

**Memo : Parkeren Hotel / Vergader-
accommodatie Joan Muyskenweg
Amsterdam**

Datum : 12 maart 2013
Steller : De heer N. van Hooijdonk

Paragraaf: Toetsing aan parkeerbeleid en -normen

Initiatiefnemer is voornemens om op de locatie aan de Joan Muyskensweg in Amsterdam op het voormalige Ronetteterrein een hotel te vestigen met daarbij de mogelijkheid van een vergaderaccommodatie. Ten behoeve van de onderbouwing van de parkeeroplossing is onderscheid gemaakt in twee varianten:

- variant A betreft een hotel met 189 hotelkamers met vergaderaccommodatie (en ten behoeve van de hotelgasten een lounge en een ontbijtzaal);
- variant B betreft de situatie waarbij het programma bestaat uit uitsluitend een hotel met 355 hotelkamers (en ten behoeve van de gasten een lounge en een ontbijtzaal);
- waarbij de parkeerbehoefte van een zelfstandige exploitatie is beoordeeld.

Er is gevraagd aan BRO om een prognose te maken van de te verwachten parkeerbehoefte van het programma.

Huidige situatie

In de huidige situatie ligt het voormalige Ronetteterrein braak. Er is in de omgeving van deze locatie betaald parkeren ingesteld, waardoor de parkeerdruk in de openbare ruimte is afgenomen. De locatie is per openbaar vervoer uitstekend bereikbaar. Op loopafstand (450 meter bij de huidige ontsluiting) ligt het metrostation Overamstel. Op 300 meter van de voorziene ontwikkeling ligt een directe autosnelweg aansluiting, maar de locatie is semi-optimaal te bereiken: alleen vanaf het zuiden (A2) en oosten (ring A10) kan dit rechtstreeks. Hoewel het verkeersknooppunt Amstel op steenworp afstand van de locatie ligt zijn niet alle richtingen mogelijk tussen de 2 autosnelwegen. Zo zijn er geen directe verbindingswegen tussen de Nieuwe Utrechtseweg en de A10 in westelijke richting aangebracht. Dit gemotoriseerde autoverkeer dient dan via de President Kennedylaan en de S109 de aansluiting RAI richting ringweg A10 te rijden. Volgens het locatiebeleid Amsterdam wordt het gebied aangemerkt als een B-locatie, grootstedelijk wonen-werken. Een B-locatie is een gebied dat uitstekend per openbaar vervoer bereikbaar is en/of een relatief snelle (openbaarvervoer of langzaam verkeer) verbinding heeft naar tenminste één hoogwaardig openbaar vervoer knooppunt.

Huidige parkeersituatie openbaar gebied

Om de huidige parkeersituatie te inventariseren hebben twee parkeeronderzoeken plaatsgevonden op een dinsdag en donderdag(avond). Het gebied betreft (in de huidige situatie) een bedrijventerrein. Deze bedrijven blijven in de toekomst ook bestaan, en er komen functies bij (studentenhuisvesting, hotel en woningen). Uit de inventarisatie blijkt dat het piekmoment overdag

is. Om een volledig beeld te hebben is ook in de avond geïnventariseerd omdat op dat moment de piek van het hotel er is. Het is van belang om te weten wat dan de parkeerdruk is in het openbaar gebied en of er dan extra ruimte is in het openbaar gebied. Zie parkeeronderzoek dat is bijgevoegd als extra bijlage. Uit deze parkeertellingen blijkt dat er in de directe omgeving geen sprake is van een grote parkeerdruk. Er blijkt zelfs een grote restcapaciteit te bestaan. In de huidige situatie zijn ca. 10% van de 239 beschikbare parkeerplaatsen bezet. In de avond is de bezetting nog lager.

Parkeerbeleid gemeente Amsterdam

De benodigde parkeeroplossing volgt uit het de omvang van het te ontwikkelen programma en de parkeernorm per eenheid (per hotelkamer, per 100 m² BVO vergaderaccommodatie) voor de betreffende functie. Volgens het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam mag worden afgeweken van de geldende parkeernormen mits onderbouwd, rekening worden gehouden met de volgende criteria:

- A. Kwaliteit en kwantiteit van openbaar vervoer;
- B. Mobiliteitsmanagement;
- C. Dubbelgebruik parkeerplaatsen;
- D. Vestiging bestuurlijk wenselijk functie.

A. Kwaliteit en kwantiteit van openbaar vervoer;

Binnen 450 meter van de te ontwikkelen locatie is openbaar vervoer voorhanden in de vorm van een metrostation (Overamstel) (zie bijlage 1). Vanaf dit metrostation zijn nagenoeg alle andere metrostations (52) in Amsterdam direct (zonder overstap) bereikbaar.¹ (zie bijlage 2). De metro's rijden van 06:00 uur 's ochtends tot 00:30 uur 's nachts met een frequentie van 4 tot 8 keer per uur per richting per lijn. Gezien de grote reikwijdte van de metrolijnen binnen Amsterdam, is dit van belang voor

¹ Uitgezonderd 6 metrostations richting Gaasperplas, deze stations zijn met 1 overstap bereikbaar

de werknemers uit Amsterdam. Maar ook voor bezoekers en werknemers die van buiten Amsterdam komen, liggen de 3 belangrijke NS overstapstations op enkele minuten van metrostation Overamstel. Het gaat hierbij om NS station Zuid, NS station Amstel, en NS station Bijlmer. De twee NS stations Amsterdam CS en NS Amsterdam Sloterdijk op respectievelijk 10 en 20 minuten vanaf Metrostation Overamstel.

- B. Ook het structureel toepassen van mobiliteitsmanagement (vervoermanagement) kan eraan bijdragen dat de werkelijke parkeerbehoefte afwijkt van de theoretische parkeervraag. Uit referentiecijfers blijkt dat gemiddeld het percentage bezoekers van een hotel op circa 75% ligt. De rest betreft leveranciers en werknemers. De goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer zorgt ervoor dat het % auto-bezoekers lager ligt. Het is voor het hotel niet goed mogelijk om hotelgasten niet met de auto te laten komen en voor een andere vervoerswijze te laten kiezen. Gezien de relatieve nabijheid van Schiphol als belangrijke aanvoerroute is wel aannemelijk te maken dat een deel van de bezoekers toeristen en / of zakelijke reizigers zullen zijn. Verder blijkt uit een onderzoek naar de 'Ontwikkeling Duurzaam Toerisme Amsterdam'² dat in deze groep, de vervoerswijze auto, slechts 11% bedraagt.

Voor het personeel is mobiliteitsmanagement mogelijk. Enerzijds kan een stringent parkeerbeleid gevoerd te worden voor personeel (geen parkeerplaats voor inwoners van Amsterdam). De slaagkans wordt versterkt door het beeld dat personeel dat bijvoorbeeld werkt in de bediening en schoonmaak van hotelkamers, veelal uit een jongere leeftijdscategorie komt, waarbij het autobezit onder deze groep vaak laag is. Bovendien is de verwachting dat van dit relatief lager geschoold personeel binnen Amsterdam voldoende aanbod is en dat het hotel de mogelijkheid heeft om in het aannamebeleid vooral personeel uit Amsterdam te selecteren.

- C. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan een extra reductie opleveren voor de parkeerbehoefte indien sprake is van verschillende functies. Zo zijn de hotelkamers nooit allemaal gelijktijdig bezet. Er kan weliswaar sprake zijn van een gemiddeld maximale bezetting, maar er zijn altijd gasten die 's ochtends vertrekken (voor 10:00 uitchecken) en nieuwe gasten die pas na 15:00 uur kunnen inchecken.

Mochten er activiteiten worden georganiseerd in de vergaderaccommodatie, dan ligt de piek normaal gesproken rond het middaguur (variant A). Echter, ook hier zijn wisselmomenten aanwezig, waardoor er in de regel bijna nooit een 100% parkeerdruk kan plaatsvinden. De gemeente Amsterdam gaat er van uit dat voor de functie hotel de gemiddeld maximale bezetting van 80% als uitgangspunt kan gelden en voor de functie vergaderaccommodatie een aanwezigheidspercentage gehanteerd mag worden van 90% (Nota Locatiebeleid Amsterdam 2008).

² Ontwikkeling Duurzaam Toerisme Amsterdam, PriceWaterHouse Coopers, oktober 2004

D. Gezien de ambitie die de gemeente Amsterdam heeft, om het deelgebied Overamstel te transformeren van 'traditioneel' werkgebied naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied, past een dit initiatief zeer wel in de wens van het gemeentebestuur.

Analyse parkeerbehoefte ontwikkellocatie

De gemeente Amsterdam heeft in 2008 haar parkeerbeleid vastgelegd in het document 'Locatiebeleid Amsterdam 2008'. In dit document zijn parkeernormen opgenomen:

parkeernorm	minimaal	maximaal	
Hotelkamer	0,375	1,5	p.p./kamer
Vergaderaccommodatie	2,25	5,0	p.p./100m ² BVO (bruto vloeroppervlakte)
Restaurant	6	10	p.p./100m ² BVO

De voorziene locatie in Amsterdam Overamstel heeft een uitstekende ligging ten opzichte van metrohalte Overamstel. Enerzijds is dit uitermate geschikt voor het woon-werk verkeer van personeel binnen Amsterdam. Anderzijds kunnen bezoekers via slechts 1 overstap belangrijke NS-overstapstations bereiken, en is daarmee zeer goed aangesloten het landelijke spoorwegennet. Bovendien zorgt de semidirecte verbinding van het verkeersknooppunt Amstel voor een (relatief) minder goede autobereikbaarheid vanaf de ringweg A10 west (Schiphol), en daarmee een dempende werking op bezoek met de (huur)auto. Hierdoor zullen met name de buitenlandse en / of zakelijke reiziger vanaf Schiphol eerder per openbaar vervoer en / of taxi het hotel bezoeken. Immers, een locale taxichauffeur heeft een betere kennis van de Amsterdamse wegenstructuur en weet hoe deze in Amsterdam de bestemming moet bereiken. Buitenlandse en / of zakelijke reizigers zullen zich dan eerder verlaten op de lokale kennis van een taxichauffeur, dan zelf een auto huren. Op basis van deze overwegingen kan voor het hotel een parkeernorm worden aangehouden van 0,375 p.p./kamer en voor de vergaderaccommodatie 2,25 p.p./100m² BVO.

Variant A

In variant A is de initiatiefnemer voornemens het volgende programma te realiseren:

- 189 hotelkamers;
- 1.105m² ontbijtzaal en lounge beganegrond ten behoeve van hotelgasten;
- 1.160m² vergaderaccommodatie 1^e verdieping;
- 875m² vergaderaccommodatie 2^e verdieping.

Normaal gesproken wordt het bruto vloer oppervlak (BVO) bepaald van de te ontwikkelen functies, en vermenigvuldigd met een parkeernorm. Het resultaat is dan de parkeerbehoefte. Het bouwprogramma hier rechtvaardigt enige uitleg. Het primaire doel van de functie is het realiseren van een hotel, met daaraan gekoppeld een vergaderaccommodatie. Verder zijn in het hotel ook ruimtes opgenomen voor een ontbijtzaal en een lounge. De ontbijtzaal en een

lounge worden gebruikt door de hotelgasten die in het hotel verblijven. Daarnaast kan de ontbijtzaal ook gebruikt worden als ruimte voor een lunch of diner voor gasten van de vergaderaccommodatie. De lounge en ontbijtzaal zijn verdisconteerd in de parkeerbehoefte voor het hotel. Bij de berekening van de parkeerbehoefte voor de bezoekers aan de vergaderaccommodatie is daarmee rekening gehouden.

Parkeerbilans normale situatie variant A

Locatie		minimale parkeernorm	Bruto parkeerbehoefte	Bezettings graad	Aanwezig heidsperc.	Netto parkeerbehoefte
Hotelkamers	189	0,375	71	80% ¹⁾	95%	54
2e verdieping Vergaderaccommodatie	875	2,25	20		90%	18
1e verdieping Vergaderaccommodatie	1.160	2,25	26		90%	21
Ontbijtzaal / lounge begane grond	1.105	(al toegekend)				
			117			93

¹⁾: Maximale gemiddelde bezettingsgraad Amsterdam, KPMG juni 2012

Stedelijkheidsklasse zeer sterk stedelijk

Schil centrum

Onder bezettingsgraad wordt verstaan het aandeel verhuurde kamers onder normale normale omstandigheden. Dat wil zeggen dat van alle kamers er 80% verhuurd zijn. Van deze 80% verhuurde kamers, zijn maximaal 95% van de hotelgasten tegelijkertijd in het hotel aanwezig. De andere 5% van de hotelgasten verblijft dan elders.

Uit de parkeerbilans blijkt dat minimaal 93 parkeerplaatsen nodig zijn. Initiatiefnemer heeft voorzien in circa 115 parkeerplaatsen op eigen terrein. Dat wil zeggen dat grosso modo voldaan is aan de (minimale) parkeereisen van de gemeente Amsterdam. Er is dan in normale omstandigheden een parkeeroverschot van 22 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Parkeerbilans incidentele situatie variant A

Locatie		minimale parkeernorm	minimale parkeerbehoefte	Bezettings Graad	Aanwezig heidsperc.	Netto parkeerbehoefte
Hotelkamers	189	0,375	71	100% ¹⁾	95%	67
2e verdieping Vergaderaccommodatie	875	2,25	20		90%	18
1e verdieping Vergaderaccommodatie	1.160	2,25	26		90%	21
Ontbijtzaal / lounge begane grond	1.105	(al toegekend)				
			117			106

¹⁾: Tijdens piekmomenten zijn alle kamers verhuurd

Stedelijkheidsklasse zeer sterk stedelijk

Schil Centrum

Het is echter ook denkbaar, dat er zich incidenteel een 'worst-case' scenario voordoet. Bijvoorbeeld in het geval dat het hotel volledig bezet is, en in beide congreszalen een activiteit plaatsvindt. In dat geval is de minimale parkeerbehoefte 106 parkeerplaatsen (na berekening van het aanwezigheidspercentage). Op dat moment is er nog steeds een overschot op eigen terrein (9 parkeerplaatsen). Indien desondanks er sprake zou zijn van extra parkeerbehoefte is er in het openbare gebied, in ieder geval binnen de tijdshorizon van het bestemmingsplan (tot 2023), voldoende bufferruimte aanwezig om de incidentele extra parkeerbehoefte goed op te vangen (betaald parkeren en aanwezigheid van voldoende restcapaciteit aan parkeerplaatsen, zie parkeeronderzoek die als extra bijlage is bijgevoegd).

Variant B

Variant B gaat uit van het volgende programma:

- 355 hotelkamers;
- 1.105 ontbijtzaal en lounge begane grond ten behoeve van hotelgasten.

Als uitgangspunt geldt wederom dat de lounge en de ontbijtzaal, die worden gebruikt door de hotelgasten en voor de lunch van de congresgangers, zijn verdisconteerd in de parkeernorm voor het hotel.

Parkeerbilans normale situatie variant B

Locatie		minimale parkeernorm	Bruto parkeerbehoefte	Bezettings graad	Aanwezig heidsperc.	Netto parkeerbehoefte
Hotelkamers	355	0,375	133	80% ¹	95%	101
Ontbijtzaal / lounge begane grond	1.105	(al toegekend)				
			133			101

¹): Maximale gemiddelde bezettingsgraad hotels in Amsterdam, KPMG juni 2012

Stedelijkheidsklasse zeer sterk stedelijk

Schil centrum

Uit de parkeerbilans blijkt dat minimaal 101 parkeerplaatsen nodig zijn. Initiatiefnemer heeft voorzien in circa 115 parkeerplaatsen op eigen terrein. Dat wil zeggen dat er ook in deze variant onder normale omstandigheden een overschot bestaat van parkeerplaatsen (14) op eigen terrein.

Parkeerbilans incidentele situatie variant B

Locatie		minimale parkeernorm	Bruto parkeerbehoefte	Bezettings graad	Aanwezig heidsperc.	Netto parkeerbehoefte
Hotelkamers	355	0,375	133	100% ¹	95%	126
Ontbijtzaal / lounge begane grond	1.105	(al toegekend)				
			133			126

¹): Tijdens piekmomenten zijn alle kamers verhuurd

Indien het hotel vol zit, is er sprake van een parkeerbehoefte van mogelijk 126 parkeerplaatsen. In dat geval bedraagt het tekort 11 parkeerplaatsen. De Parkeren Hotel en Vergaderaccommodatie Joan Muyskenweg Amsterdam 12 maart 2013

meeste hotels zijn echter slechts enkele momenten in het jaar volgeboekt. Dit is bijvoorbeeld aan de hand bij bijzondere gebeurtenissen zoals Koninkinnedag, een concert in de Amsterdam ArenA of een ander evenement in de stad. Deze gebeurtenissen vinden normaal gesproken altijd plaats tijdens feestdagen en / of weekenden en / of s' avonds. Op die momenten wordt er in de omliggende bedrijfspanden niet gewerkt en is er voldoende restcapaciteit aan parkeerplaatsen. Mochten de omliggende percelen in de toekomst intensiever gebruikt gaan worden, dan is er tijdens de incidentele piekmomenten in het hotel, nog steeds sprake van voldoende restcapaciteit van openbare parkeerplaatsen.

Zelfstandige exploitatie van het restaurant.

In de bovengenoemde analyse is nog geen rekening gehouden met de mogelijkheid van zelfstandige exploitatie van het restaurant. Initiatiefnemer wenst de optie om van de ontbijtzaal/lunchruimte een gedeelte van 200 m² BVO als een zelfstandig restaurant te kunnen exploiteren. Volgens de gemeentelijke Nota Locatiebeleid Amsterdam 2008 geldt voor een zelfstandig restaurant een parkeernorm van minimaal 6 ppl per 100 m² BVO restaurant. In de praktijk zal het restaurant ook bij zelfstandige exploitatie uiteraard ook klanten trekken van het hotel en de congresfaciliteit. In de berekening van de parkeerbehoefte zou daarvoor een correctiefactor kunnen worden gehanteerd. Echter om planologisch een volledige eigenstandige exploitatie te kunnen onderbouwen wordt hier geen correctiefactor toegepast.

Binnen variant A en B is na toepassing van de gemeentelijke parkeernormen nog ruimte binnen de parkeerbalans (resp. 22 en 14 ppl). Uit de analyse volgt dat een zelfstandige exploitatie van het restaurant - binnen beide varianten - binnen de normen past.

Parkeerbalans met zelfstandig restaurant

	aantal te realiseren pp	aantal benodigde ppl	restant	200 m2 restaurant 6 ppl/100 m2 BVO	restant met zelfstandig restaurant
variant A	115	93	22	12	10
variant B	115	101	14	12	2

Conclusie

In het plan zijn voor het hotel met eventuele vergaderaccommodatie en of eigenstandig restaurant voldoende parkeerplaatsen voorzien, waarbij is getoetst aan het beleid van de gemeente Amsterdam. Indien desondanks in incidentele situaties sprake mocht zijn van een tekort, is dat tekort beperkt en zijn er nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar in het openbaar gebied.

=====

De tekst hieronder is feitelijk geen onderdeel van de toets aan beleid en normen. Daarom opnemen in een aparte paragraaf.

Doorkijk parkeersituatie openbaar gebied op korte termijn (2013 - 2019)

Momenteel zijn er in het gebied rondom de Ronette-kavel en de Sterngarage tenminste 239 pp aanwezig. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen volgens de telling van februari 2013 (zie separate bijlage) bedraagt:



Blok A: 50
Blok B: 93
Blok C: 4
Blok D: 18
Blok E: 26
Blok F: 48
Totaal: 239

Hiervan waren er tijdens de inventarisatie slechts 10% in gebruik, hetgeen mede terug te voeren is op de toepassing van betaald parkeren in dit gebied.

Ten behoeve van de studentenhuisvesting in blok D worden ca. 90-95 pp gereserveerd op blok B (ca. 56 pp studenten-auto's, 25-30 pp gaan verloren door de tijdelijke fietsenstalling en ca. 8pp in verband met de plaatsing van de afvalcontainers). De indeling in blokken is opgenomen in de parkeertelling.

De nu aanwezige parkeerplaatsen in blok D komen te vervallen vanwege de bouw van de studentenhuisvesting en het hotel. Hierdoor gaan ca. 18 parkeerplaatsen verloren in het openbaar gebied.

Voor de korte termijn tot ca. 2019 laat de parkeerbalans van het openbaar gebied een flink overschot zien van ca. 105 pp waarmee eventuele incidentele pieken van het hotel/vergaderaccommodatie ruim kunnen worden opgevangen.

Doorkijk parkeersituatie openbaar gebied lange termijn (2019-2029)

Voor de periode na 2019 is de situatie minder zeker wat betreft de uitvoering en fasering van de ontwikkelingen.

Blok A:

Voornemen is om de snelweg A2 en de Joan Muyskenweg samen te voegen tot een stadsstraat (50km/uur). Daarvoor zal een geheel nieuw profiel worden aangelegd. Het bestaande profiel met de daarin gelegen parkeerplaatsen komen te vervallen. Op de vrijkomende grond zal vervolgens worden gebouwd in een stedelijke dichtheid. Bij niet-woonfuncties zal (net zoals bij het hotel Ronete terrein) de parkeerbehoefte op eigen kavel worden opgelost. Bij woonfuncties zullen de bewoners op eigen terrein parkeren, bezoekers zullen in de openbare ruimte parkeren. Daarom zullen de parkeerplaatsen in de openbare ruimte van blok A op lange termijn niet of slechts in beperkte mate kunnen worden gebruikt voor piekopvang van het hotel Ronetteterrein. De samenvoeging is niet voorzien gedurende de planperiode en wordt in het bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. Met deze (mogelijke) ontwikkeling kan in juridisch planologische zin geen rekening gehouden worden.

Blok B: Op langere termijn, na 2029, zal op blok D de studentenhuisvesting mogelijk worden afgebroken en kan blok D worden bebouwd ten behoeve van woningbouw. Als de studentenhuisvesting wordt afgebroken zijn de daaraan verbonden parkeerplaatsen niet meer nodig. Mogelijk kan dan binnen blok B ge-

deeltelijk woningbouw (hoogbouw) worden gerealiseerd met een aantal parkeerplaatsen voor bezoekers in de openbare ruimte. Hier geldt hetzelfde als voor blok A: deze plaatsen zullen dan niet of slechts in beperkte mate kunnen worden gebruikt voor piekopvang van het hotel Ronetteterrein. Ook deze ontwikkelingen zijn niet voorzien gedurende de planperiode en worden in het bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. Ook met deze (mogelijke) ontwikkelingen kan in juridisch planologische zin geen rekening gehouden worden.

Op de Sternkavel zullen vanaf 2018 ca. 250 woningen gebouwd worden. Uitgaande van een norm van 0,125 bezoekersparkeerplaats per woning is er een behoefte van ca. 30 bezoekersparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Daarvoor wordt geheel of gedeeltelijk een beroep gedaan op Blok B.

Blok C: Met de start van de woningbouw op de Sternkavel komt deze inrit te vervallen. Tussen de Sternlocatie en het Ronetteterrein wordt een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer aangelegd. Dit leidt tot een verlies van ca. 4 parkeerplaatsen.

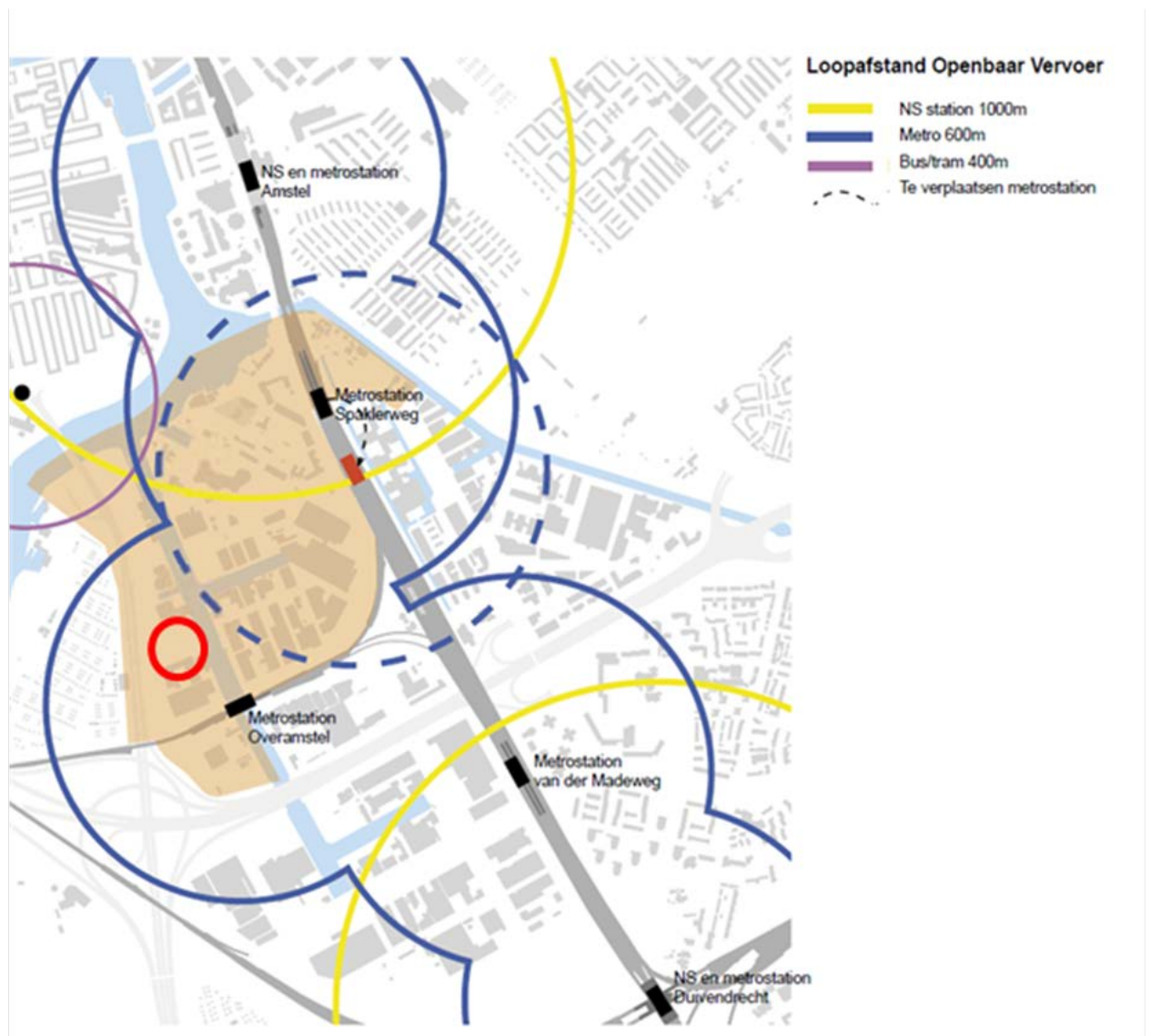
Blok E en F: De zijtak van de Joan Muyskenweg krijgt een nieuw profiel. Dit nieuwe profiel kan pas in zijn volledigheid worden aangelegd wanneer ook op de locatie van Koffiefabriek de ontwikkelingen gerealiseerd zijn. Beoogd wordt om het huidige haaks parkeren te vervangen door langsparkeren en om bomen toe te voegen. Van de totaal ca. 74 parkeerplaatsen komt er in het nieuwe profiel mogelijk maar ca. 1/3 deel terug. De noordzijde van de heringerichte zijtak van de Joan Muyskenweg (met name van blok F) kan worden gebruikt als piekopvang van het hotel Ronette terrein. Het gaat dan om 10 tot 15 parkeerplaatsen.

Resumerend

Voor de tweede helft van de planperiode van het bestemmingsplan Ronetteterrein, de periode van 2019-2024, zijn er minimaal 10 parkeerplaatsen beschikbaar in de openbare ruimte. Door dubbelgebruik op piekmomenten kan dat aantal met een factor 3 tot 4 toenemen, voldoende om parkeerdruk op de piekmomenten op te vangen.

Na de planperiode (na 2024) geldt wat betreft het parkeren dezelfde situatie als in de tweede helft van de planperiode (2019-2024).

BIJLAGE



Figuur 1: Invloedsgebied openbaar vervoer Overamstel (bron 'Visie Overamstel 2005', Dienst R0)

