

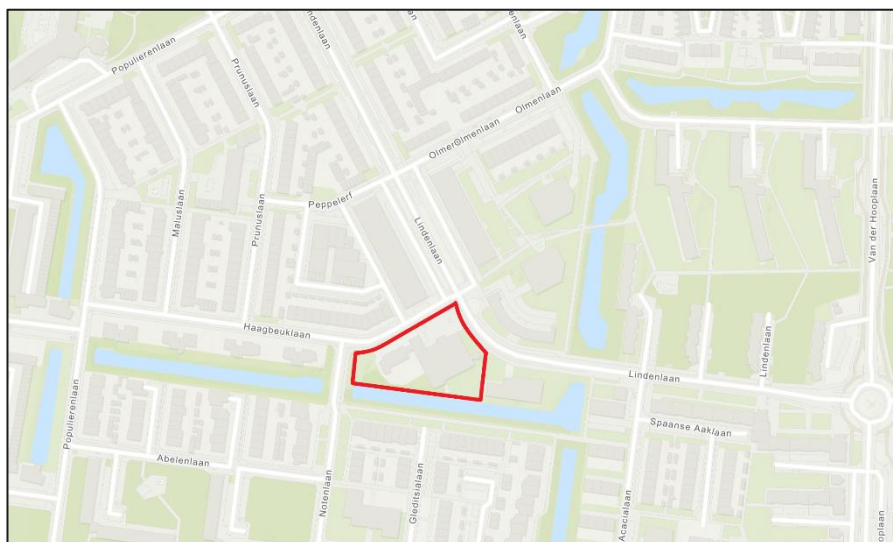
Opdrachtgever CAD 3 B.V.  
Datum 17 maart 2023  
Kenmerk 014479.20230310.N1.03  
Pagina 1/13

## Parkeeronderzoek Haagbeuklaan 1-3 Amstelveen

### 1. Inleiding

CAD 3 B.V. is voornemens om de Haagbeuklaan 1-3 te Amstelveen te ontwikkelen (zie figuur 1.1). In de huidige situatie is op de ontwikkellocatie een kerk met pastoriewoning gelegen. In de nieuwe situatie worden 57 koopappartementen in de middeldure en vrije sector gerealiseerd en wordt de kerk tot een maatschappelijke functie getransformeerd, in dit geval een kinderdagverblijf (1.300 m<sup>2</sup> bvo).

In 2019 heeft Goudappel een onderzoek uitgevoerd naar het parkeren, de inrichting en verkeersveiligheid. Ondertussen is het plan geconcretiseerd en is aan Goudappel gevraagd om de parkeerbalans te updaten en te onderzoeken of, en zo ja welke parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen komen te vervallen ten gunste van de verkeersveiligheid. In deze notitie zijn de resultaten van dit aanvullende en eerdere advies opgenomen.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie Haagbeuklaan 1-3 Amstelveen

## 2. Ontwikkeling Haagbeuklaan 1-3 Amstelveen

### Functieprogramma

In de huidige situatie is op de ontwikkellocatie een kerk met pastoriewoning gelegen, beide functies zijn nog als zodanig in gebruik. Bij de pastoriewoning is ook parkeeraanbod op eigen terrein beschikbaar. Bezoekers van de kerk kunnen gebruikmaken van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Bij de berekening van de parkeervraag bij een (her)ontwikkeling wordt de parkeervraag van functies die verdwijnen in mindering gebracht op de parkeervraag van de nieuwe functies. Omdat in dit geval zowel de pastoriewoning (vraag) als het parkeeraanbod op eigen terrein (aanbod) komt te vervallen, blijft de huidige situatie buiten beschouwing. Dit betekent dat alleen rekening wordt gehouden met het vervallen van de parkeervraag van de kerk.

In de toekomstige situatie worden op de ontwikkellocatie 57 koopappartementen gerealiseerd, variërend in oppervlakte en koopsector (middelduur of vrije sector). De woningen zijn met name gericht op starters, young professionals, jonge gezinnen en mensen waarvan de kinderen al uit huis zijn. Daarnaast wordt de huidige kerk getransformeerd tot een maatschappelijke functie in de vorm van een kinderdagverblijf met een oppervlakte van 1.300 m<sup>2</sup> bvo. In tabel 2.1 is het functieprogramma weergegeven (kerk komt te vervallen en woningen en kinderdagverblijf voor het toekomstig functieprogramma).

| hoofdcategorie                                 | functie                                                  | aantal | eenheid            |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------|--------------------|
| gezondheidszorg/maatschappelijke voorzieningen | kerk                                                     | - 625  | zitplaatsen        |
| wonen                                          | appartementen middelduur koop (50-70 m <sup>2</sup> bvo) | 34     | woningen           |
|                                                | appartementen duur koop (70-100 m <sup>2</sup> bvo)      | 23     | woningen           |
| Onderwijs                                      | kinderdagverblijf                                        | 1.300  | m <sup>2</sup> bvo |

Tabel 2.1: Functieprogramma

### Parkeeraanbod

Voor de ontwikkeling zijn parkeerplaatsen op maaiveld (openbaar toegankelijk) en in een stallinggarage (aan bewoners toegewezen parkeerplaatsen) voorzien. Hiervoor zijn twee ontwerpen gemaakt<sup>1</sup>. In het ontwerp voor de stallinggarage zijn 25 parkeerplaatsen exclusief voor bewoners opgenomen, deze parkeerplaatsen worden toegewezen aan een vaste gebruiker, dit betekent dat voor deze parkeerplaatsen dubbelgebruik niet mogelijk is. In het

<sup>1</sup> Tekeningen: '7361B4001\_24-08-2021 (1).PDF' en '7361\_plots\_0.PDF'

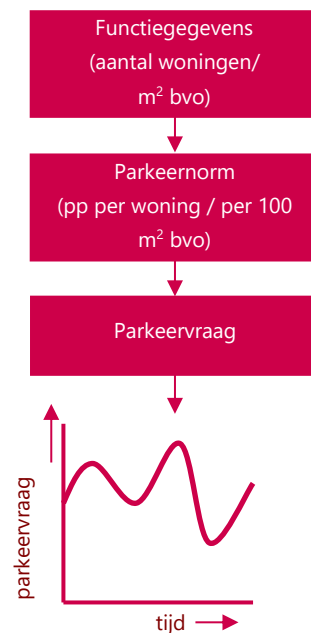
meest recente ontwerp voor maaiveld zijn 36 parkeerplaatsen op maaiveld toegevoegd die openbaar toegankelijk zijn.

### 3. Aanpak en uitgangspunten

#### 3.1 Aanpak

Voor de te ontwikkelen functies aan de Haagbeuklaan 1-3 te Amstelveen wordt de parkeervraag berekend door de omvang van de functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen (het benodigd aantal parkeerplaatsen per functie). Bij woningen kan onderscheid gemaakt worden tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. De bewoners kennen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor bezoekers van de woningen zaterdagavond is. Hierdoor is, indien de parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen toegankelijk zijn, dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Om rekening te houden met dit effect, worden aanwezigheidspercentages toegepast.

In figuur 3.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd. Door de berekende parkeervraag af te zetten tegen het geplande parkeeraanbod ontstaat de parkeerbalans. Bij het berekenen van de parkeervraag wordt rekening gehouden met de nieuwe parkeervraag van de woningen en het kinderdagverblijf, en het vervallen van de parkeervraag van de kerk.



Figuur 3.1: Berekening parkeervraag

## 3.2 Uitgangspunten

### Te hanteren parkeernormen wonen

Voor de ontwikkeling is een startnotitie<sup>2</sup> opgesteld en vastgesteld als oplegger op het vorige gemeentelijke parkeerbeleid<sup>3</sup>. In deze startnotitie zijn specifieke parkeernormen voor bewoners van kleinere woningen opgenomen. Voor middeldure koopwoningen tot 60 m<sup>2</sup> geldt een afwijkende parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning, aangezien de te ontwikkelen woningen beperkt in oppervlak zijn en de verwachte doelgroep van de woningen een lager dan gemiddeld autobezit heeft.

Inmiddels is een nieuw parkeerbeleid<sup>4</sup> vastgesteld in de gemeente Amstelveen. Hierin zijn de parkeernormen voor woningen die van toepassing zijn op de ontwikkeling gelijk gebleven. Omdat in de startnotitie als oplegger op het vorige parkeerbeleid specifieke normen voor de te ontwikkelende woningen zijn opgenomen, de karakteristieken van de woningen onveranderd zijn gebleven, en de startnotitie is vastgesteld door de gemeente Amstelveen, is aangesloten bij de parkeernormen uit de startnotitie. De parkeernormen voor de woningen zijn opgenomen in tabel 3.1. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de totale parkeernorm en het aandeel voor bewoners en voor bezoekers.

| functie                       | toegepaste functie          | parkeer norm | aandeel bewoners | aandeel bezoekers | eenheid    |
|-------------------------------|-----------------------------|--------------|------------------|-------------------|------------|
| appartementen middelduur koop | woning < 100 m <sup>2</sup> | 1,0*         | 0,7              | 0,3               | per woning |
| appartementen duur koop       | woning < 100 m <sup>2</sup> | 1,4          | 1,1              | 0,3               | per woning |

\*Conform startnotitie

Tabel 3.1: Te hanteren parkeernormen voor bewoners conform Nota Parkeernormen 2016 en startnotitie

### Te hanteren parkeernormen niet-woonfuncties

Voor de niet-woonfuncties (het vervallen van de kerk en de realisatie van het kinderdagverblijf) is gebruikgemaakt van het vigerende gemeentelijke beleid, hierdoor wordt de 'worst-case' op het gebied van parkeren in beeld gebracht:

<sup>2</sup> Startnotitie Haagbeuklaan 1-3, gemeente Amstelveen, nummer Z19-058303 / D19-014860, vastgesteld d.d. 11 maart 2020.

<sup>3</sup> Nota Parkeernormen 2016, vastgesteld in de raad van 16 december 2015, gemeente Amstelveen.

<sup>4</sup> Nota Parkeernormen Amstelveen 2021, december 2020.

- In het parkeerbeleid van 2021 is de parkeernorm voor de kerk verlaagd ten opzichte van de parkeernorm in het parkeerbeleid van 2016. Deze verlaging van de parkeernorm betekent dat de te vervallen parkeervraag van de kerk conform het vigerende beleid lager is dan waar het parkeerbeleid in 2016 vanuit ging ('worst-case').
- Voor het kinderdagverblijf geldt het omgekeerde. In het parkeerbeleid van 2021 is de parkeernorm voor het kinderdagverblijf verhoogd ten opzichte van de parkeernorm in het parkeerbeleid van 2016. Deze verhoging van de parkeernorm betekent dat de toe te voegen parkeervraag van het kinderdagverblijf conform het vigerende beleid hoger is dan waar het parkeerbeleid in 2016 vanuit ging ('worst-case').

In tabel 3.2 zijn de parkeernormen uit het gemeentelijke beleid uit 2016 en 2021 opgenomen. Tevens is de te hanteren parkeernorm (conform vigerende beleid) opgenomen.

| functie           | toegepaste functie | parkeernorm gemeentelijk beleid |      | te hanteren parkeernorm | eenheid        |
|-------------------|--------------------|---------------------------------|------|-------------------------|----------------|
|                   |                    | 2016                            | 2021 |                         |                |
| kerk              | religiegebouw      | 0,2                             | 0,1  | 0,1                     | per zitplaats  |
| kinderdagverblijf | kinderdagverblijf  | 1,2                             | 1,4  | 1,4                     | per 100 m2 bvo |

Tabel 3.2: Te hanteren parkeernormen niet-woonfuncties conform Nota Parkeernormen 2021

## Aanwezigheidspercentages

Om het effect van dubbelgebruik van parkeerplaatsen te bepalen, wordt gebruikgemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in het gemeentelijk parkeerbeleid aangevuld met ervaringscijfers uit referentiestudies van Goudappel. Voor het kinderdagverblijf gelden de aanwezigheidspercentages voor 'dagonderwijs'. In tabel 3.3 zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages voor alle functies opgenomen.

| functie      | werkdag ochtend | werkdag middag | werkdag avond | werkdag nacht | zaterdag middag | zaterdag avond | zondag middag |
|--------------|-----------------|----------------|---------------|---------------|-----------------|----------------|---------------|
| kerk*        | 20%             | 20%            | 0%            | 0%            | 40%             | 0%             | 100%          |
| bewoners     | 50%             | 50%            | 90%           | 100%          | 60%             | 80%            | 70%           |
| bezoekers    | 10%             | 20%            | 80%           | 0%            | 60%             | 100%           | 70%           |
| dagonderwijs | 100%            | 100%           | 0%            | 0%            | 0%              | 0%             | 0%            |

\* Bron: referentiestudies kerken, gebaseerd op kerkelijke activiteiten en kerkdiensten.

Tabel 3.3: Te hanteren aanwezigheidspercentages

## 4. Resultaat

Bij de ontwikkeling aan de Haagbeuklaan worden zowel private als openbare parkeerplaatsen gerealiseerd. Alleen bewoners kunnen gebruikmaken van de private parkeerplaatsen. Daarom is eerst bepaald of het geplande private parkeeraanbod toereikend is om de parkeervraag van bewoners volledig op te vangen (§4.1). Indien dit niet het geval is, wordt bepaald wat de resterende parkeervraag van de bewoners is. Vervolgens is de parkeerbalans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen opgesteld (§4.2). Hierbij is rekening gehouden met de resterende parkeervraag van bewoners, de parkeervraag van bezoekers van woningen en het kinderdagverblijf, alsook het vervallen van de parkeervraag van de kerk. Deze totale parkeervraag (inclusief salderen) is afgezet tegen het beschikbare parkeeraanbod voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.

### 4.1 Parkeerbalans private parkeerplaatsen

Aan de hand van de uitgangspunten voor bewoners uit paragraaf 3.2 is de private parkeerbalans opgesteld. Hierbij is onderzocht of de parkeervraag van de bewoners volledig op de private parkeerplaatsen kan worden opgelost. Omdat in een stallingsgarage bewoners een exclusieve parkeerplaats krijgen, is geen onderscheid gemaakt naar de verschillende momenten van de week. In tabel 4.1 is deze parkeerbalans weergegeven.

| functie                                 | doelgroep | aantal      | parkeer norm | zonder dubbelgebruik |
|-----------------------------------------|-----------|-------------|--------------|----------------------|
| appartementen middelduur koop           | bewoners  | 34 woningen | 0,7          | 23,8                 |
| appartementen duur koop                 | bewoners  | 23 woningen | 1,1          | 25,3                 |
| <b>parkeervraag bewoners</b>            |           |             |              | <b>49,1</b>          |
| <i>parkeeraanbod stallingsgarage</i>    |           |             |              | <i>25</i>            |
| <b>resterende parkeervraag bewoners</b> |           |             |              | <b>24,1</b>          |

Tabel 4.1: Resultaat parkeerbalans private parkeerplaatsen

Uit tabel 4.1 blijkt dat voor de bewoners in totaal 49 parkeerplaatsen benodigd zijn.

#### Inpassing

In de stallinggarage zijn 25 parkeerplaatsen voor bewoners beschikbaar. Hiermee kunnen 25 van de 49 benodigde parkeerplaatsen worden gefaciliteerd, de resterende parkeervraag voor de bewoners is 24 parkeerplaatsen. Deze resterende parkeervraag dient in de openbare ruimte te worden opgevangen.

## 4.2 Parkeerbilans openbaar toegankelijke parkeerplaatsen

Uit de private parkeerbilans blijkt dat het geplande private parkeeraanbod niet toereikend is om de parkeervraag van bewoners volledig op te vangen. Een deel van de parkeervraag dient in de openbare ruimte te worden opgevangen. Hiertoe is de parkeerbilans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen opgesteld, waarbij ook rekening is gehouden met het vervallen van de parkeervraag van de kerk. De parkeervraag parkeerbilans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen die wordt toegevoegd is de resterende parkeervraag van bewoners, bezoekers van woningen en het kinderdagverblijf. In tabel 4.2 is de parkeerbilans zonder toepassing van dubbelgebruik weergegeven.

| functie                      | aantal                    | parkeernorm | zonder dubbelgebruik |
|------------------------------|---------------------------|-------------|----------------------|
| vervallen parkeervraag kerk  | -625 zitplaatsen          | 0,1         | -62,5                |
| resterend bewoners           | (zie resultaat tabel 4.1) |             | 24,1                 |
| bezoekers                    | 57 woningen               | 0,3         | 17,1                 |
| kinderdagverblijf            | 1.300 m <sup>2</sup> bvo  | 1,4         | 18,2                 |
| <b>parkeervraag openbaar</b> |                           |             | <b>-3</b>            |

Tabel 4.2: Resultaat parkeerbilans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen zonder dubbelgebruik

Uit tabel 4.2 blijkt dat zonder dubbelgebruik per saldo de parkeervraag afneemt met 3 parkeerplaatsen. Aangezien het openbare parkeerplaatsen betreft, zijn parkeerplaatsen niet exclusief beschikbaar en is dubbelgebruik mogelijk. Het resultaat is opgenomen in tabel 4.3.

| functie                      | zonder dubbelgebruik | werkdag ochtend | werkdag middag | werkdag avond | werkdag nacht | zaterdag middag | zaterdag avond | zondag middag |
|------------------------------|----------------------|-----------------|----------------|---------------|---------------|-----------------|----------------|---------------|
| vervallen parkeervraag kerk  | -62,5                | -12,5           | -12,5          | 0             | 0             | -25             | 0              | -62,5         |
| resterend bewoners           | 24,1                 | 12,1            | 12,1           | 21,7          | 24,1          | 14,5            | 19,3           | 16,9          |
| bezoekers                    | 17,1                 | 1,7             | 3,4            | 13,7          | 0,0           | 10,3            | 17,1           | 12,0          |
| kinderdagverblijf            | 18,2                 | 18,2            | 18,2           | 0,0           | 0,0           | 0,0             | 0,0            | 0,0           |
| <b>parkeervraag openbaar</b> | <b>-3</b>            | <b>19</b>       | <b>21</b>      | <b>35</b>     | <b>24</b>     | <b>0</b>        | <b>36</b>      | <b>-34</b>    |

Tabel 4.3: Resultaat parkeerbilans voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen

Bij toepassing van dubbelgebruik blijkt dat het op alle momenten, met uitzondering van de zondagmiddag, drukker wordt in de openbare ruimte als gevolg van de ontwikkeling. De zaterdagavond is het maatgevende moment, dan zijn per saldo afgerond 36 parkeerplaatsen extra benodigd. Hierbij is reeds rekening gehouden met het vervallen van de parkeervraag van de kerk, deze kent echter geen aanwezigheid op zaterdagavond.

## **Inpassing**

Op het maatgevende moment zijn op maaiveld 36 parkeerplaatsen meer nodig dan in de huidige situatie. In het ontwerp voor maaiveld (aangeleverde tekening 7361\_plots\_0.PDF) worden 36 parkeerplaatsen toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie. Omdat op het maatgevende moment (zaterdagavond) ook 36 parkeerplaatsen benodigd zijn voor de ontwikkeling, worden voldoende parkeerplaatsen toegevoegd om de parkeervraag op te vangen. Bij de ontwikkeling aan de Haagbeuklaan 1-3 wordt dan ook in een passende parkeeroplossing voorzien.

## **4.3 Parkeerdruk openbare ruimte directe omgeving**

In bovenstaande is geconstateerd dat bij de ontwikkeling aan de Haagbeuklaan 1-3 voldoende parkeerplaatsen zijn voorzien om te voldoen aan de parkeervraag. Daarmee wordt voldaan aan de eis dat een (her)ontwikkeling geen parkeerproblemen in de openbare ruimte mag veroorzaken of vergroten. Voor de volledigheid is wel in kaart gebracht wat de huidige parkeerdruk in de directe omgeving van de ontwikkeling is. De directe omgeving van de ontwikkeling is beschouwd als secties die binnen circa 100 meter loopafstand van de ontwikkeling liggen. Dit uitgangspunt is afgestemd met de gemeente Amstelveen en sluit aan bij de acceptabele loopafstanden zoals CROW die ook hanteert voor woningen: 100 tot 250 meter<sup>5</sup>.

Om de parkeerdruk in de directe omgeving van de ontwikkeling in beeld te brengen is gebruik gemaakt van parkeeronderzoeken die in de afgelopen jaren op verschillende momenten zijn uitgevoerd in de gemeente Amstelveen<sup>6</sup>. De resulterende parkeerdruk is opgenomen in figuur 4.1. Hierbij is ook de acceptabele parkeerdruk opgenomen. Er is sprake van een acceptabele parkeerdruk als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft, veel gemeenten hanteren het uitgangspunt dat sprake is van een acceptabele parkeersituatie als de parkeerdruk lager dan 85% is.

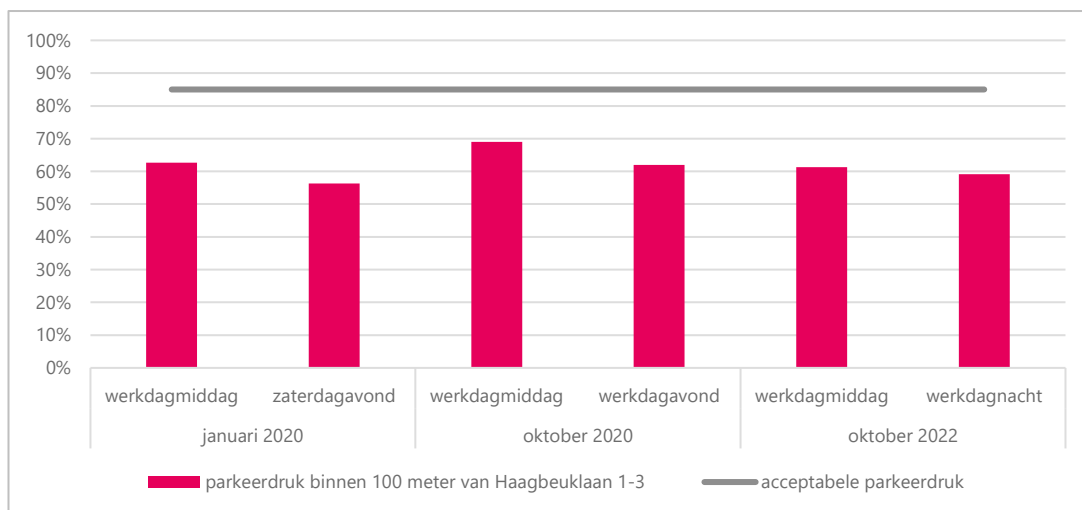
De volledige uitgangspunten en resultaten om de parkeerdruk in de openbare ruimte in de directe omgeving van de ontwikkeling te bepalen, zijn opgenomen in bijlage 1.

---

<sup>5</sup> Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen, CROW, 2018.

<sup>6</sup> <https://4-trafficgroup.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=8ef1c43b38b942bab261686e0c91f92b>





Figuur 4.1: Parkeerdruk directe omgeving (tot 100 meter) van ontwikkeling Haagbeuklaan 1-3

Uit figuur 4.1 blijkt dat op alle momenten uit het parkeeronderzoek van de gemeente Amstelveen de parkeerdruk lager ligt dan de acceptabele parkeersituatie. De parkeerdruk varieert circa 55% en 70%. Bij de parkeerdrukmetingen in oktober 2020 ligt de parkeerdruk iets hoger, dit is te verklaren door de effecten van de Covid-19 pandemie. Ten tijde van het onderzoek waren maatregelen van kracht, waardoor bewoners meer thuis waren.

Uit het parkeeronderzoek van de gemeente Amstelveen blijkt dan ook dat in de omgeving van de ontwikkeling aan de Haagbeuklaan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om de huidige parkeervraag op te vangen.

## 5. Verkeersveiligheid

De resultaten van de verkeersveiligheidscheck op het ontwerp zijn opgenomen op tekening 014479.20230317.T02.01.02\_Check verkeersveiligheid.pdf.

Kort samengevat zijn dit de bevindingen:

- Bij het kruispunt met de Lindelaan ligt het laatste parkeervak dicht op het kruispunt, er is echter voldoende zicht bij het verlaten van het parkeervak.
- Het voorplein is voor voetgangers en fietsers goed toegankelijk via zijde aan de Lindelaan. Vertrekkende fietsers zijn een aandachtspunt: Formeel moeten fietsers afstappen op het trottoir, de meeste fietsers zullen dat echter niet doen maar zullen hun

gedrag en snelheid wel aanpassen aan de situatie. Als zij dit doen en voldoende opletten is deze situatie voldoende verkeersveilig.

- Op het oostelijke deel van de Haagbeuklaan zijn er aan twee zijden van de rijbaan haakse parkeervakken ontworpen. Deze vakken liggen relatief in de nabijheid van het kruispunt met de Lindelaan. Dit is niet optimaal maar wel bruikbaar.
- De doodlopende parkeerweg van de parkeercoffer is niet optimaal in het gebruik. Men kan vanaf Haagbeuklaan niet altijd goed overzien of er nog plekken vrij zijn. Als men inrijdt en alle vakken blijken bezet dan moet men achteruit wegrijden (het kruispunt met het Peppelerf op).
- Vertrekkend verkeer vanuit de parkeercoffer heeft vanaf de positie op het trottoir voldoende zicht voor het oprijden van de rijbaan. Voor het oprijden van het trottoir is het zicht op het trottoir beperkt als er een voertuig in het vak naast het trottoir staat. Ook de vuilcontainers belemmeren het zicht enigszins. Men zal langzaam het trottoir oprijden. Dit is passend voor deze situatie.
- Bij het oprijden van de Notenlaan vanaf de 6 parkeerplaatsen en vanuit de parkeergarage heeft een automobilist voldoende zicht voor het oprijden van de rijbaan. Het zicht op het trottoir is beperkt als er een voertuig in de vakken naast het trottoir staat. Men zal langzaam het trottoir oprijden. Dit is passend in een woonwijk.
- Vertrekkend verkeer vanuit vanaf de 6 parkeerplaatsen en vanuit de parkeergarage dient voorrang te verlenen aan het verkeer op de Notenlaan. Er is voldoende afstand tot de Haagbeuklaan om in te kunnen schatten of men veilig de Notenlaan op kan rijden.

## 6. Conclusies

Bij de ontwikkeling van de Haagbeuklaan 1-3 worden 57 koopappartementen en een kinderdagverblijf gerealiseerd. Een deel van de woningen is, gegeven de beperkte oppervlakte van de woning (maximaal 60 m<sup>2</sup>), met name aantrekkelijk voor een doelgroep waarvan de verwachting is dat deze een lager dan gemiddeld autobezit hebben. In de vastgestelde startnotitie is daarom een afwijkende parkeernorm vastgesteld voor dit type woningen.

Bij de woningen wordt een stallingsgarage gerealiseerd met 25 parkeerplaatsen. De omvang van deze garage is niet toereikend om alle bewoners een plek te geven. Een deel van de bewoners zal op maaiveld moeten parkeren. Uit de parkeerbalans voor private parkeerplaatsen blijkt dat 49 parkeerplaatsen benodigd zijn voor bewoners. Gegeven de 25 beschikbare parkeerplaatsen dient de resterende parkeervraag van 24 parkeerplaatsen voor bewoners op de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen te worden opgelost.

Op de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen wordt de resterende parkeervraag van bewoners, de bezoekers van de woningen en de parkeerders van het kinderdagverblijf opgelost. Tevens is rekening gehouden met het vervallen van de parkeervraag van de kerk. Uit de parkeerbalans voor de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen blijkt dat voor deze doelgroepen 36 parkeerplaatsen benodigd zijn op het maatgevende moment. Op maaiveld worden 36 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen toegevoegd. Hiermee worden dus voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd om te voldoen aan de parkeervraag van de ontwikkeling.

Tot slot blijkt uit analyse van parkeeronderzoek van de gemeente Amstelveen dat in de directe omgeving van de ontwikkeling de parkeerdruk in de huidige situatie lager ligt dan de acceptabele parkeersituatie.

Het inpassen van de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op maaiveld geeft weliswaar op enkele plekken niet een ideale situatie maar het gebruik van de parkeerplaatsen zal voldoende verkeersveilig zijn, passend bij een erftoegangsweg (30 km/u) en verblijfsgebied.

In figuur B1 is het onderzoeksgebied opgenomen dat is meegenomen om de parkeerdruk in de directe omgeving van de ontwikkellocatie te bepalen. Conform CROW is voor woonfuncties een loopafstand tussen 100 en 250 meter acceptabel. In voorliggende studie is het minimum van deze bandbreedte gehanteerd om de parkeerdruk in de directe omgeving zichtbaar te maken. Dit uitgangspunt en de secties die onderdeel zijn van de directe omgeving van de Haagbeuklaan 1-3 zijn op 15 maart 2023 per e-mail afgestemd met de gemeente Amstelveen.



*Figuur B1: Onderzoeksgebied directe omgeving Haagbeuklaan 1-3*

In tabel B1 zijn de verschillende secties, straatnamen, capaciteit en parkeerbezetting op de verschillende momenten uit de parkeeronderzoeken opgenomen.

| sectie             | straatnaam   | capaciteit | januari 2020 |             | oktober 2020 |             | oktober 2022 |              |
|--------------------|--------------|------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
|                    |              |            | dinsdag      | zaterdag    | dinsdag      | dinsdag     | dinsdag      | werkdagnacht |
|                    |              |            | 12:00-16:00  | 18:00-22:00 | 11:30-14:30  | 18:00-20:30 | 11:30-14:30  | 00:00-05:00  |
| 2612               | Peppelerf    | 6          | 0            | 6           | 6            | 5           | 3            | 6            |
| 2613               | Peppelerf    | 17         | 8            | 10          | 11           | 11          | 8            | 11           |
| 2616               | Peppelerf    | 4          | 1            | 3           | 2            | 3           | 1            | 3            |
| 1295               | Haagbeuklaan | 10         | 6            | 9           | 5            | 5           | 3            | 4            |
| 1294               | Haagbeuklaan | 6          | 6            | 4           | 3            | 3           | 0            | 4            |
| 1293               | Haagbeuklaan | 5          | 5            | 2           | 4            | 5           | 5            | 4            |
| 2454               | Notenlaan    | 6          | 0            | 0           | 1            | 1           | 3            | 3            |
| 1990               | Lindenlaan   | 26         | 13           | 12          | 18           | 19          | 16           | 10           |
| 2021               | Lindepark    | 25         | 20           | 22          | 22           | 14          | 25           | 24           |
| 1995               | Lindenlaan   | 37         | 30           | 12          | 26           | 22          | 23           | 15           |
| <b>totaal</b>      |              | <b>142</b> | <b>89</b>    | <b>80</b>   | <b>98</b>    | <b>88</b>   | <b>87</b>    | <b>84</b>    |
| <b>parkeerdruk</b> |              | <b>63%</b> | <b>56%</b>   | <b>69%</b>  | <b>62%</b>   | <b>61%</b>  | <b>59%</b>   | <b>63%</b>   |

Tabel 1: Resultaten parkeeronderzoek gemeente Amstelveen, directe omgeving Haagbeuklaan 1-3