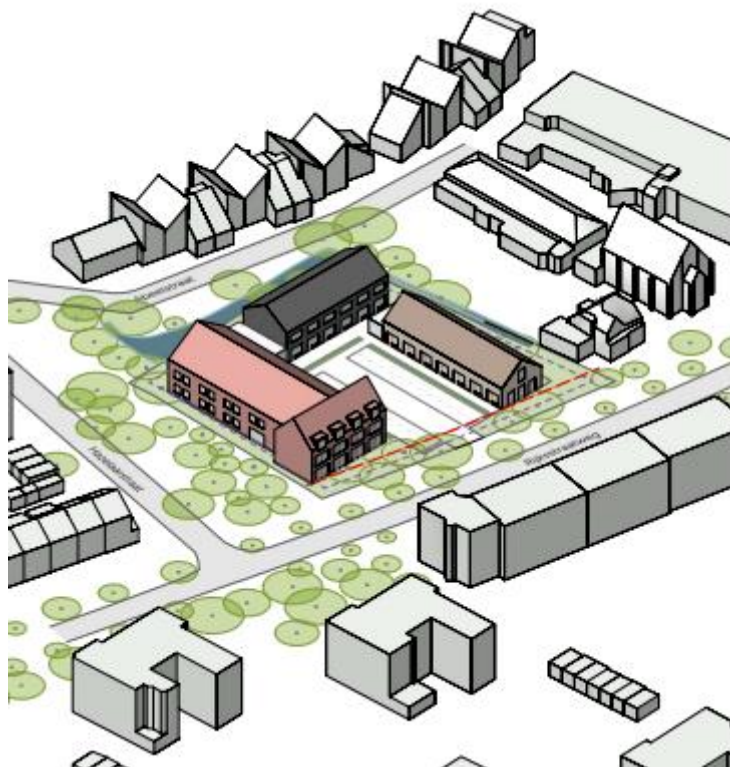


Notitie

Rijksstraatweg 125 Duivendrecht in opdracht van Giessenhof Projectontwikkeling



Auteur Floor van Dorresteyn
Datum 23 maart 2022 – [22 juni 2022](#)
Versie Definitief

Inhoud

1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	LEESWIJZER	3
2	BEPALING PARKEERVRAAG	4
2.1	ALGEMEEN	4
2.2	NORMATIEVE PARKEERVRAAG	4
2.3	DUBBELGEBRUIK VAN PARKEERPLAATSEN	4
3	BEPALING PARKEERAANBOD	5
4	PARKEERBALANS	6
5	MOBILITEITOPLOSSINGEN	6
5.1	VOORWAARDEN INZET DEELMOBILITEIT	7
6	CONCLUSIE.....	9

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Giessenhof projectontwikkeling is voornemens 36 wooneenheden te realiseren aan de Rijksweg 125 in Duivendrecht. In de huidige situatie zit hier het bedrijf Audio Electronics gevestigd, dat de parkeerbehoefte op eigen terrein oplost. Het ontwerp van de 36 wooneenheden is in nauwe samenspraak met de buurt opgesteld. Giessenhof projectontwikkeling heeft hier een participatietraject doorlopen. Daarbij zijn bewoners en belanghebbenden uit de omgeving betrokken. Dit heeft geleid tot het uiteindelijke voorstel om drie gebouwen met een dorps karakter / boerderij-ensemble op te leveren.

Deze ontwikkeling heeft consequenties voor parkeren. Daarbij is met de buurt en gemeente Ouder-Amstel afstemming gezocht over mogelijke parkeerscenario's. Giessenhof projectontwikkeling was voornemens een deel van de parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen en een deel in de openbare ruimte. Dit laatste zou gedaan worden door extra (openbare) parkeercapaciteit in de openbare ruimte te creëren. Hier konden buurtbewoners ook gebruik van maken. De gemeente Ouder-Amstel heeft echter aangegeven dat de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein opgelost dient te worden. Waarbij een belangrijk uitgangspunt is dat er niet te veel parkeercapaciteit aangelegd dient te worden. Gratis parkeercapaciteit in de openbare ruimte kan het voor huidige bewoners aantrekkelijker maken om een eigen auto te hebben, terwijl de gemeente juist wil inzetten op een lager autobezit.

Empaction is gevraagd, vanuit haar kennis en ervaring op parkeergebied, te adviseren en ondersteunen bij het parkeer- en mobiliteitsvraagstuk voor de herontwikkeling van de Rijksweg 125 in Duivendrecht. De uitdaging is om tot een duurzame parkeeroplossing te komen waarin alle betrokken partijen zich kunnen vinden. In dit rapport worden mogelijke oplossingsrichtingen voor de parkeeropgave verkend en onderbouwd.

1.2 Leeswijzer

De opbouw van deze rapportage is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de normatieve parkeerbehoefte als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkeling. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de mogelijkheden beschreven voor het realiseren van parkeeraanbod op eigen terrein. Daarna wordt in hoofdstuk 4 toegelicht hoe de vraag naar en het aanbod van parkeren zich tot elkaar verhouden. Op basis van de parkeerbalans wordt in hoofdstuk 5 aandacht besteed aan de mogelijkheden voor het inzetten van andere mobiliteitsoplossingen. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 een samenvatting gegeven van de voorgestelde parkeer- en mobiliteitsoplossing.

2 Bepaling parkeervraag

2.1 Algemeen

Voor het berekenen van de parkeervraag wordt uitgegaan van de meest recente parkeernormen van de gemeente Ouder-Amstel (Nota parkeernormen Ouder-Amstel; 2018) [en het paraplubestemmingsplan: Parkeren Ouder-Amstel: Regels \(ruimtelijkeplannen.nl\)](#). In deze nota parkeernormen geeft de gemeente aan in te zetten op sturend parkeerbeleid. Waarbij het parkeerbeleid is gericht op de beperking van niet-noodzakelijk autogebruik. Wat ten gunste komt van de leefbaarheid en het gemeentelijk milieubeleid. Daarnaast wordt meer ingezet op de beschikbaarheid van mobiliteitsdiensten (MaaS) en minder op autobezit. Autodelen draagt hieraan bij.

Voor het toepassen van parkeernormen wordt, conform deze nota, gebruik gemaakt van de actuele CROW-kencijfers. Het betreffende gebied waarin deze ontwikkeling zich volgens de nota parkeernormen bevindt is: Duivendrecht buiten het dorpscentrum. Hiervoor geldt dat volstaan wordt met de toepassing van de actuele CROW-kencijfers. De nieuwste kencijfers van het CROW zijn die uit de publicatie 381, gepubliceerd op 10 december 2018. Deze kencijfers worden gehanteerd voor de berekening van de parkeerbehoefte.

2.2 Normatieve parkeervraag

De CROW-kencijfers, publicatie 381 worden gebruikt voor het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte. Gezien de locatie van de Rijksstraatweg 125 gaat het om [zeer sterk](#) stedelijk gebied, schil centrum.

Tabel 1: normatieve parkeerbehoefte

Functie	Aantal	Functie t.b.v. norm	P-norm		Aantal pp (zonder dubbelgebruik)			
			Eigen geb.	Bezoek	Eigen geb.	Bezoek	Totaal	
Nieuwe situatie								
Woning	13	Koop, tussen/hoek	0,9	0,3	11,7	3,9	15,6	
Woning	11	Huur, etage, midden/goedkoop	0,4	0,3	4,4	3,3	7,7	
Woning	12	Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,3	0,2	3,6	2,4	6	
Totaal			1,6	0,8	19,7	9,6	29,3	

De normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe situatie ligt (afgerond) op 30 parkeerplaatsen.

2.3 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

De parkeerbehoefte van een ontwikkeling is gedurende de week niet constant. Bij iedere functie zijn de doelgroepen/gebruikers op verschillende momenten aanwezig. In het geval van het Rijksstraatweg 125 hebben bewoners bijvoorbeeld op andere momenten een parkeervraag dan hun bezoekers. Parkeerplaatsen zijn daarom dubbel te gebruiken. Om dit effect inzichtelijk te maken is hieronder de parkeerbehoefte van de te realiseren functies per dagdeel uitgewerkt. Daarbij is

gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in de CROW kencijfers, publicatie 381.

Tabel 2: aanwezigheidspercentages

Aanwezigheid	bruto	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	100%	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Bezoek	100%	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%

Tabel 3: parkeerbehoefte bij dubbelgebruik

Doelgroep	Totaal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	19,7	9,9	9,9	17,7	19,7	15,8	11,8	15,8	13,8
bezoekers	9,6	1,0	1,9	7,7	0,0	6,7	5,8	7,7	6,7
Totaal	29,3	10,8	11,8	25,4	19,7	22,5	17,6	23,4	20,5

De ontwikkeling op de Rijksstraatweg 125 zorgt voor een afgeronde parkeervraag van 26 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte is het grootst op de werkdagavond, op dat moment zijn zowel een groot deel van de bewoners, als hun bezoekers aanwezig.

3 Bepaling parkeeraanbod

Binnen het huidige plan is er ruimte voor het realiseren van 23 parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen worden ontsloten via de Rijksstraatweg. De te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein zijn uitwisselbaar door bewoners en bezoekers. De plaatsen worden niet exclusief ter beschikking gesteld aan individuele bewoners.



4 Parkeerbalans

In onderstaande tabel is de toename van parkeervraag per dagdeel afgezet tegen het te realiseren extra parkeeraanbod op eigen terrein. Op de werkdagavond en zaterdagavond is het aanbod onvoldoende om volledig te voorzien in de toenemende parkeervraag. Op die momenten is sprake van een tekort van 1 tot 3 parkeerplaatsen.

Tabel 4: parkeerbalans

parkeerbalans	Totaal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	19,7	9,9	9,9	17,7	19,7	15,8	11,8	15,8	13,8
bezoekers	9,6	1,0	1,9	7,7	0,0	6,7	5,8	7,7	6,7
Totaal	29,3	10,8	11,8	25,4	19,7	22,5	17,6	23,4	20,5
Parkeeraanbod	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0
Parkeerbalans	-6,3	12,2	11,2	-2,4	3,3	0,5	5,4	-0,4	2,5

5 Mobiliteitsoplossingen

De gemeente Ouder-Amstel benoemt in haar nota parkeernormen ook de mogelijkheid tot het inzetten van deelmobiliteitsoplossingen. Het faciliteren en aanbieden van een deelauto kan de mobiliteitsbehoefte van meerdere huishoudens invullen. Een deelauto kan namelijk door meerdere bewoners worden gebruikt. Hierdoor is het autobezit van autodelers lager en zijn er minder parkeerplaatsen nodig om aan de mobiliteitsbehoefte te voldoen.

Conform de Nota Parkeernormen van de gemeente Ouder Amstel vervangt één deelauto 4 personenauto's. Dit geldt alleen voor het gebruikersdeel van de parkeerbehoefte, voor bezoekers is het gebruik van deelmobiliteit minder aantrekkelijk en is een korting op de parkeernorm dus niet van toepassing. Onderstaande tabellen geven inzicht in het effect van de inzet van één deelauto op de normatieve parkeerbehoefte.

Tabel 5: normatieve parkeerbehoefte incl. deelmobiliteit

Functie	Aantal	Functie t.b.v. norm	P-norm		Aantal pp (zonder dubbelgebruik)		Totaal
			Eigen geb.	Bezoek	Eigen geb.	Bezoek	
Nieuwe situatie							
Woning	13	Koop, tussen/hoek	0,9	0,3	11,7	3,9	15,6
Woning	11	Huur, etage, midden/goedkoop	0,4	0,3	4,4	3,3	7,7
Woning	12	Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,3	0,2	3,6	2,4	6
Totaal					19,7	9,6	29,3
		Korting deelmobiliteit, inclusief 1 eigen plaats deelauto			-3	0	-3
Totale parkeerbehoefte					16,7	9,6	26,3

Tabel 6 geeft de parkeerbalans op basis van de aanwezigheidspercentages en de parkeerplaats voor één deelauto. De uiteindelijke parkeerbehoefte komt hiermee op 23 parkeerplaatsen en is daardoor gelijk aan het parkeeraanbod.

Tabel 6: parkeerbalans incl. deelmobiliteit

parkeerbalans	Totaal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	15,7	7,9	7,9	14,1	15,7	12,6	9,4	12,6	11,0
bezoekers	9,6	1,0	1,9	7,7	0,0	6,7	5,8	7,7	6,7
Totaal	25,3	8,8	9,8	21,8	15,7	19,3	15,2	20,2	17,7
Parkeeraanbod	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0
Parkeerplaats deelauto	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Parkeerbalans	-3,3	13,2	12,2	0,2	6,3	2,7	6,8	1,8	4,3

5.1 Voorwaarden inzet deelmobiliteit

Het effect van deelmobiliteit is afhankelijk van een aantal factoren. Om succesvol deelmobiliteit te implementeren zijn drie voorwaarden van belang:

1. Het aanbod dient kwalitatief goed te zijn
2. De omgeving moet beschermd zijn tegen eventueel uitwijkgedrag
3. De ontsluiting via andere mobiliteitsdiensten moet op orde zijn.

Kwalitatief aanbod

Een goed concept van deelmobiliteit kan er toe leiden dat het bezitten van een eigen auto minder noodzakelijk is. Het aanbod van deelmobiliteit moet aantrekkelijk zijn voor zoveel mogelijk nieuwe bewoners, zodat zij besluiten geen eigen auto te hebben. Voor een goed concept van deelmobiliteit zijn volgens Empaction een aantal voorwaarden belangrijk, we lichten de belangrijkste hieronder toe:

- Er moet een inclusief aanbod zijn waardoor het voor de verschillende doelgroepen en doeleinden interessant is.
- Dit betekent dat de deelauto ook beschikbaar moet zijn wanneer bewoners hier behoefte aan hebben. Bij de start van de ontwikkeling wordt daarom een deelauto aangeboden. Deelmobiliteit wordt gedurende meerdere jaren op deze locatie aangeboden, mits dit de behoefte is van bewoners. Wanneer er in zijn totaliteit geen vraag naar / behoefte aan deelmobiliteit is, zal in overleg met de gemeente worden besloten hoe om te gaan met het aanbod.
- Deelmobiliteit moet ook betaalbaar zijn en toegankelijk worden ontsloten. Een eigen auto is luxe en gemakkelijk, maar kost ook relatief veel geld aan belasting, verzekering, onderhoud, brandstof en afschrijving. Bij afname van een deelauto zijn de kosten inclusief. Met een reële prijs moet het voor bepaalde doelgroepen makkelijk zijn om via een app of toegankelijk abonnement gebruik te maken van een deelauto. Een twijfelaar wordt zo makkelijker over de streep getrokken. Dit laatste kan ook door een stukje vaste kosten van deelmobiliteit te

verweven in de bijdrage voor de VVE. Op die manier kunnen de gebruikskosten lager uitvallen.

- Er moet duidelijk worden gecommuniceerd over de nieuwe mobiliteitsvorm. Bij verkoop van de percelen/woningen is het belangrijk dat deelmobiliteit gereed staat bij het opleveren van de eerste woningen. Voor nieuwe bewoners is het duidelijk dat zij niet allen over een eigen auto kunnen beschikken. Deelmobiliteit dient om in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien. Door dit op te nemen in de huur- of koopovereenkomst en vooraf duidelijk te communiceren komen nieuwe bewoners niet voor verrassingen te staan.

In de basis moet een deelauto op dezelfde locatie worden teruggebracht als waar het wordt afgenomen. Enkele deelaanbieders (en dat zal in de toekomst vaker zo zijn) hebben mobiliteitshubs elders in het land of in de regio, waardoor je de deelauto ook op je bestemming kunt achterlaten. De kosten lopen hierdoor niet door als je op je bestemming geparkeerd hebt. Echter is voor deze ontwikkeling de aan locatie gebonden deelauto de beste oplossing. Wel heeft de gemeente Ouder Amstel aangegeven dat op meerdere locaties in Duivendrecht wordt gekeken naar de inzet van extra deelauto's. Het totaalaanbod in de stad wordt daardoor aantrekkelijker, ook voor nieuwe bewoners van de Rijksstraatweg.

Parkeerregulering omgeving

Wanneer deelauto's worden ingezet moet voorkomen worden dat toekomstige bewoners kunnen uitwijken naar beschikbare parkeerplaatsen in de omgeving en daar voor overlast zorgen. Wanneer parkeren in de openbare ruimte gratis en onbepert is, kunnen nieuwe bewoners de auto altijd op relatief korte afstand van de woning parkeren. Ook wanneer het parkeeraanbod op eigen terrein beperkt is. De drempel voor het bezit van een eigen auto is hierdoor laag en de kans op overlast in de omgeving aanwezig.

Op het moment dat er, door middel van parkeerregulering, geen gratis parkeerplaatsen in de buurt zijn, wordt autodelen aantrekkelijker. Daarnaast wordt de omgeving van de nieuwe ontwikkelingen beschermd tegen parkeeroverlast. Door een lagere parkeereis te hanteren wordt er een duidelijk signaal afgegeven aan toekomstige bewoners en worden vooral huishoudens getrokken die minder auto gebonden zijn. Autodelen is in dat geval een aantrekkelijk alternatief voor de eigen auto. Parkeerregulering in de omgeving maakt het mogelijk om het gebruik van de deelauto te optimaliseren.

~~In de omgeving van de Rijksstraatweg 125 is er sprake van een blauwe zone. Om te voorkomen dat bewoners van de nieuwe ontwikkeling hier parkeren zullen zij niet in aanmerking komen voor een ontheffing. Op die manier zal er geen overlast in de omgeving plaatsvinden.~~

Concurrerende alternatieven

Deelmobiliteit is nauwelijks interessant voor iemand die voor zijn dagelijkse verplaatsingen, zoals woon-werkverkeer, afhankelijk is van een auto. Voor verplaatsingen die maar een paar keer per

week of maand worden gedaan, zoals voor het sporten, bezoek naar vrienden/familie, boodschappen, maar ook voor dienstreizen bij een commerciële functie, kan deelmobiliteit juist wel een meerwaarde bieden. Dit geldt ook voor veel verplaatsingen die een huishouden vaak doet met een tweede of derde auto.

Voor het bereiken van de dagelijkse voorzieningen en de reis van- en naar het werk dient er in dat geval een concurrerend alternatief voor de eigen auto te zijn. De Rijksweg 125 bevindt zich vlak bij het centrum van Duivendrecht. De dagelijkse voorzieningen bevinden zich hierdoor allen binnen fiets- of loopafstand. Voor het woon-werk verkeer is in veel gevallen de afstand groter. Voor de middellange afstanden kan de elektrische fiets een oplossing bieden. Voor de langere afstanden is het OV het enige concurrerende alternatief. Een verplaatsing met het OV is pas competitief als de totale reistijd van de deur-tot-deur (keten)verplaatsing maximaal anderhalf keer zo is als dezelfde reis per auto. Een beperkte reistijd naar een station is een voorwaarde om het OV concurrerend te laten zijn ten opzichte van de auto. Het station Duivendrecht bevindt zich binnen 5 minuten fietsen van de ontwikkellocatie. Vanaf dit station bevindt je je binnen 15 minuten in Amsterdam en zijn ook andere locaties in de buurt zeer goed bereikbaar. Daarmee biedt OV een zeer aantrekkelijk alternatief voor de eigen auto.

6 Conclusie

- In totaal zijn er 23 parkeerplaatsen nodig om te voorzien in de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers.
- Een deel van de mobiliteitsbehoefte van bewoners wordt gefaciliteerd door in te zetten op deelmobiliteit. Hierdoor is er minder parkeercapaciteit in het gebied nodig.
- Een goed aanbod van deelmobiliteit, bescherming van de omgeving en concurrerende alternatieven in de omgeving maken dat deelmobiliteit hier kansrijk is.
- De geboden dienst wordt voor meerdere jaren gegarandeerd, mits bewoners hier behoefte aan hebben. Als na verloop van tijd blijkt dat er geen vraag is naar deelmobiliteit wordt in overleg met de gemeente bepaald hoe omgegaan wordt met het aanbod.
- In de omgeving is sprake van een blauwe zone. Bewoners van de Rijksweg 125 komen niet in aanmerking voor een ontheffing. Zo veroorzaken zij geen parkeerdruk in de openbare ruimte.

