter = 10 minuten lopen – 2 minuten fietsen);
- OV knooppunt Amsterdam Amstel (6 minuten fietsen).

Voor bezoekers wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per appartement op eigen terrein. Uit onderzoek¹ blijkt dat een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per appartement in stedelijke gebieden ruim voldoende is.

3.2 Middeldure huurappartementen

De Leidraad mobiliteitsplan deelontwikkelingen Werkstad OverAmstel (d.d. 26 november 2020) gaat uit van een maximale parkeernorm van 0,5 per appartement.

ARCF (Amvest Residential Core Fund) neemt 46 parkeerplaatsen af voor bewoners. Dit komt neer op een parkeernorm van 0,23 parkeerplaats per appartement en is gebaseerd op andere projecten in en om het plangebied. ARCF heeft geen behoefte aan meer parkeerplaatsen en ziet in andere projecten met een hogere parkeernorm dat deze parkeerplaatsen ongebruikt blijven. Bewoners van de middeldure huurappartementen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte. Bewoners kunnen gebruik maken van de deelauto's, de fiets en het openbaar vervoer.

Voor bezoekers wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per appartement.

¹ 'Parkeercijfer voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende', M. Tiesinga, J. Quee en S. Stienstra, Bijdrage aan het Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk, 25 en 26 november 2021.

3.3 Koopappartementen

De Leidraad mobiliteitsplan deelontwikkelingen Werkstad OverAmstel (d.d. 26 november 2020) gaat uit van een maximale parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per woning. In deze studie wordt 0,25 tot 0,3 parkeerplaats per appartement aangehouden voor de koopappartementen.

Gezien de locatie is de verwachting dat voor dit type appartement meer gebruik wordt gemaakt van deelmobiliteit en de fiets. Bewoners kunnen verder gebruik maken van het openbaar vervoer.

Voor bezoekers wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per appartement.

3.4 Zorgeenheden

De zorginstelling neemt in de parkeergarage 3 parkeerplaatsen af voor personeel. De overige medewerkers komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte. Het Gastenhuis is overal in Nederland te vinden en zij nemen altijd 3 parkeerplekken in gebruik, dat voldoende blijkt.

Voor bezoekers wordt aangesloten bij het parkeerkcijfer voor een 'verpleeg- en verzorgingstehuis' uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. Binnen de bandbreedte wordt gekozen voor het minimale parkeerkcijfer, omdat veel bestemmingen in de regio Amsterdam op acceptabele fietsafstand liggen. Het metrostation Spaklerweg ligt bovendien in de nabijheid van de projectontwikkeling (10 minuten lopen).

De parkeernorm voor bezoekers is: 0,3 parkeerplaatsen per zorgeenheid.

3.5 Detailhandel en supermarkt

Dit zijn basisvoorzieningen voor de bewoners, maar zijn geen concurrentie met de kernwinkelgebieden in de gemeente Ouder-Amstel. Er zal mogelijk een grab to go micromarket worden gerealiseerd, waar geen grote boodschappen gedaan worden. Dit zijn basisvoorzieningen voor de bewoners, maar zijn geen concurrentie met de kernwinkelgebieden in de gemeente Ouder-Amstel. In verband met het beperkte assortiment en buurtfunctie wordt geen grote verkeersaantrekkende werking verwacht. Werknemers voor de detailhandel en supermarkt komen niet in aanmerking voor een gebruiksrecht van de parkeergarage of een parkeervergunning in de openbare ruimte.

Voor de detailhandel en supermarkt wordt aangesloten bij de parkeerkcijfer uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren':

- detailhandel = 'buurtcentrum';
- supermarkt = 'buurtsupermarkt'.

Binnen de bandbreedte wordt gekozen voor het minimale parkeerkcijfer, omdat veel bestemmingen in de omgeving op loop- en fietsafstand liggen (onder meer Werkstad OverAmstel en het Bajeskwartier).

Voor de stedelijkheidsgraad wordt aangesloten bij 'zeer sterk stedelijk' vanwege de verstedelijkingsopgave die in Werkstad OverAmstel en Bajeskwartier gaat plaatsvinden. Hierdoor neemt de stedelijkheidsgraad toe van 'sterk stedelijk' naar 'zeer sterk stedelijk'.

De parkeernorm voor bezoekers is:

- detailhandel: 1,30 parkeerplaats per 100 m² bvo;
- supermarkt: 0,89 parkeerplaats per 100 m² bvo.

De parkeernorm voor de supermarkt is hoog, omdat er sprake zal zijn van een mandjessupermarkt (grab and go). Er is daarmee gerekend met een 'worst case' situatie.

3.6 Horeca

De horeca heeft een volgende invulling:

- horeca I (3 van de 4 units);
- horeca IV (1 van de 4 units): een restaurant wordt mogelijk gemaakt.

In de horeca is categorie I en IV een optie (dit is een lunchroom, een concept als Stach (grab and go, maar ook ter plaatse koffie drinken). De verwachting is dat deze horeca met name gebruikt zal worden door omwonenden en werknemers in Werkstad OverAmstel, welke te voet of met de fiets de lunchroom bezoeken. Bovendien geldt betaald parkeren in de parkeergarage, waardoor er een financiële prikkel is om een alternatief voor de auto te gebruiken. De autoparkeerbehoefte is daarom naar verwachting laag (het betreft een buurtfunctie).

Voor de horeca wordt voor 50% aangesloten bij de parkeerkencijfer uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren': café/bar/cafetaria (horeca I) en restaurant (horeca IV). Deze rekenwijze is ook gehanteerd voor het nabijgelegen Bajeskwartier.

Binnen de bandbreedte wordt gekozen voor het minimale parkeerkencijfer, omdat veel bestemmingen in de omgeving op loop- en fietsafstand liggen (onder meer Werkstad OverAmstel en het Bajeskwartier).

Voor de stedelijkheidsgraad wordt aangesloten bij 'zeer sterk stedelijk' vanwege de verstedelijkingsopgave die in Werkstad OverAmstel en Bajeskwartier gaat plaatsvinden. Hierdoor neemt de stedelijkheidsgraad toe van 'sterk stedelijk' naar 'zeer sterk stedelijk'.

Werknemers van de horeca komen niet in aanmerking voor een parkeerplaats in de parkeergarage of een parkeervergunning in de openbare ruimte. De manager/eigenaar moet wel in aanmerking kunnen komen voor laad en lossen en een parkeerplek in de garage. Zij zullen met name overdag parkeren (en voor het restaurant 's avonds):

- 3 parkeerplaatsen voor horeca I;
- 1 parkeerplaats voor horeca IV.

De parkeernorm voor horeca (bezoekers) is:

- horeca I: 1,8 parkeerplaats per 100 m² bvo;
- horeca IV: 3,6 parkeerplaats per 100 m² bvo.

3.7 Werkfuncties

De Leidraad mobiliteitsplan deelontwikkelingen Werkstad OverAmstel (d.d. 26 november 2020) gaat uit van een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo voor locaties die verder dan 400 meter hemelsbrede afstand van een OV station liggen. Het dichtstbijzijnde metrostation Spaklerweg ligt hemelsbreed op 800 meter afstand.

3.8 Deelmobiliteit

Er is een wens om deelmobiliteit aan te bieden aan de bewoners van het appartementencomplex. De gemeente Ouder-Amstel heeft in het beleid niets opgenomen over het aanbieden van deelmobiliteit en welke voorwaarden hieraan zijn verbonden. Wegens de ligging nabij Amsterdam en het stedelijke karakter van het gebied wordt daarom het Amsterdamse parkeerbeleid² aangehouden. Hierin staat dat de maximale reductie op de parkeerbehoefte van het bewonersdeel van de parkeernorm 20% mag zijn, waarbij 1 deelauto 4 reguliere parkeerplaatsen vervangt.

Het aanbieden van deelmobiliteit past bij de visie om van Werkstad OverAmstel een gemengd stedelijk gebied te creëren waarbij duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd. In bijlage 1 is een verdere uitwerking toegelicht over de kansen voor duurzame mobiliteit in dit gebied.

² Nota Parkeernormen Auto, gemeente Amsterdam, vastgesteld op 8 juni 2017

4. Autoparkeerbehoefte

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend door het programma te vermenigvuldigen met de parkeernorm. Het resultaat van de berekening is het aantal benodigde parkeerplaatsen, oftewel de ongewogen parkeerbehoefte (zie tabel 4.1).

	aantal	norm	per	totaal
appartementen sociale huur	123	0	woning	0
appartementen middelhuis (ARCF)	197	0,23	woning	45,3
koopappartementen	110	0,3	woning	33
totaal aantal appartementen (bezoekers)	430	0,1	woning	43
zorgeenheden werknemers				3
zorgeenheden bezoekers	42	0,3	eenheid	12,6
commercieel programma	4.500 tot 4.800 m ² bvo			
• waarvan detailhandel	300 m ² bvo	1,3	100 m ² bvo	3,9
• waarvan supermarkt	500 m ² bvo	0,89	100 m ² bvo	4,5
• waarvan horeca I (bezoekers)	550 m ² bvo	1,8	100 m ² bvo	9,9
• waarvan horeca I (manager)				3
• waarvan horeca IV (bezoekers)	200 m ² bvo	3,6	100 m ² bvo	7,2
• waarvan horeca IV (manager)				1
• waarvan bedrijven	3.250 m ² bvo	1	125 m ² bvo	32,5

Tabel 4.1: Ongewogen parkeerbehoefte

Het project gaat uit van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Geen enkele doelgroep komt in aanmerking voor een parkeerplaats in eigendom. Door gebruik te maken van aanwezigheidspercentages is de parkeerbehoefte per moment van de week bepaald. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig Parkeren' (zie tabel 4.2).

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers woningen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
werknemers zorgeenheden	100%	100%	50%	50%	25%	75%	50%	100%
bezoekers zorgeenheden	100%	100%	50%	50%	0%	75%	50%	100%
bezoekers detailhandel	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	100%
bezoekers lunchroom (horeca I)	100%	100%	10%	10%	0%	50%	10%	50%
manager lunchroom (horeca I)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
bezoekers restaurant (horeca IV)	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
manager restaurant (horeca IV)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
werknemers bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
bezoekers bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Tabel 4.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

In tabel 4.3 is de parkeerbehoefte weergegeven per moment van de week. Het maatgevende moment is de zaterdagavond met een maximale parkeerbehoefte van 122 parkeerplaatsen.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen sociale huur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
appartementen middelhuis (ARCF)	22,7	22,7	40,8	36,2	45,3	27,2	36,2	31,7
koopappartementen	16,5	16,5	29,7	26,4	33,0	19,8	26,4	23,1
totaal aantal appartementen (bezoekers)	4,3	8,6	34,4	30,1	0,0	25,8	43,0	30,1
zorgeenheden werknemers	3,0	3,0	1,5	1,5	0,8	2,3	1,5	3,0
zorgeenheden bezoekers	12,6	12,6	6,3	6,3	0,0	9,5	6,3	12,6
commercieel programma								
• waarvan detailhandel	1,2	2,3	1,6	3,1	0,0	3,9	1,6	3,9
• waarvan supermarkt	1,4	2,7	1,8	3,6	0,0	4,5	1,8	4,5
• waarvan horeca I (bezoekers)	9,9	9,9	1,0	1,0	0,0	5,0	1,0	5,0
• waarvan horeca I (manager)	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
• waarvan horeca IV (bezoekers)	2,2	2,9	6,5	6,8	0,0	5,0	7,2	2,9
• waarvan horeca IV (manager)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
• waarvan bedrijven	32,5	32,5	1,6	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0
deelmobiliteit reductie -20%	-7,8	-7,8	-14,1	-12,5	-15,7	-9,4	-12,5	-11,0
deelauto's	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
totaal	107,3	114,8	120,0	113,2	72,4	102,5	121,5	114,8
totaal afgerond	108	115	121	114	73	103	122	115

Tabel 4.3: Parkeerbehoefte per moment van de week

5. Fietsparkeerbehoefte

Naast het autoparkeren is ook de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen berekend. Het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen is berekend aan de hand van CROW-fietsparkeercijfers (uit publicatie 'Leidraad Fietsparkeren') voor niet-woonfuncties en de Bouwbrief van de gemeente Amsterdam voor woonfuncties. Conform de leidraad Werkstad OverAmstel zijn de fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties met 20% opgehoogd, om te voldoen aan de ambitie om mobiliteit te verduurzamen. De gehanteerde fietsparkeernormen inclusief een ophoging van 20% zijn weergegeven.

functie	fietsparkeernorm	per
woning < 50 m ²	1 ³	woning
woning 50 – 70 m ²	2	woning
woning > 70 m ²	3	woning
woning > 75 m ²	4	woning
bezoekers woningen	0,5	woning
werknemers ouderengasthuis	20,0	complex
bezoekers ouderengasthuis	0,5	eenheid
detailhandel	3,24	100 m ² bvo
supermarkt	3,48	100 m ² bvo
horeca	12	100 m ² bvo
bedrijven	1,44	100 m ² bvo

Tabel 5.1: Gehanteerde fietsparkeernormen

In tabel 5.2 is de fietsparkeerbehoefte weergegeven. In totaal zijn er 983 fietsparkeerplaatsen benodigd. Het uitgangspunt in de berekening is dat alle fietsparkeerplaatsen voor een ieder bereikbaar zijn.

	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
bewoners	426,5	426,5	767,7	682,4	853,0	511,8	682,4	597,1
bezoekers woningen	21,5	43,0	172,0	150,5	0,0	129,0	215,0	150,5
werknemers zorgeenheden	20,0	20,0	10,0	10,0	5,0	15,0	10,0	20,0
bezoekers zorgeenheden	21,0	21,0	10,5	10,5	0,0	15,8	10,5	21,0
detailhandel	2,9	5,8	3,9	7,8	0,0	9,7	3,9	9,7
supermarkt	5,2	10,4	7,0	13,9	0,0	17,4	7,0	17,4
horeca	90,0	90,0	9,0	9,0	0,0	45,0	9,0	45,0
bedrijven	46,8	46,8	2,3	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	633,9	663,6	982,4	886,4	858,0	743,7	937,7	860,7
totaal afgerond	634	664	983	887	858	744	938	861

Tabel 5.2: Fietsparkeerbehoefte per moment van de week

³ Bij de woningen < 50 m² en tussen 50 – 70 m² kan er 1 fiets in de berging worden geparkeerd.

6. Conclusie

Goudappel B.V. is gevraagd om een parkeeronderbouwing te schrijven voor het project Dialogue aan de H.J.E. Wenckebachweg in Duivendrecht. Middels de leidraad Werkstad OverAmstel van de gemeente Ouder-Amstel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen bepaald.

Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De autoparkeerbehoefte bedraagt 122 parkeerplaatsen op het maatgevende moment.
- De fietsparkeerbehoefte bedraagt 983 parkeerplaatsen op het maatgevende moment.
- De parkeerbehoefte wordt op eigen terrein opgelost.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32