

OVER MORGEN

Kleine Koppel 26
3812 PH Amersfoort

+31 (0)33 3036800

info@overmorgen.nl
overmorgen.nl

DATUM 6 maart 2024

CONTACTPERSOON Hidde van der Kolk
M: 06 82866145
hidde.vanderkolk@overmorgen.nl

ONS KENMERK DA/221020

Mobiliteitsplan Amstel Design District

Connecting Concepts bv.
t.a.v. dhr. Jan Huijbregts
Sparklerweg 52
1114 AE Amsterdam

Inhoudsopgave

Inleiding



Projectbeeld



Maatregelen
duurzame mobiliteit



Duurzame parkeer-
en stallingsbalans



Inleiding



Connecting Concepts BV werkt aan de ontwikkeling van het Amstel Design District (ADD). Een bouwka­vel die ligt op het Amstel Business Park Zuid achter het bestaande Antonian-complex aan de Spaklerweg en deel uitmaakt van Werkstad OverAmstel. Een gemengde stadsontwikkeling met creatieve bedrijvigheid, appartementen en commerciële ruimten met bijzonder veel potentie op een unieke plek in de gemeente Ouder-Amstel en binnen de Ring van Amsterdam.

Voor het project is een stedenbouwkundig plan geschreven waarin ook wordt ingegaan op mobiliteit en parkeren. Dit mobiliteitsplan is een verdere verdieping van de aanpak op duurzame mobiliteit. Het concretiseert de voorgenomen maatregelen volgens de Thames sequentie. De focus ligt hierbij op de maatregelen passend binnen domein van de ontwikkelaar, zijnde maatregelen in de gebouwen, garages en semi-private buitenruimten. Publieke maatregelen, zoals openbaar vervoer, zijn zeker net zo relevant voor een duurzame mobiliteit op het ADD, maar vallen niet onder de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar.

De in het mobiliteitsplan opgenomen maatregelen dragen bij aan het verminderen en/of verschonen van het auto­gebruik, een belangrijk doel van de gemeente. De mate waarin dat gebeurt is niet volledig hard te maken. Uiteindelijk gaat het er om voldoende maatregelen te nemen om gedragsverandering bij verhuizing en ingebruikname tot stand te brengen. De opgenomen duurzame parkeerbalans geeft inzicht in het benodigd aantal parkeerplaatsen en fietsenstallingen.

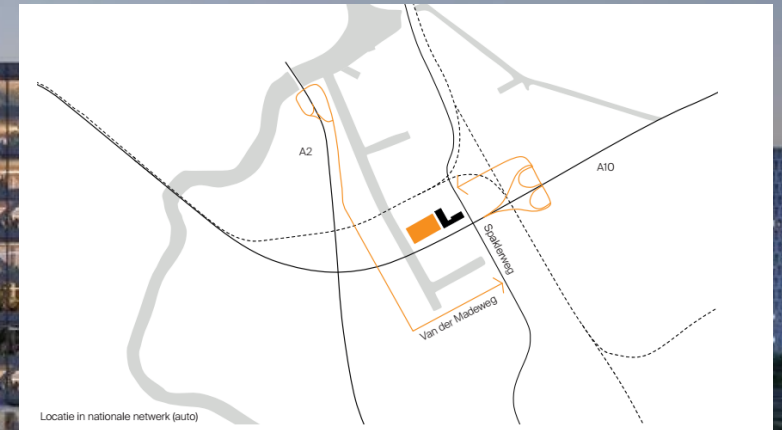
Projectbeeld



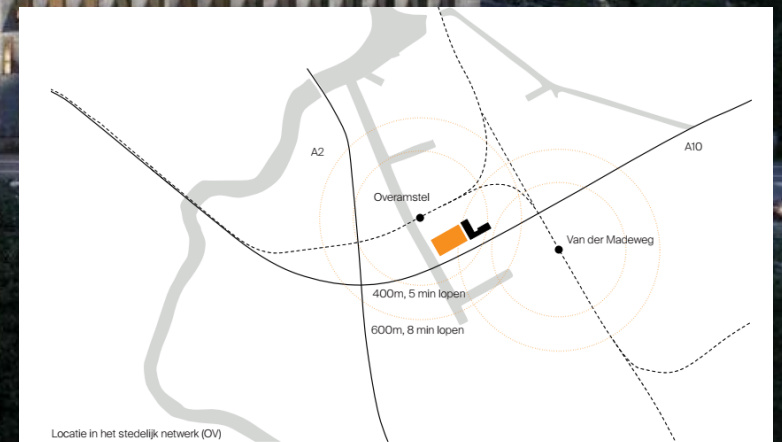
Ruimtelijke context en mobiliteit

De mate waarin duurzame mobiliteitsoplossingen in de praktijk werken, is mede afhankelijk van de ruimtelijke context. Zaken als bereikbaarheid, toegankelijkheid en de nabijheid van voorzieningen spelen hierbij een belangrijke rol. De voor mobiliteit relevante context laat zich als volgt kenschetsen:

- Multimodale bereikbaarheid.
- Fietsafstand van Amsterdam, Ouder- Amstel en de groene Amstelscheg.
- Vrijliggende doorgaande fietspaden aan Spaklerweg en Joan Muyskenweg.
- Uitdagingen voor langzaam verkeer in vorm van ontbreken onderdoorgang A10 en doorsteekbaarheid bedrijfskavels richting Spaklerweg.
- Loopafstand van metrohalte Overamstel (100 meter) en Van der Madeweg (1 km) met toegang tot metrolijnen 50/51, 53/54.
- Potentiële waterbereikbaarheid via Duivendrechtsevaart.
- Direct gelegen aan de snelweg A10, vlakbij oprit/afrit Amsterdam-Overamstel.
- Eenzijdige ontsluiting via noordkant. Kruispunten Spaklerweg geven geen directe en tweezijdige aansluiting op plangebied.



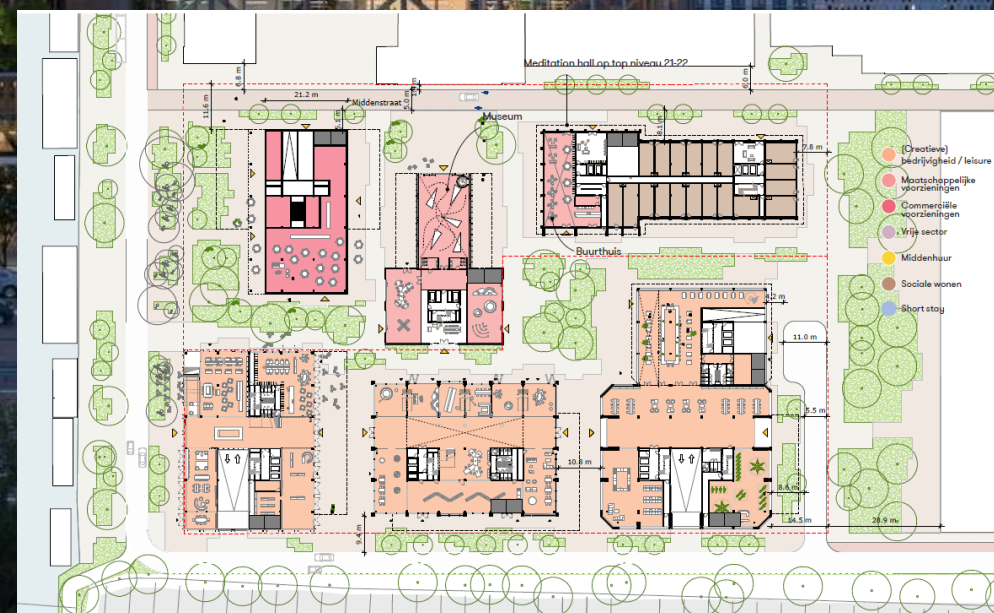
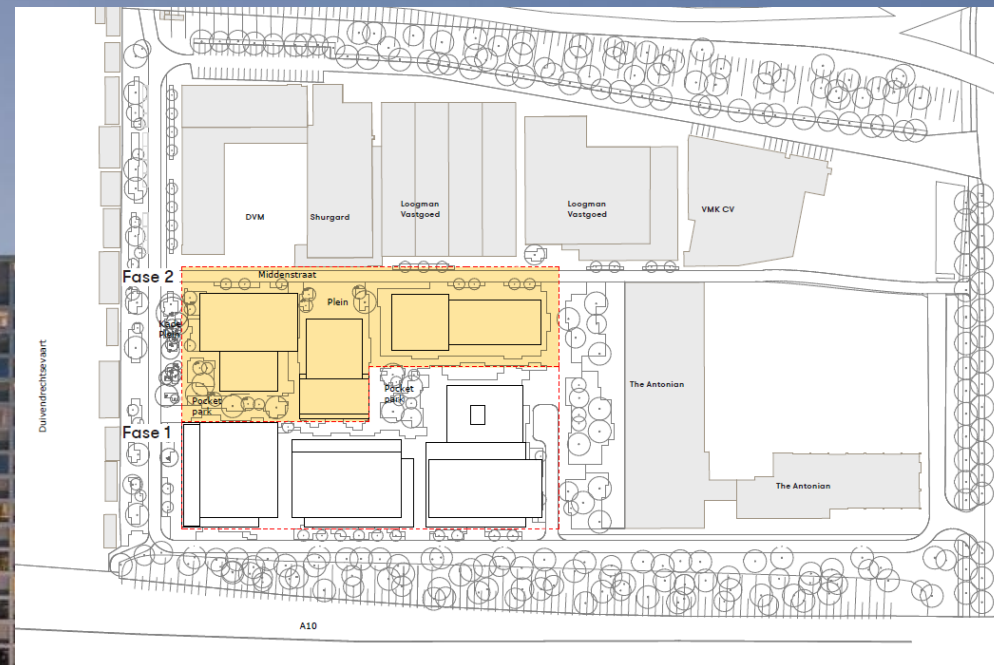
Locatie in nationale netwerk (auto)



Locatie in het stedelijk netwerk (OV)

De maatregelen op duurzame mobiliteit maken integraal onderdeel uit van het stedenbouwkundig en architectonische planconcept. De voor mobiliteit relevante onderdelen van het planconcept zijn:

- De ontwerptekeningen in dit mobiliteitsplan zijn overgenomen uit het Ruimtelijk Plan_Fase 2_23.09.2022. Waar beelden in dit mobiliteitsplan afwijken van meer recente stedenbouwkundige uitwerkingen, zijn deze niet meer geldig.*



Projectbeeld



Programma en doelgroep

Nut en noodzaak van mobiliteitsmaatregelen hangen af van het beoogde programma en hun doelgroep (worst case scenario). Programma en doelgroep zien er als volgt uit:

- Mix wonen en werken met erbij passende voorzieningen, ontwikkeld in twee fases.
- Fase 1 is het deel aan de snelweg en bestaat uit werkruimtes (max. 30.000 m² grote bedrijven en minimaal 10.000 m² kleine - middelgrote bedrijven) voor (creatieve) bedrijvigheid en leisure.
- Fase 2 ligt achter fase 1 die daarmee tevens als geluidswering dient. Dit deel bestaat uit woningen en extended stay in combinatie met maatschappelijke en commerciële voorzieningen geconcentreerd in de plinten.
- Woningen betreffen appartementen voor 1-2 persoons huishoudens met een oververtegenwoordiging van jongeren. De woningen variëren volgens de richtlijnen in prijsklassen (30% sociaal, 40% middelduur en 30% vrije sector) en grootte. Voor het onderscheid tussen de verschillende huursegmenten zijn de (geïndexeerde) huurprijzen uit de Verordening Doelgroepen Woningbouw Ouder-Amstel 2020 als uitgangspunt genomen.
- Naast reguliere woningen komen er extended stay eenheden, bijv. gericht op expats.
- Maatschappelijke voorzieningen betreffen functies, zoals buurthuis, designmuseum, meditation hall en gezondheidscentrum.
- Commerciële voorzieningen betreffen op het gebied gerichte functies, zoals een gemakswinkel en horeca.

Onderscheid huursegmenten:

- > Sociaal: minder dan €808,06 maand
- > Middelduur: €808,06 tot en met €1.100 per maand
- > Vrije sector: meer dan €1.100 per maand

Fase 1:

- > creatieve bedrijvigheid
- > leisure

> **45.000 m² totaal**

Fase 2

- > 24.000 m² aan woningen (390 stuks)
- > 7.600 m² aan extended stay (154 stuks)
- > 1.900 m² maatschappelijke voorzieningen
- > 1.000 m² commerciële voorzieningen
- > 500 m² creatieve bedrijfsruimte

> **35.000 m² totaal**

Totaal 80.000 m²

programma overzicht

fase 2

kavel 4

Type	BVO
Wonen (sociaal+middenhuur)	16.800 m ²
Maatschappelijk	800 m ²
Creative bedrijvigheid	500m ²
	18.100 m ²

kavel 5

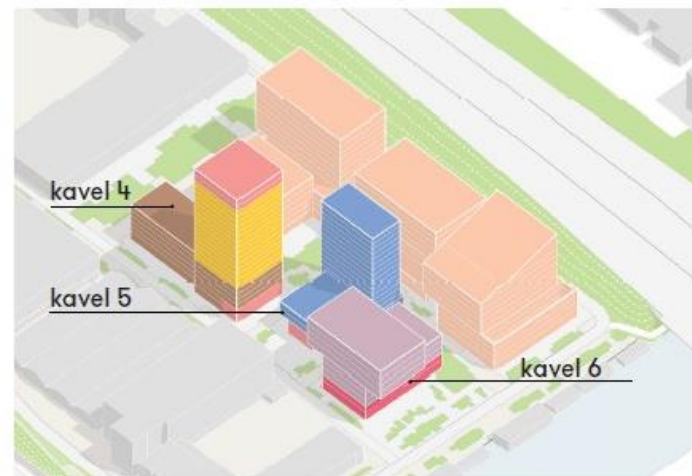
Type	BVO
Extended stay	7.600 m ²
Maatschappelijk	800 m ²

8.400 m²

kavel 6

Type	BVO
Vrije sector	7.200m ²
Maatschappelijk	300 m ²
Commercieel	1.000 m ²

8.500 m²

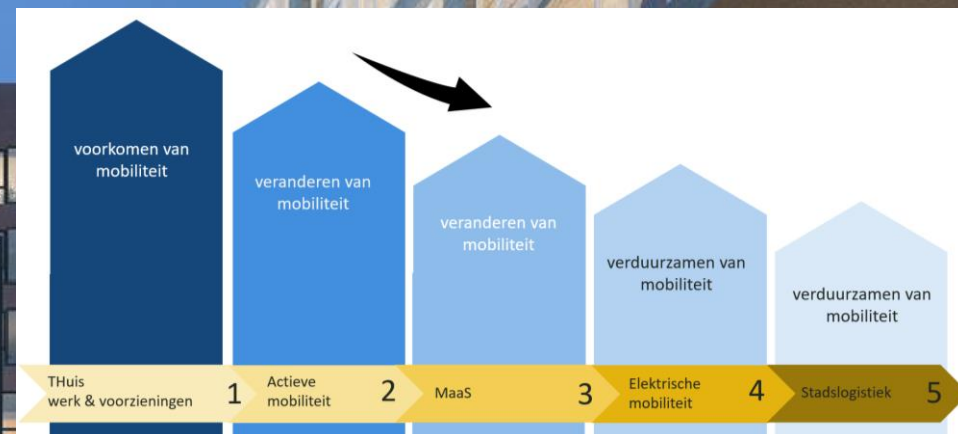


totaal fase 2

Type	BVO
Creative bedrijvigheid	500 m ²
Maatschappelijk	1.900 m ²
Commercieel	1000 m ²
Wonen	24.000 m ²
Extended stay	7.600 m ²

35.000 m²

Maatregelen Duurzame Mobiliteit



De Thames sequentie is een door Over Morgen ontworpen methode om op systematische wijze tot een afgewogen set van duurzame mobiliteitsmaatregelen te komen. Het grote doel is hierbij het reduceren en verschonen van het autobezit en -gebruik volgens de trits: voorkomen, veranderen en verduurzamen.

De eerste stap is het **voorkomen van mobiliteit** door de noodzaak van verplaatsing weg te nemen. Goede thuiswerkvoorzieningen en nabijheid van voorzieningen moeten hiervoor zorgen.

De tweede stap is het **veranderen van de mobiliteit** door mensen uit de auto te krijgen en zich te laten verplaatsen met behulp van meer gezonde en duurzame modaliteiten. Voorzieningen voor actieve mobiliteit (wandelen en fietsen), openbaar vervoer en deelauto's (gebundeld in Mobility as a Service concepten) dragen hier aan bij.

De derde stap is het **verduurzamen van mobiliteit** door deze te verschonen. Waar autobezit en -gebruik onvermijdelijk is, moet deze stap leiden tot maximaal gebruik van schonere alternatieven zoals elektrische mobiliteit (of waterstof) en slimme oplossingen voor stadslogistiek.

In de hierop volgende pagina's komen de voorgenomen maatregelen voor ADD in beeld. Beginnend bij de algemene visie op duurzame mobiliteit en daarna uitgewerkt per onderdeel van de Thames sequentie.

Maatregelen Duurzame Mobiliteit

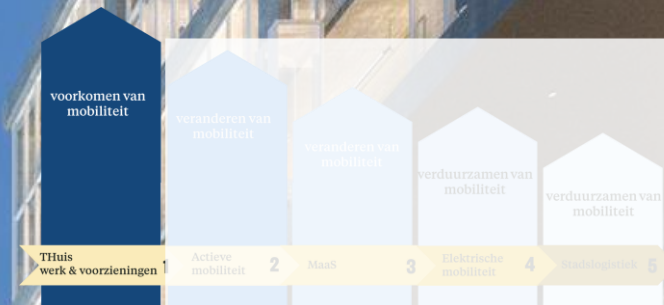


Duurzame mobiliteitsvisie

Steden groeien wereldwijd. Hiermee groeit ook het aantal auto's, met meer files en vervuiling als gevolg. De toekomstige autonome verslechtering van de bereikbaarheid per auto kan maar voor een beperkt deel worden gecompenseerd met investeringen in het autonetwerk. Het autonetwerk heeft in grote mate de maximale capaciteit al bereikt en de mogelijkheden voor het accommoderen van extra vraag zijn zeer beperkt. Zo ook in de Werkstad OverAmstel. De inzet is dan ook met maatregelen de modal split te verplaatsen van auto's naar duurzame mobiliteit. Dat begint bij het ontwikkelen van gemengde stadsgebieden zoals ADD als onderdeel van Werkstad OverAmstel. De nabijheid van (dagelijkse) voorzieningen voorkomt autobewegingen, zeker als deze voorzieningen eenvoudiger te bereiken zijn met duurzame mobiliteitsmiddelen dan met de auto. De in het mobiliteitsplan van ADD opgenomen maatregelen richten zich dan ook in eerste instantie op het stimuleren van verplaatsingen te voet, fiets en openbaar vervoer. Uitstekende toegankelijkheid, stallingsruimten, laadplekken en connectie met metrostation zorgen er voor dat je met behulp van deze vervoersmiddelen snel op pad bent. Tegenover excellente voorzieningen voor deze modaliteiten, staan ontmoedigende maatregelen voor de fossiele auto. ADD is bereikbaar met de auto, maar parkeerruimte is schaars, kostbaar en vraagt loopwerk naar je bestemming. Makkelijker wordt het als je een elektrische auto rijdt of deelauto gebruikt. Niet iedereen kan tenslotte (altijd) te voet, fiets of met het openbaar vervoer komen. Delen wordt gestimuleerd door een pakket van deelmodaliteiten aan te bieden die eenvoudig ontsloten wordt via een MaaS-app.



Maatregelen Duurzame Mobiliteit



Thuis, werk en voorzieningen

De eerste stap is het voorkomen van mobiliteit door de noodzaak van verplaatsing weg te nemen. Goede thuiswerkvoorzieningen en nabijheid van werkgelegenheid en voorzieningen moeten hiervoor zorgen. De volgende maatregelen zijn voorzien voor ADD:

- Ontwerp woningen met logische werkplek.
- Hoogwaardige internetverbinding.
- Aanwezigheid van commerciële en maatschappelijke voorzieningen, zoals: winkels, horeca, leisure, fitness, co-working plekken, gezondheidscentrum en meditation hall voor gebruikers van het ADD.
- Voorzieningen zijn geclusterd aan het centrale plein, waar ook een groot deel van de toegangen van gebouwen zijn ontsloten.
- Goede voorzieningen voor levering van pakketjes in complex.



Maatregelen Duurzame Mobiliteit

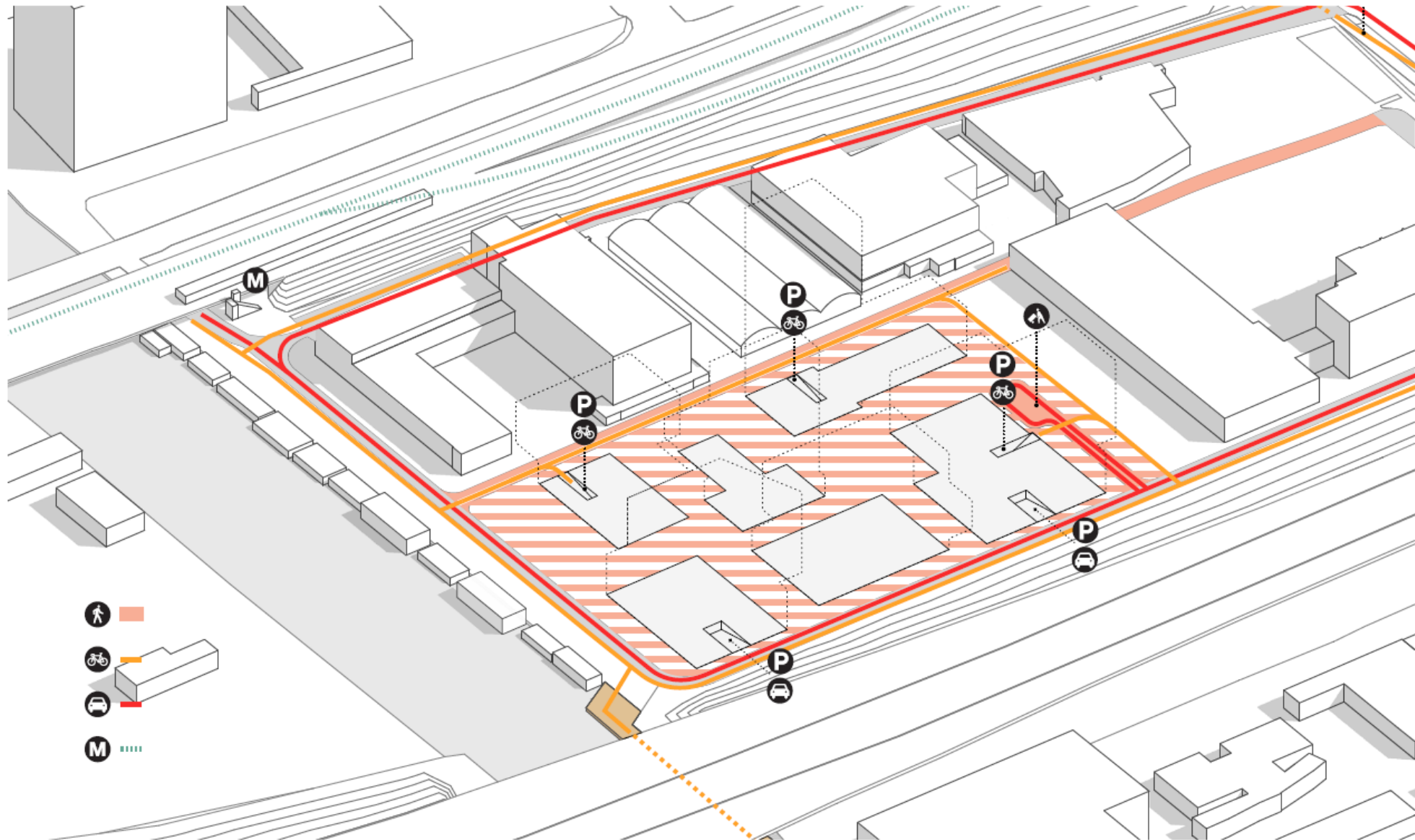


Actieve mobiliteit

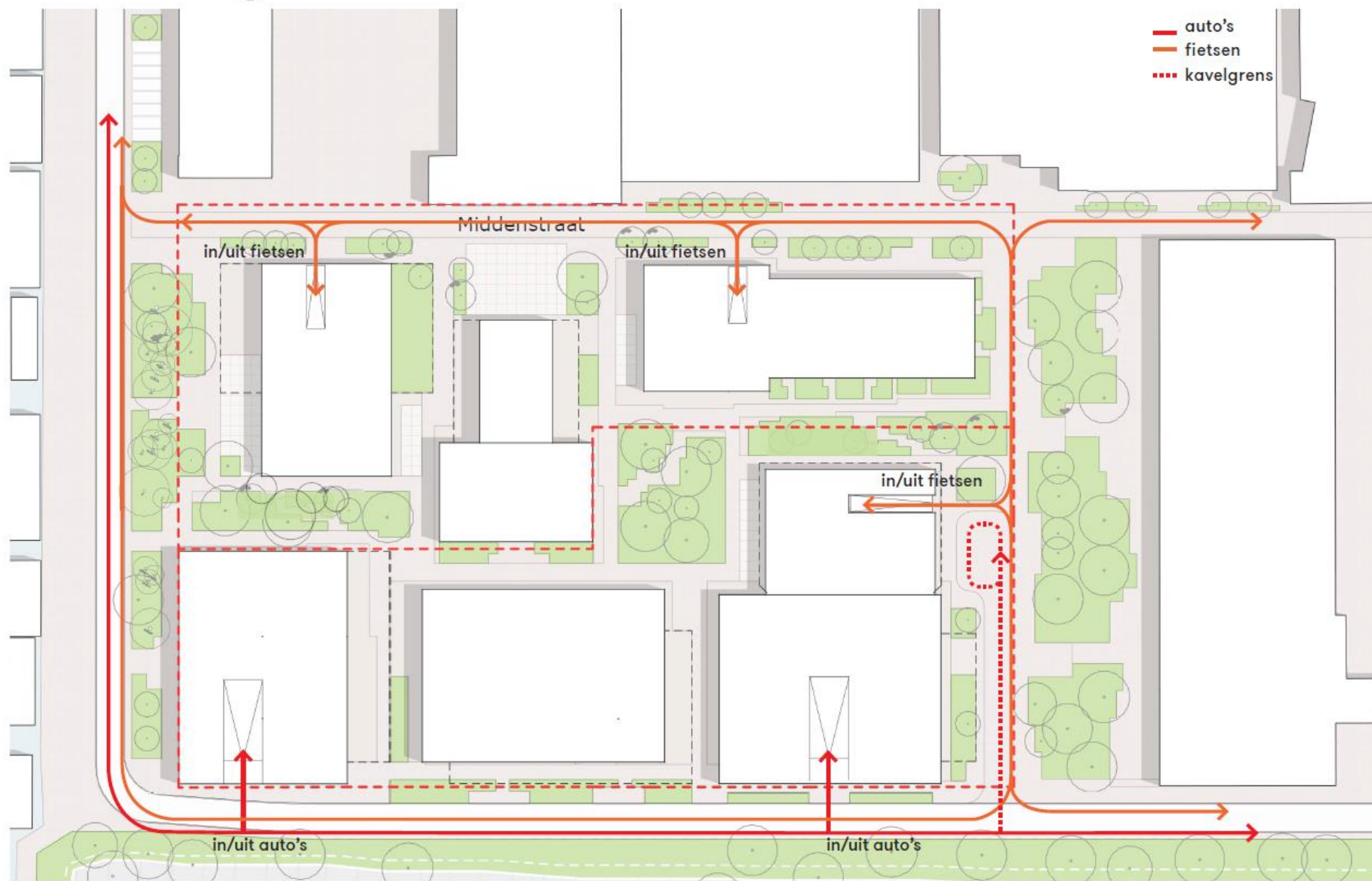
De tweede stap is het veranderen van de mobiliteit door mensen uit de auto te krijgen en zich te verplaatsen met behulp van meer gezonde en duurzame modaliteiten. Voorzieningen voor actieve mobiliteit (wandelen en fietsen) dragen hier aan bij. Het faciliteren en stimuleren van wandelen, fietsen en ov heeft effect op lagere auto-afhankelijkheid en zorgt er voor dat actieve mobiliteit een steunpilaar is van het concept. De volgende maatregelen zijn voorzien voor ADD:

- Willem Fenengastraat als belangrijkste route ingericht voor langzaam verkeer. De hoofdtoegang van de parking is aan de verbindingsweg langs de A10. Hoofdtoegang voor fietsers en voetgangers is via de Willem Fenengastraat.
- Autovrije buitenruimte ingericht op langzaam verkeer en schone en kleinschalige logistiek.
- Betaald ondergronds parkeren in de vorm van abonnementen.
- Snelste toegang tot gebouwen middels langzaam verkeer. Toegang tot de fietsenstalling en de parkeergarage zijn gescheiden van elkaar, zodat er geen kruisende stromen binnen het complex ontstaan.
- Grote ondergrondse stallingen met decentrale stijpunten naar gebouwen, waardoor nabij bestemming gestald kan worden.
- Aantrekkelijke en duidelijk herkenbare hoofdtoegangen in de vorm van hellingsbanen.
- Stallingen voor personeel en bewoners in ondergrondse stallingen.
- 20% meer stallingsplekken dan volgens gemiddelde normering noodzakelijk.
- Specifieke ruimte (ca.15%) voor scooters, scootmobiel en bijzondere fietsen zoals bakfietsen en speedpedelecs.
- Stallingen voor bezoekers komen in de buitenruimte middels stallingsvakken bij entrees van gebouwen.
- Fietsenstallingen binnen en buiten vormgegeven volgens het kwaliteitskeurmerk FietsParKeur 2.0.

ontsluiting



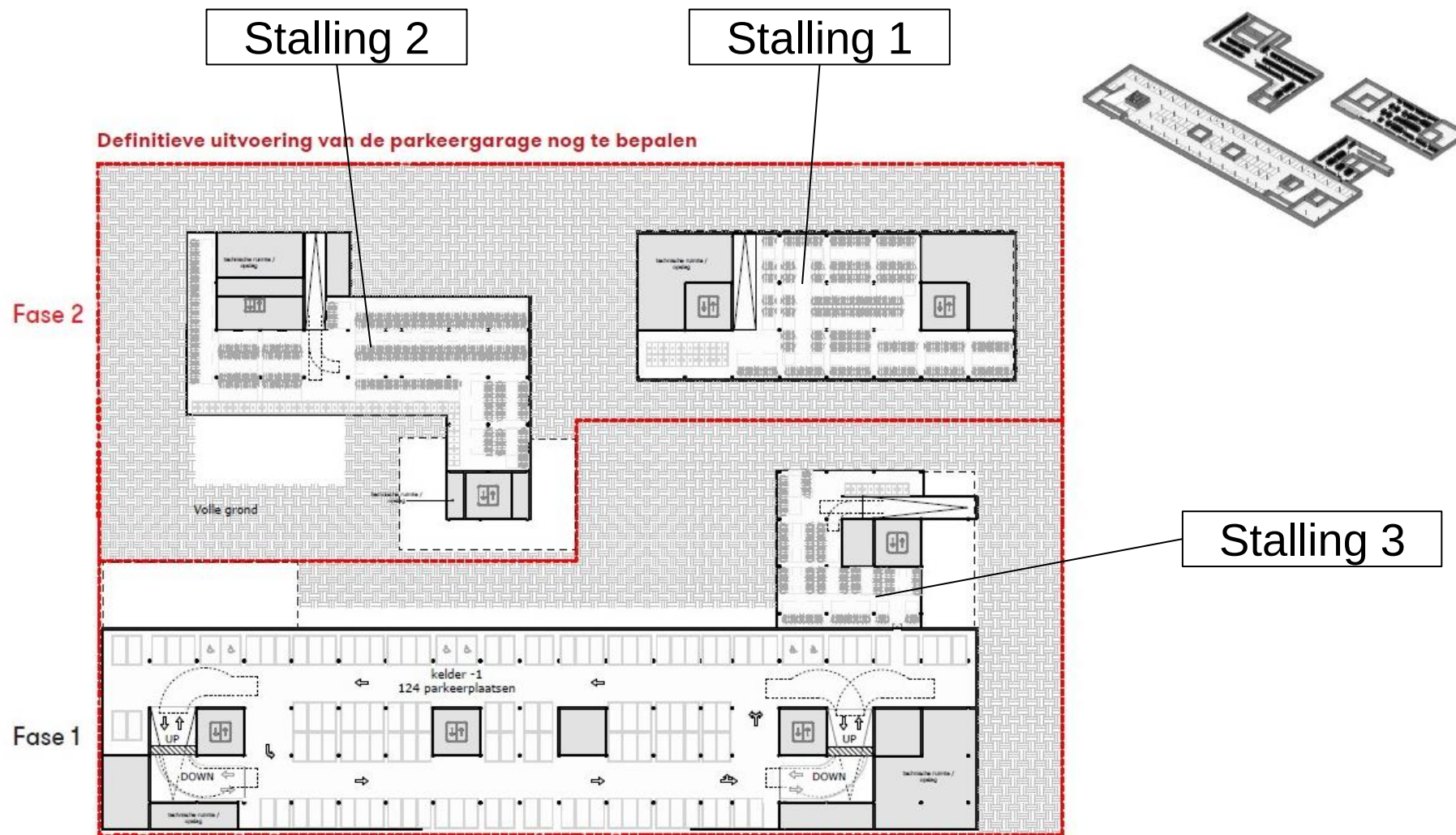
ontsluiting



parkeergarage -1

totaal fase 1 + fase 2: auto's 254 | fietsen ca.2600

fase 2: fietsen ca.1900



Maatregelen Duurzame Mobiliteit



Mobility as a service (MaaS)

Naast actieve mobiliteit is MaaS een manier om mobiliteit te veranderen. Voorzieningen voor openbaar vervoer en deelauto's (gebundeld in Mobility as a service concepten) dragen bij aan het verminderen van autogebruik. De inzet van een MaaS platform en het hiermee aanbieden van aantrekkelijke en betaalbare alternatieven voor de eigen auto is voor mensen aanleiding om de eigen (tweede) auto de deur uit te doen of de aanschaf van een auto uit of af te stellen. De volgende maatregelen zijn voorzien voor ADD:

- 6 elektrische deelauto's voor bewoners in de parkeergarage.
- 4 elektrische deelauto's voor werknemers.
- Open systeem voor werknemers, bewoners ADD en anderen. Ontsloten via bestaande app(s) van bestaande aanbieder(s).
- Met deelmobiliteitsaanbieder(s) wordt een introductiepakket besproken.
- Deelauto's gesitueerd in de garage op een goed zichtbare plek (inrit) en nabij lift en doorgang naar fietsenstalling.
- Parkeerplaatsen gereserveerd voor deelauto's komen boven op de normering.
- Betaald parkeren voor auto's stimuleert gebruik deelauto's.
- Deelmobiliteit middels overeenkomst vast te leggen met een aanbod garantie van min 10 jaar voor 10 auto's.
- Aanbod kan gedurende looptijd uitgebreid worden i.v.m. aanwezige overcapaciteit parkeerplaatsen.
- Aanbod deelmobiliteit met elektrische fietsen en bakfietsen via regulier aanbod op straat.
- Extended stay eenheden zijn voorzien van vast swap-bike abonnement.

Maatregelen Duurzame Mobiliteit



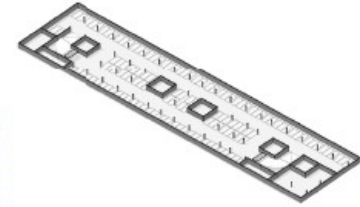
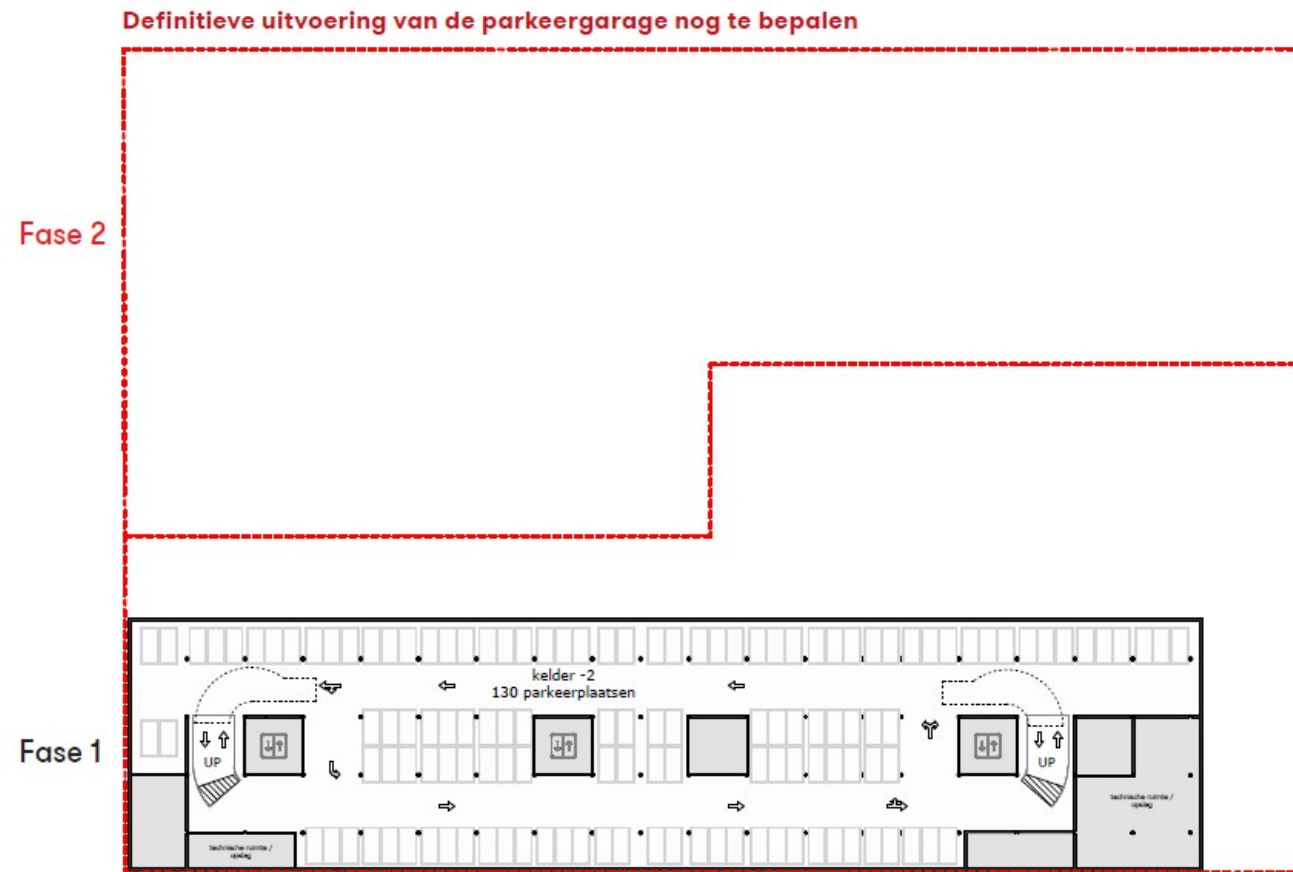
Elektrische mobiliteit

De derde stap is het verduurzamen van mobiliteit door deze te verschonen. Waar autobezit en -gebruik onvermijdelijk is, moet deze stap leiden tot maximaal gebruik van schonere alternatieven zoals elektrische mobiliteit (of waterstof). Slimme en schone mobiliteitsoplossingen zijn de standaard: uitgangspunt is zero emissie en lokaal opgewerkte energie (Vehicle2Grid). Waterstof is niet geschikt voor compact gebouwde woon-werkgebieden. De volgende maatregelen zijn voorzien voor ADD:

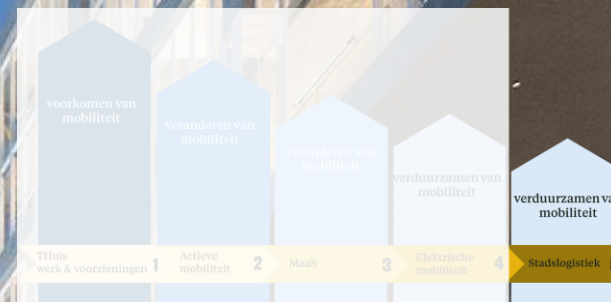
- 25% van de fietsparkeerplaatsen in de kelder zijn voorzien van een oplaadmogelijkheid voor elektrische fietsen.
- Laadplekken (snelladen) voor cargobikes bij commerciële ruimten op begane grond.
- Elektrische laadvoorzieningen bij ca.15% van de parkeerplaatsen, geclusterd bij de centrale toegang tot de garage.
- 'Elektrisch parkeerblok' met gereduceerde kans op botsingen en gesitueerd dichtbij de uitgang en ventilatie, ten behoeve van brandveiligheid.
- Vehicle2grid laadpalen die stroom kunnen leveren en terugnemen van het gebouw en daarmee ook als opslag kunnen dienen.
- Leidinginfrastructuur (loze leidingen) bij overige parkeerplaatsen voor toekomstige uitbreiding van laadpunten (wettelijk verplicht).
- Netaansluiting en trafo is op toekomstige groei van aantal laadpunten voorbereid.

parkeergarage -2

totaal: auto's 130



Maatregelen Duurzame Mobiliteit



Stadslogistiek

Stadslogistiek is een belangrijk onderdeel van mobiliteit. Een slim logistiek systeem voorkomt verkeersbewegingen van bestelbusjes en vrachtwagens. De volgende maatregelen zijn voorzien voor ADD:

- Brede paden door buitenruimte voor excellente toegankelijkheid schone logistiek zoals cargobikes en compacte distributievoertuigen.
- Zero emissie zone in centrale buitenruimte voor schone logistiek met directe toegangen tot de gebouwen. Enkele plaatsen voor schone busjes en taxi's.
- Pakketkluisen bij enkele centrale toegangsruimten van gebouwen, in de buurt van laad en los plekken van busjes.
- Logistieke straat buitenom, parallel aan A10 voor vrachtwagens en busjes. Verwijderd van langzaam verkeersstromen en buiten zero emissie zone.
- Aan de weg enkele plaatsen voor busjes en taxi's op fossiele brandstof. Aan venstertijden gebonden laad- en losplek (ochtend) aan kadezijde die in middag en avond voor terras gebruikt wordt.
- Verkenning naar centrale laad- en losplek voor logistieke vrachtwagens en vuilniswagens. Dit ter voorkoming van verkeersbewegingen met bevoorrading of afvalcontainers buitenom of rondom het gebouw.

Duurzame parkeer- en stallingsbalans



Normering parkeren

De gemeente Ouder-Amstel heeft een ambitieus duurzaamheidsbeleid, vastgelegd in de 'Beleidsnotitie Duurzaamheid Ouder-Amstel 2017-2021'. In dit beleid neemt het verduurzamen van mobiliteit een belangrijke rol in. Deze behelst dat langzaam en duurzaam verkeer voor autoverkeer gaat. De doorvertaling van deze ambitie naar het parkeerbeleid geschiedt in stapjes. Waar in generiek parkeerbeleid nog wordt uitgegaan van de normeringen van CROW, wordt bij nieuwe stadsontwikkelingen hoog ingezet op duurzame mobiliteitsmaatregelen in combinatie met ontmoediging van autogebruik door uit te gaan van **maximum** parkeernormen (minder mag, meer niet). Zo ook in Werkstad OverAmstel waar de ontwikkeling van ADD onder valt. In het gebiedsgerichte beleid 'Werkstad OverAmstel – Richtlijnen voor Ontwikkeling' staat hierover het volgende:

- De unieke uitgangssituatie in dit gebied is het aanwezige hoogwaardige openbaar vervoer. De stations kunnen veel beter worden benut door op loopafstand van de stations te verdichten. Duurzame mobiliteit is het uitgangspunt; ieder bedrijf wordt gevraagd hierop een visie te ontwikkelen. (p.17)
- Het is wenselijk de automobilititeit te verminderen en in te zetten op openbaar vervoer, fiets en het gebruik van deelauto's. Bedrijven maken een mobiliteitsplan om duurzame vormen van vervoer te stimuleren. Elektrisch vervoer wordt aangemoedigd door laadplekken aan te bieden. (p.50)

Het parkeerbeleid voor de Werkstad OverAmstel is verder uitgewerkt in de 'Uitwerking Leidraad parkeren Gebiedsontwikkeling Ouder-Amstel' (29 juni 2022). Deze uitwerking geeft een verdere nuancering op het bestaande parkeerbeleid en geeft de normen die toegepast moeten worden bij het afwijken van bestemmingsplan/omgevingsplan voor de gebiedsontwikkeling ADD.

Duurzame parkeer- en stallingsbalans



De Leidraad parkeren specificiceert de volgende uitgangspunten:

- De nieuwe ontwikkeling dient volledig te voorzien in de eigen parkeervraag. Ook bezoekers zijn hierin opgenomen. Bestaande parkeerproblemen hoeven niet opgelost te worden door nieuwe ontwikkelingen.
- Voor woningen zijn de parkeernormen aangegeven met een bandbreedte. Het staat de Ontwikkellende partij vrij om binnen deze bandbreedte het aantal parkeerplaatsen te bepalen.
- Er worden geen parkeervergunningen afgegeven voor parkeren in de openbare ruimte voor een nieuwe ontwikkeling.
- Een parkeerbalans kan worden opgesteld om optimaal gebruik te maken van de parkeermogelijkheden die worden gecreëerd door dubbelgebruik.
- Eén parkeerplaats voor een deelauto vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen voor wonen en/of werken. Het aantal benodigde bezoekersparkeerplaatsen kan niet verminderd worden door de inzet van deelauto's.

Wat betreft normering wordt in het beleid onderscheid gemaakt tussen A- en B-locaties. Een A-locatie ligt binnen een loopafstand van ca. 400m van een metrostation en/of binnen ca. 800m van een treinstation. Een B-locatie ligt verder daarvan af. De locatie ADD valt in zijn geheel onder de norm voor A-locaties voor wonen en werken. De hiermee van toepassing zijnde normen betreffen:

- Minimaal 0,1 en maximaal 0,5 parkeerplaats per woning, inclusief bezoekersparkeren;
- Bezoekersparkeren is 0,1 parkeerplaats per woning;
- Maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² bvo voor kantoren en werkruimte, inclusief bezoekersparkeren;
- Overige voorzieningen conform meest recente CROW-norm (zeer sterk stedelijk, centrum, waarbij de ondergrens van de norm wordt toegepast).

Voor minder validen (MiVa) parkeren hanteren wij de norm van 1 op 50 parkeerplaatsen. Deze norm is volgens CROW van toepassing bij grote parkeerterreinen en -garages.

Duurzame parkeer- en stallingsbalans



Parkeeroplossing (garage)

Wanneer de maximale parkeernormen toegepast worden op het programma, levert dit een parkeeropgave op van 184 parkeerplaatsen voor fase 1 en 143 parkeerplaatsen voor fase 2. Bovenop deze plaatsen komen de plekken voor deelauto's. Deze parkeerplaatsen kunnen tenslotte niet voor andere doeleinden gebruikt worden. Het totaal aantal parkeerplaatsen komt daarmee uit op 327 plaatsen. Een overzicht van de normen en benodigde parkeerplekken per functie is te zien op de volgende pagina.

Dit aantal zou nodig zijn als sprake is van vaste plekken voor gebruikers. Dit is echter niet het geval. Het parkeren wordt gereguleerd via betaald parkeren (abonnementen en pay per use), waarbij alle plekken gedeeld worden. Dit leidt tot dubbel ruimtegebruik, daar het gebruik van parkeerplaatsen door bewoners en bedrijven niet tegelijk plaatsvindt. Middels een parkeerbalans, waarin aanwezigheidspercentages van het CROW zijn toegepast, is aangetoond dat er op het drukste moment (werkdag-middag) een parkeerbehoefte is van 240 parkeerplaatsen.

Van dit aantal zijn minimaal 5 parkeerplaatsen voor mindervaliden. Deze worden gesitueerd bij een van de stijpunten vanuit de garage (minder dan 100 meter). 15% van de reguliere parkeerplaatsen in de garage is voorzien van een laadpaal. Daarnaast zijn alle deelauto's elektrisch. Dat betekent dat er ca.44 plaatsen (34 + 10) voor elektrische auto's zijn voorzien. De plekken voor EV zijn gereserveerd voor elektrische auto's, maar zijn niet toegewezen aan een enkele gebruiker.

De te realiseren garage heeft een mogelijke capaciteit van 254 parkeerplaatsen. Dat is 14 plaatsen meer dan benodigd. Deze overcapaciteit biedt de gelegenheid het aantal deelauto's op termijn te kunnen uitbreiden wanneer de vraag groter blijkt dan het aanbod.

Onderbouwing (afwijking) parkeernormen

Zoals eerder genoemd is het grootste deel van de toegepaste normen in de parkeeropgave gebaseerd op de Uitwerking Leidraad Parkeren Ouder Amstel. Voor woningen betekent dat een minimale norm van 0,1 en een maximale norm van 0,5 inclusief bezoekersparkeren. Voor de vrije markt woningen is gekozen voor een norm van 0,2 deze norm is overeengekomen met de gemeente Ouder Amstel.

De parkeernormen voor de niet-woonfuncties in het gebied zijn gebaseerd op de ondergrenzen van de CROW kencijfers voor centrumgebieden in een zeer sterk stedelijk gebied (conform Leidraad Parkeren). Sommige van de functies in het niet-woonprogramma staan niet vermeldt in de CROW kencijfers, daarom is in een aantal gevallen een referentie norm van het CROW opgenomen (vermeldt tussen haakjes in de onderstaande tabel). Voor de *Meditation Hall* is bijvoorbeeld de norm voor een dansstudio gebruikt. Een laatste voetnoot is dat het CROW geen kencijfers hanteert voor buurt- en dorpscentra (*overige winkels* in het niet-woonprogramma) in zeer sterk stedelijke centrumgebieden. Daarom is in de onderstaande tabel de norm voor het schil centrum opgenomen (1,8) om toch te voldoen aan de parkeerbehoefte.

Parkeeropgave zonder dubbel ruimtegebruik

Functies	Parkeernorm totaal #		Programma en opgave per fase					
			Fase1		Fase 2		Totaal	
			Stuks/m ²	Totaal pp	Stuks/m ²	Totaal pp	Stuks/m ²	Totaal pp
Woningen - sociaal en middelduur	0,10	p/stuk			256	26	256	26
Woningen - vrije markt - bezoekers	0,10	p/stuk			134	13	134	13
Woningen - vrije markt - bewoners	0,20	p/stuk			134	27	134	27
Extended stay eenheden (2*hotel)	1,10	p/10 kamers			154	17	154	17
Kantoren en werkruimte	1,00	p/250 m ²	45.000	180	500	2	45500	182
Commercieel - gemakswinkel (buurtsupermarkt)	0,40	p/100 m ²			-	-	-	-
Commercieel - overige winkels (buurt- en dorpscentrumcentrum)	1,80	p/100 m ²			-	-	-	-
Commercieel - horeca (cafe/bar/cafetaria)	4,00	p/100 m ²			1.000	40	1.000	40
Commercieel - overig (fitnessstudio/sportschool)	0,60	p/100 m ²			-	-	-	-
Maatschappelijk - buurthuis (bibliotheek)	0,10	p/100 m ²			-	-	-	-
Maatschappelijk - gezondheidscentrum (gezondheidscentrum)	1,00	p/bandelkamer/100 m ² *			800	8	800	8
Maatschappelijk - meditation hall (dansstudio)	0,70	p/100 m ²			300	2	300	2
Maatschappelijk - broedplaatsen (bedrijfsverzamelgebouw)	0,60	p/100 m ²			-	-	-	-
Maatschappelijk - museum (museum)	0,30	p/100 m ²			800	2	800	2
Deelauto's				4		6		10
TOTAAL M²			45.000		3.400			
TOTAAL STUKS				184		143		327

* rekening houdend met een ruimtegebruik van 100 m² per huisarts

** Voor de extended stay eenheden zijn normen voor extended stay uit de Amsterdamse bouwbrief toegepast

Parkeeropgave met dubbel ruimtegebruik

Parkeergarage openbaar	norm	we-och	we-mi	we-av	we-na	ko-av	za-mi	za-av	zo-mi	
Woningen - sociaal en middelduur (incl. bezoekersparkeren)	26	3	5	20	-	18	15	26	18	gemengd/uitwisselbaar
Woningen - vrije markt (bezoekers)	13	1	3	11	-	9	8	13	9	gemengd/uitwisselbaar
Woningen - vrije markt (bewoners)	27	13	13	24	27	21	16	21	19	gemengd/uitwisselbaar
Short Stay (bewoners)	17	8	8	15	17	14	10	14	12	gemengd/uitwisselbaar
Kantoren en werkruimte (kantoren/bedrijven)	182	182	182	9	-	9	-	-	-	gemengd/uitwisselbaar
Commercieel - gemakswinkel (supermarkt)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	gemengd/uitwisselbaar
Commercieel - overige winkels (detailhandel)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	gemengd/uitwisselbaar
Commercieel - horeca (bioscoop/theater/podium/e.d.)	40	2	10	36	-	36	16	40	16	gemengd/uitwisselbaar
Commercieel - overig (commerciele dienstverlening)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	gemengd/uitwisselbaar
Maatschappelijk - buurthuis (bioscoop/theater/podium/e.d.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	gemengd/uitwisselbaar
Maatschappelijk - gezondheidscentrum (sociaal medisch)	8	8	6	1	-	1	1	1	1	gemengd/uitwisselbaar
Maatschappelijk - meditation hall (sportfuncties binnen)	2	1	1	2	-	2	2	2	2	gemengd/uitwisselbaar
Maatschappelijk - broedplaatsen (kantoren en bedrijven)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	gemengd/uitwisselbaar
Maatschappelijk - museum (sportfuncties binnen)	2	1	1	2	-	2	2	2	2	gemengd/uitwisselbaar
Deelauto's	10	10	10	10	10	10	10	10	10	vaste plaatsen
Bruto opgave	327	230	240	131	54	123	81	129	88	

Netto opgave **240**

Waarvan parkeren voor MiVa (1:50) 5

Aantal laadpalen (15%) 44

	we-och	we-mi	we-av	we-na	ko-av	za-mi	za-av	zo-mi
Woningen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Woningen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Woningen (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Extended stay eenheden (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Kantoren en werkruimte (kantoren/bedrijven)	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commercieel - gemakswinkel (supermarkt)	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Commercieel - overige winkels (detailhandel)	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Commercieel - horeca (bioscoop/theater/podium/e.d.)	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Commercieel - overig (commerciele dienstverlening)	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Maatschappelijk - buurthuis (bioscoop/theater/podium/e.d.)	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Maatschappelijk - gezondheidscentrum (sociaal medisch)	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Maatschappelijk - meditation hall (sportfuncties binnen)	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Maatschappelijk - broedplaatsen (kantoren en bedrijven)	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Maatschappelijk - museum (sportfuncties binnen)	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Deelauto's	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

** Voor de extended stay eenheden zijn normen voor extended stay uit de Amsterdamse bouwbrief toegepast

Duurzame parkeer- en stallingsbalans



Parkeeroplossing (buitenruimte)

In de buitenruimte is enkel ruimte voor kort-parkeren. Het betreft standplaatsen voor logistiek in de vorm van een opstelplaats voor grotere busjes en vrachtwagens en enkele plaatsen voor kiss&ride te gebruiken door taxi's, kleinere transportbusjes en het oppikken van mensen door personenauto's.

Aanvullend is er ruimte voor kort-parkeren door bezoekers van het ADD. Hiervoor is behoefte aan enkele plaatsen aan de parallelweg A10 en insteekweg tussen het ADD en The Antonian. Van deze parkeerplaatsen is een paar plaatsen ingericht voor MiVa.

Aan parallelweg A10:

- > Laad- en losvoorziening vrachtwagens
- > Kort parkeren voor fossiel vervoer

Aan insteekweg:

- > Kort parkeren bezoekers
- > Enkele plaatsen voor MiVa
- > Kort parkeren voor schoon vervoer

Duurzame parkeer- en stallingsbalans



Normering stallingen

Voor fietsparkeren zijn de parkeernormen van CROW (Fietsparkeerkencijfers 2019) gehanteerd met uitzondering voor de woningen. Hiervoor is de Bouwbrief Fietsparkeren van de gemeente Amsterdam (2015) gebruikt. Reden hiervoor is dat de Bouwbrief meer onderscheid maakt in grootte van woningen. De CROW-kencijfers zijn bepaald op basis van de gemiddelde fietsparkeerbehoefte voor verschillende functies. Per functies is een bandbreedte genoemd waarbinnen het aanbod kan variëren. De maximale norm past bij een hoge ambitie en de minimale norm bij een lage ambitie. Uiteraard is bij het bepalen van de ambitie de (ruimtelijke) ontwikkelcontext van belang. Voor de ontwikkeling van Werkstad OverAmstel gaat de gemeente uit van 20% extra stallingen t.o.v. de gemiddelde CROW norm. Dit vanuit de verduurzamingsambitie van de mobiliteit. Voor ADD is deze verhoging toegepast voor, zowel de CROW-normen, als de normen opgenomen in de Bouwbrief.



Duurzame parkeer- en stallingsbalans



Stallingsoplossing

Wanneer de geldende maximale stallingsnormen toegepast worden op het programma, levert dit een stallingsopgave op van 1.329 stallingen voor fase 1 en 1.786 stallingen voor fase 2. Omdat de stallingen gecentreerd worden in drie grote besloten ondergrondse stallingen, is per stalling een dubbelruimtegebruiksrekening gemaakt. De stallingen voor bewoners uit gebouw 4 kunnen echter niet gebruikt worden door de bezoekers van andere voorzieningen, deze worden dus uitgesloten van de dubbelgebruik berekening.

In stalling 1 komen de fietsparkeerplekken voor bewoners van de sociale en middeldure huurwoningen en in stalling 3 komen de plekken voor de werknemers. Omdat er geen koppeling is tussen deze twee stallingen zijn er geen mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeerplekken. De parkeerbehoefte op het piekmoment is voor bewoners 815 plekken (werkdag nacht) in stalling 1 en voor werknemers 733 plekken (werkdagochtend en –middag) in stalling 3.

In stalling 2 komt het fietsparkeren van de bewoners van de vrije sector en extended stay eenheden samen met die van deel van de stallingsvraag van werknemers. Op het drukste moment van de week (werkdag-ochtend en -middag) is de gecombineerde behoefte 1.021 stallingen. Dit vormt de minimale stallingsopgave.

De gezamenlijke capaciteit van de ondergrondse stallingen is daarmee minimaal 2.569 stallingen. Bovenop deze plaatsen komen de stallingen voor bezoekers. Deze stallingen komen in de buitenruimte. Dit betreffen 184 plaatsen verspreid over het gebied (entrees). Het totaal aantal stallingen komt daarmee uit op minimaal 2.753 stallingen.

Stallingsopgave zonder dubbel ruimtegebruik

Functies	Stallingsnorm			Programma en opgave per fase					
	totaal	plus 20%	#	Fase1		Fase 2		Totaal	
				Stuks/m ²	Totaal	Stuks/m ²	Totaal	Stuks/m ²	Totaal
Woningen <50 m ² (Amsterdamse bouwbrief)	2,00	2,40	p/stuk			209	502	209	502
Woningen >50 - < 75 m ² (Amsterdamse bouwbrief)	3,00	3,60	p/stuk			146	526	146	526
Woningen >75 - <100 m ² (Amsterdamse bouwbrief)	4,00	4,80	p/stuk			35	168	35	168
Extended stay eenheden <50 m ² (Amsterdamse bouwbrief)	2,00	2,40	p/stuk			154	370	154	370
Extended stay eenheden >50 - < 75 m ² (Amsterdamse bouwbrief)	3,00	3,60	p/stuk			0	-	0	-
Kantoren en werkruimte - personeel (kantoor)	2,40	2,88	p/100 m ²	45.000	1.296	500	14	45500	1.310
Kantoren en werkruimte - bezoekers (kantoor)	5,50	6,60	p/balie*	5	33	1	7	6	40
Commercieel - gemakswinkel (supermarkt)	2,95	3,54	p/100 m ²				-	-	-
Commercieel - overige winkels (winkelcentrum)	2,75	3,30	p/100 m ²				-	-	-
Commercieel - horeca (restaurant - eenvoudig)	11,50	13,80	p/100 m ²			1.000	138	1.000	138
Commercieel - overig (fitness - schil centrum)	3,90	4,68	p/100 m ²				-	-	-
Maatschappelijk - buurthuis (bibliotheek)	3,50	4,20	p/100 m ²				-	-	-
Maatschappelijk - gezondheidscentrum - personeel (gezondheidscentrum)	0,50	0,60	p/100 m ²				-	-	-
Maatschappelijk - gezondheidscentrum - bezoekers (gezondheidscentrum)	2,00	2,40	p/100 m ²				-	-	-
Maatschappelijk - meditation hall (fitness - schil centrum)	3,90	4,68	p/100 m ²			800	37	800	37
Maatschappelijk - broedplaatsen - personeel (kantoor)	2,40	2,88	p/100 m ²			300	9	300	9
Maatschappelijk - broedplaatsen - bezoekers (kantoor)	5,50	6,60	p/balie*			1	7	1	7
Maatschappelijk - museum (museum)	0,95	1,14	p/100 m ²			800	9	800	9
TOTAAL M²				45.000		2.900			
TOTAAL STUKS					1.329	544	1.786		3.115

* 1 balie per entree

** Voor de extended stay eenheden zijn normen voor extended stay uit de Amsterdamse bouwbrief toegepast

Parkeeropgave met dubbel ruimtegebruik

Besloten stalling 1	norm
Woningen (bewoners) - sociaal en middelduur programma	815
Extended stay eenheden (bewoners)	-
Kantoren en werkruimte (kantoren/bedrijven)	-
Commercieel - gemakswinkel (supermarkt)	-
Commercieel - overige winkels (detailhandel)	-
Commercieel - horeca (bioscoop/theater/podium/e.d.)	-
Commercieel - overig (commerciële dienstverlening)	-
Maatschappelijk - buurthuis (bioscoop/theater/podium/e.d.)	-
Maatschappelijk - gezondheidscentrum (sociaal medisch)	-
Maatschappelijk - meditation hall (sportfuncties binnen)	-
Maatschappelijk - broedplaatsen (kantoren en bedrijven)	-
Maatschappelijk - museum (sportfuncties binnen)	-

we-och	we-mi	we-av	we-na	ko-av	za-mi	za-av	zo-mi
408	408	734	815	652	489	652	571
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-

Netto opgave **815**

Besloten stalling 2	norm
Woningen (bewoners) - vrije markt programma	380
Extended stay eenheden (bewoners)	414
Kantoren en werkruimte (kantoren/bedrijven)	596
Commercieel - gemakswinkel (supermarkt)	-
Commercieel - overige winkels (detailhandel)	-
Commercieel - horeca (bioscoop/theater/podium/e.d.)	-
Commercieel - overig (commerciële dienstverlening)	-
Maatschappelijk - buurthuis (bioscoop/theater/podium/e.d.)	-
Maatschappelijk - gezondheidscentrum (sociaal medisch)	-
Maatschappelijk - meditation hall (sportfuncties binnen)	-
Maatschappelijk - broedplaatsen (kantoren en bedrijven)	28
Maatschappelijk - museum (sportfuncties binnen)	-
Bruto opgave	1.418

we-och	we-mi	we-av	we-na	ko-av	za-mi	za-av	zo-mi
190	190	342	380	304	228	304	266
207	207	373	414	331	248	331	290
596	596	30	-	30	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
28	28	1	-	1	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
1.021	1.021	746	794	666	476	635	556

Netto opgave **1.021**

*Op basis van dezelfde aanwezigheidspercentages als voor autoparkeren

** Voor de extended stay eenheden zijn normen voor extended stay uit de Amsterdamse bouwbrief toegepast

Parkeeropgave met dubbel ruimtegebruik

Besloten stalling 3	norm
Woningen (bewoners)	
Extended stay eenheden (bewoners)	
Kantoren en werkruimte (kantoren/bedrijven)	733
Commercieel - gemakswinkel (supermarkt)	
Commercieel - overige winkels (detailhandel)	
Commercieel - horeca (bioscoop/theater/podium/e.d.)	
Commercieel - overig (commerciele dienstverlening)	
Maatschappelijk - buurthuis (bioscoop/theater/podium/e.d.)	
Maatschappelijk - gezondheidscentrum (sociaal medisch)	
Maatschappelijk - meditation hall (sportfuncties binnen)	
Maatschappelijk - broedplaatsen (kantoren en bedrijven)	
Maatschappelijk - museum (sportfuncties binnen)	

we-och	we-mi	we-av	we-na	ko-av	za-mi	za-av	zo-mi
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
733	733	37	-	37	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-

Netto opgave **733**

Openbaar stallen	norm
Woningen (bewoners)	
Extended stay eenheden (bewoners)	
Kantoren en werkruimte (kantoren/bedrijven)	
Commercieel - gemakswinkel (supermarkt)	
Commercieel - overige winkels (detailhandel)	
Commercieel - horeca (bioscoop/theater/podium/e.d.)	138
Commercieel - overig (commerciele dienstverlening)	
Maatschappelijk - buurthuis (bioscoop/theater/podium/e.d.)	
Maatschappelijk - gezondheidscentrum (sociaal medisch)	
Maatschappelijk - meditation hall (sportfuncties binnen)	37
Maatschappelijk - broedplaatsen (kantoren en bedrijven)	
Maatschappelijk - museum (sportfuncties binnen)	9
Bruto opgave	184

we-och	we-mi	we-av	we-na	ko-av	za-mi	za-av	zo-mi
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
7	35	124	-	124	55	138	55
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
19	19	37	-	37	37	37	28
-	-	-	-	-	-	-	-
5	5	9	-	9	9	9	7
30	58	170	-	170	101	184	90

Netto opgave **184**

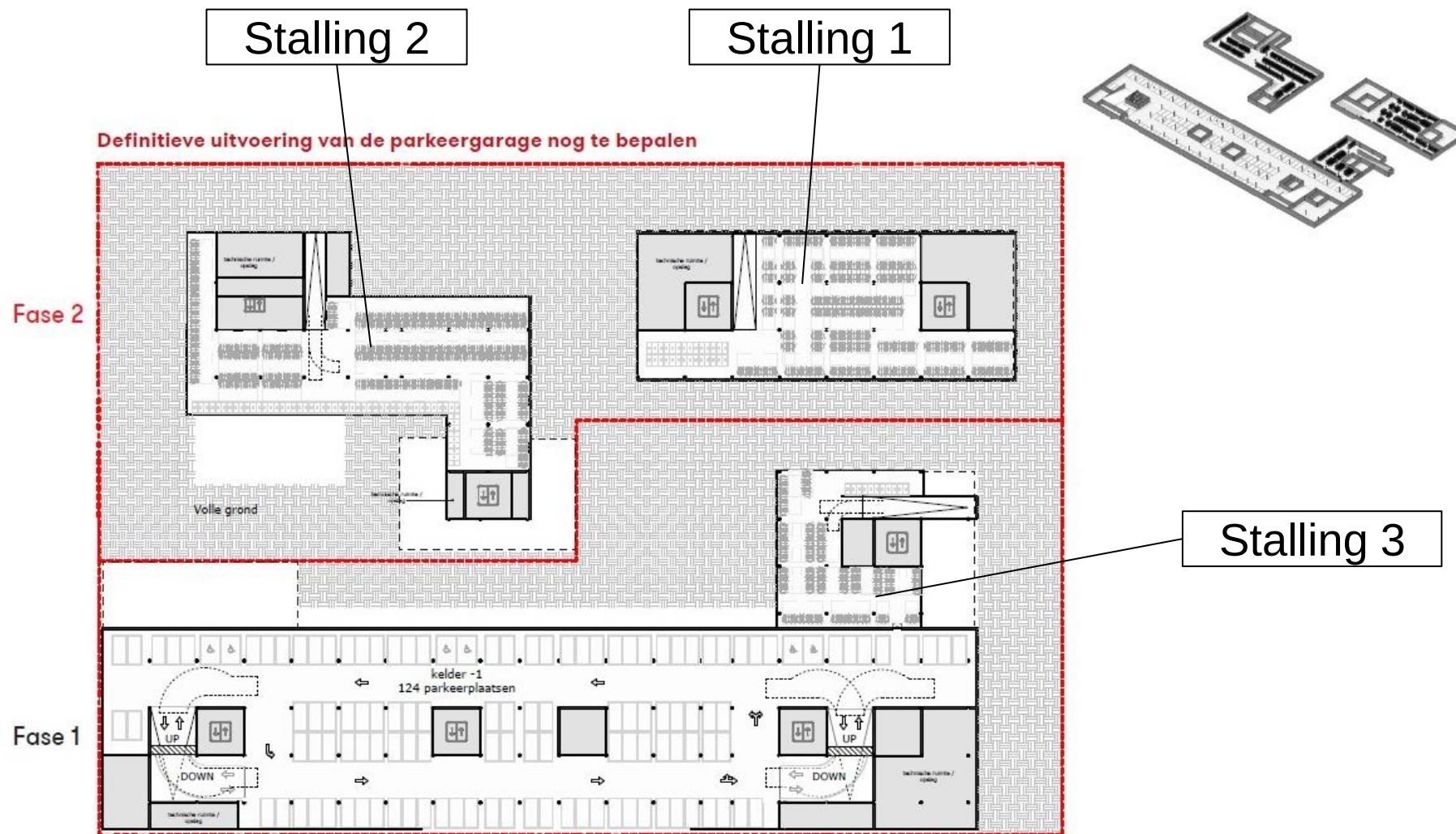
*Op basis van dezelfde aanwezigheidspercentages als voor autoparkeren

** Voor de extended stay eenheden zijn normen voor extended stay uit de Amsterdamse bouwbrief toegepast

parkeergarage -1

totaal fase 1 + fase 2: auto's 254 | fietsen ca.2600

fase 2: fietsen ca.1900



over morgen begint nu.

volg ons en blijf op de hoogte.



www.overmorgen.nl/aanmelden



@OverMorgen



OverMorgen

**OVER
MORGEN**