

Opdrachtgever	Stichting Faried-UI-Islam
Datum	8 augustus 2025
Auteur	Danny van Beusekom
Kenmerk	019898.20250126.N1.05
Pagina	1/11

Mobiliteitsonderzoek moskee Vrijburg 2 te Amsterdam

1. Inleiding

Stichting Faried-UI-Islam is voornemens een moskee te ontwikkelen aan de Vrijburg 2, in de Wildeman buurt in Amsterdam.

De stichting heeft in 2017 de locatie gekocht en daar is nu een tijdelijke moskee gevestigd in een voormalig kantoorpand van 638 m² bvo. Voor de tijdelijke moskee is in 2017 een omgevingsvergunning afgegeven.

Goudappel B.V. is gevraagd een rapport op te stellen van de prognoses van zowel de verkeersgeneratie als de parkeerbehoefte voor de ontwikkeling van een permanente moskee, met daarin 4 studio's die bewoond worden door leden die een maatschappelijke functie voor de moskee vervullen.

1.1 Werkwijze

Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte voor auto's, fietsen en scooters is berekend op basis van de gemeentelijke parkeernormen. Door de parkeernormen toe te passen op het type functie van de projectlocatie, wordt de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen voor elk type voertuig berekend. Dit zorgt ervoor dat er voldoende ruimte is voor bewoners, bezoekers en andere gebruikers van de locatie. Verder wordt er gekeken op welke manier de omgeving ruimte biedt om een eventueel tekort aan parkeerplaatsen op te vangen.

Verkeersgeneratie

Op basis van de parkeerbehoefte en locatie specifieke kencijfers is er een prognose van de verkeersgeneratie opgesteld. Deze cijfers, die betrekking hebben op het type bestemming en de verwachte gebruiksintensiteit van de locatie, geven een indicatie van het aantal

verkeersbewegingen die de moskee zal veroorzaken. De gegevens worden geanalyseerd voor piek- en daluren. De impact op de omliggende infrastructuur wordt in kaart gebracht. Dit helpt om inzicht te krijgen in de verwachte drukte op de wegen en mogelijke knelpunten die het project kan veroorzaken.

2. Autoparkeren

Dit hoofdstuk stelt een analyse op voor de autoparkeerbehoefte voor de moskee. Er zullen drie situaties worden geschetst, waarbij er bij situatie 1 wordt uitgegaan van het absolute minimum aantal benodigde parkeerplaatsen voor zowel de reguliere bezoeken als de studio's volgens de parkeernorm van Gemeente Amsterdam. Situatie 2 zal de maximale parkeernorm voor de studio's beschrijven. Situatie 3 beschrijft de worstcasescenario, waarbij het maximale aantal bezoekers in de moskee aanwezig is.

Gebedsplaatsen

Het aantal gebedsplaatsen in de nieuwe moskee (231 gebedsplaatsen) zal min of meer gelijk blijven aan het huidige aantal van de tijdelijke moskee. Als 'worst case' benadering is de parkeerbehoefte van het volledig aantal gebedsplaatsen bepaald.

In de nieuwe moskee worden tijdens een regulier vrijdaggebed 100 gebedsplaatsen gebruikt, met een piekdrukke om 13.00 uur in de winter en 14.00 uur in de zomer. Elk jaar zijn er twee momenten waarop alle leden van de moskee aanwezig zijn: het Suikerfeest en het Offerfeest. Op die momenten worden alle 231 gebedsplaatsen gebruikt. Het gebed duurt meestal 10 tot 20 minuten. Ook tijdens de Ramadan worden 100 gebedsplaatsen gebruikt. Het maximaal aantal gebedsplaatsen is daarmee 231.

De meeste leden wonen in de omgeving, maar enkele bezoekers komen van buiten de buurt, vaak met hun gezin.

In de omgeving geldt betaald parkeren. De moskee heeft 10 parkeerplaatsen op eigen terrein.

2.1 Parkeerbehoefte

De parkeernormen van de gemeente Amsterdam zijn weergegeven in de Nota Parkeernormen Auto en bijlage IV van de basisregeling voor het Omgevingsplan

Amsterdam. De parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit 2018 van CROW publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' (publicatie 381).

Voor de parkeernormen wordt gewerkt met een gebiedsindeling:

- centrum;
- schil centrum;
- rest bebouwde kom;
- buitengebied / buiten de bebouwde kom.

In de Nota parkeernormen auto Gemeente Amsterdam, is te zien dat de beoogde locatie een B-locatie is. Dit betekent dat er gewerkt kan worden met de parkeernormen voor een schil-centrumgebied (figuur 2.1). Ook zal er met het minimum worden gerekend, aangezien de meeste bezoekers uit de buurt komen, er betaald parkeren in het gebied geldt en de locatie met het openbaar vervoer goed bereikbaar is.

93	Religiegebouw						
Parkeerkencijfers (per zitplaats)							
	A		B		C		
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	
Opmerking	geen kortingspercentage bekend						

Figuur 2.1: Parkeernormen Gemeente Amsterdam voor een religiegebouw

Situatie 1: Reguliere bezoekersaantallen (vrijdaggebed) met minimale parkeernorm voor studio's

Voor deze verkeersonderbouwing wordt uitgegaan van de reguliere situatie, namelijk 100 gebedsplaatsen in gebruik. De parkeernorm maal de hoeveelheid bezoekers geeft het benodigd aantal parkeerplaatsen weer: $0,1 \cdot 100 = 10$ **parkeerplaatsen**.

Verder komen er 4 studio's voor leden die een maatschappelijke taak vervullen in de moskee. Deze zullen dichtbij de kenmerken van woningen sociale huur en middensegment huur liggen. Volgens de parkeernormen Gemeente Amsterdam is voor een B-locatie de minimale parkeernorm per woning 0 (figuur 2.2), en dit minimum wordt meegenomen in deze eerste situatieschets.

Woningen sociale huur en middensegment huur

	A-locatie		B-locatie		C-locatie	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
	0	1	0	1	0	1

Figuur 2.2: Parkeernormen Gemeente Amsterdam voor woningen sociale huur en middensegment huur

Aangezien 10 parkeerplaatsen worden gerealiseerd **is er voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein** tijdens reguliere dagen (vrijdaggebed).

Situatie 2: Reguliere bezoekersaantallen (vrijdaggebed) met maximale parkeernorm voor studio's

Voor deze parkeeronderbouwing wordt uitgegaan van de reguliere situatie, namelijk 100 gebedsplaatsen in gebruik. De parkeernorm maal de hoeveelheid bezoekers geeft het benodigd aantal parkeerplaatsen. Dit geeft: $0,1 \times 100 = 10$ **autoparkeerplaatsen**.

Verder komen er 4 studio's voor leden die een maatschappelijke taak vervullen in de moskee. Deze zullen dichtbij de kenmerken van woningen sociale huur en middensegment huur liggen. Volgens de parkeernormen Gemeente Amsterdam is voor een B-locatie de maximale parkeernorm per woning 1, wat resulteert in 4 parkeerplaatsen voor de studio's (figuur 2.2), en dit maximum wordt meegenomen in deze tweede situatieschets. Dit geeft een totaal van **14 autoparkeerplaatsen**.

Woningen sociale huur en middensegment huur

	A-locatie		B-locatie		C-locatie	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
	0	1	0	1	0	1

Figuur 2.3: Parkeernormen Gemeente Amsterdam voor woningen sociale huur en middensegment huur

Aangezien 10 parkeerplaatsen worden gerealiseerd op het eigen terrein **komen is er een tekort van 4 parkeerplaatsen op eigen terrein** tijdens reguliere bezettingen (vrijdaggebed).

Situatie 3: worstcasescenario 2-jaarlijkse piekmomenten (Suikerfeest en Offerfeest)

Elk jaar zijn er twee momenten waarop alle leden van de moskee aanwezig zijn: het Suikerfeest en het Offerfeest, met maximaal 231 gebedsplaatsen in gebruik, wat zal worden meegenomen in deze derde situatie. Ook het maximale aantal parkeerplaatsen voor de studio's wordt hierin meegenomen.

Voor deze parkeeronderbouwing wordt uitgegaan van de maximale situatie, namelijk 231 gebedsplaatsen in gebruik. De parkeernorm maal de hoeveelheid bezoekers geeft het benodigd aantal parkeerplaatsen: $0,1 \cdot 231 = 23,1$ **(24) autoparkeerplaatsen.**

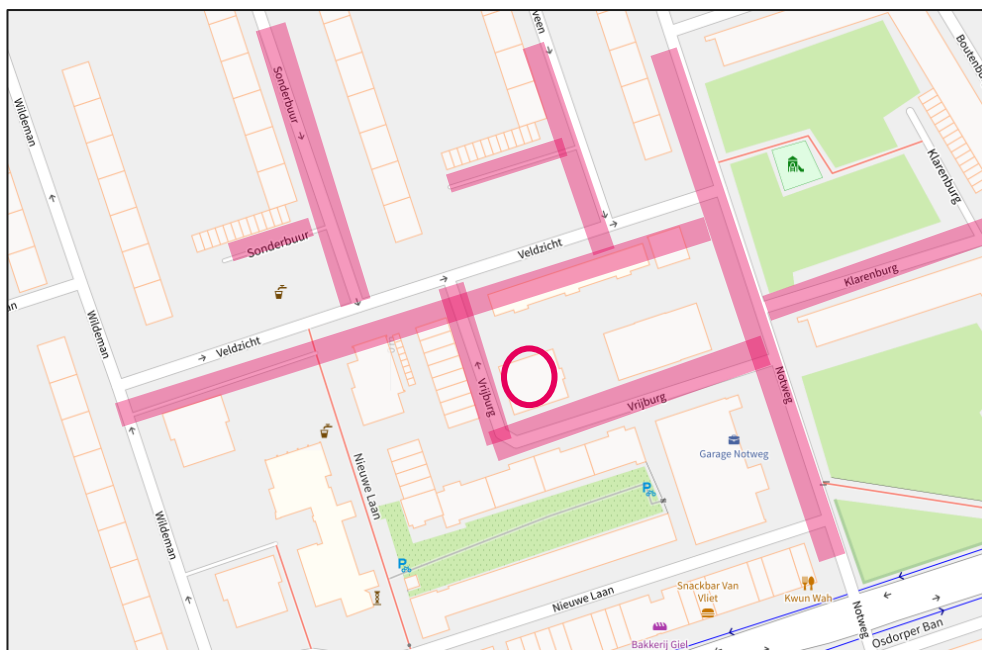
Verder komen er 4 studio's voor leden die een maatschappelijke taak vervullen in de moskee. Deze zullen dichtbij de kenmerken van woningen sociale huur en middensegment huur liggen. Volgens de parkeernormen Gemeente Amsterdam is voor een B-locatie de maximale parkeernorm per woning 1, wat resulteert in 4 parkeerplaatsen voor de studio's (figuur 2.3), en dit maximum wordt meegenomen in deze tweede situatieschets. Dit geeft een totaal van **28 autoparkeerplaatsen.**

Aangezien 10 parkeerplaatsen worden gerealiseerd op het eigen terrein, **komen er 18 parkeerplaatsen tekort op eigen terrein** tijdens het Suikerfeest en Offerfeest (twee keer per jaar een piekbezetting).

2.2 Parkeerdruk in de buurt

Om te bekijken of er een restcapaciteit is in de buurt is het gemeentelijke parkeerdrukonderzoek geanalyseerd (uit 2023 en 2024).

Figuur 2.4 geeft de straten binnen een acceptabele loopafstand van 200 meter van de projectlocatie weer.



Figuur 2.4: Alle straten binnen loopafstand (200 meter)

De tellingen van de parkeerdruk van de Gemeente Amsterdam zijn gedaan per straat, dit geeft de mogelijkheid om de gemiddelde parkeerdruk en -bezetting van deze aangegeven straten te berekenen per moment in de week (zie bijlage 1). Het is belangrijk om te vermelden dat er voor de Vrijburg (zie figuur 2.4) alleen parkeerdata is voor zaterdagmiddag. Tijdens de meetmomenten waren er wegwerkzaamheden, waardoor de informatie over de parkeerdruk en parkeercapaciteit voor de Vrijburg ontbreekt. In de analyse voor de werkdagmiddag, werkdagavond en zondagmiddag is de parkeersectie 'Vrijburg' om die reden buiten beschouwing gelaten.

In de drie situaties, beschreven in paragraaf 2.1 en 2.2 zijn de tekorten op eigen terrein van de moskee:

- situatie 1 (vrijdaggebed + minimale parkeernorm studio's): voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein;
- situatie 2 (vrijdaggebed + maximale parkeernorm studio's): 4 parkeerplaatsen tekort;
- situatie 3 (Suikerfeest/Offerfeest + maximale parkeernorm studio's): 18 parkeerplaatsen tekort.

Tabel 2.2 geeft aan dat op alle momenten waarop is geteld er 31 of meer beschikbare parkeerplaatsen zijn op loopafstand van de moskee. Er zijn maximaal 18 parkeerplaatsen nodig 2 keer per jaar (tijdens Suikerfeest en Offerfeest). Dit betekent dat de parkeerbehoefte in alle scenario's in de wijk kan worden opgelost. Het plan voldoet daarmee aan de parkeernormen van de gemeente Amsterdam.

	doordeweeks middag	doordeweeks avond	zaterdagmiddag	zondagmiddag
gemiddelde parkeerbezetting binnen 200 meter loopafstand (%)	58%	55%	71%	66%
restcapaciteit	48	52	30	27

Tabel 2.2: Gemiddelde parkeerdruk loopafstand en de restcapaciteit

In alle drie de scenario's voldoet dit plan aan de parkeernormen:

- als 'worst case' is ook de autoparkeerbehoefte van de bestaande gebedsplaatsen berekend;
- de omliggende straten hebben binnen acceptabele loopafstand voldoende mogelijkheden om de volledige parkeerbehoefte op te lossen, zonder dat dit tot problemen leidt.

3. Fiets- en scooterparkeren

In dit hoofdstuk wordt de parkeerbehoefte voor de fiets en de scooter geanalyseerd.

3.1 Fietsparkeren

De nieuwe parkeerbehoefte voor de fiets wordt berekend met behulp van de fiets-parkeerkencijfers 2025 van het CROW voor een religiegebouw per zitplaats (zie figuur 3.1). Ook hiervoor gaan we eerst uit van de reguliere bezetting van 100 gebedsplaatsen in gebruik. Hierna zal ook een worstcasescenario worden beschreven waar alle bezoekers (bijvoorbeeld bij een Suikerfeest) aanwezig zijn.

Religiegebouw								
	Parkeerkencijfers (per zitplaats)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,1	0,6	0,1	0,6	0,1	0,6		
Sterk stedelijk	0,1	0,6	0,1	0,6	0,1	0,6		
Matig stedelijk	0,1	0,6	0,1	0,6	0,1	0,6		
Weinig stedelijk	0,1	0,6	0,1	0,6	0,1	0,6		
Niet stedelijk	0,1	0,6	0,1	0,6	0,1	0,6		

Figuur 3.1: Fietsparkeerkencijfers religiegebouw CROW

Voor de auto is de minimum parkeernorm genomen, om die reden zullen we voor de fiets de maximum parkeernorm hanteren.

Reguliere situatie (vrijdaggebed)

Tabel 3.1 gaat uit van 100 gebedsplaatsen in gebruik. Met een parkeernorm van 0,6 maal het aantal bezoekers geeft dit een parkeerbehoefte van 60. Dit kan op eigen terrein opgelost worden. Er wordt een strook van circa 18 meter gereserveerd voor fietsparkeerplaatsen ten westen van de moskee. Hier kunnen circa 68 fietsen gestald worden.

aantal bezoekers	parkeernorm	fiets parkeerbehoefte
100	0,6	60

Tabel 3.1: Parkeerbehoefte voor de fiets

Suikerfeest en Offerfeest

Tabel 3.2 gaat uit van de situatie tijdens het Suikerfeest en Offerfeest, wanneer het maximum aantal gebedsplaatsen in gebruik is (twee keer per jaar). Dit betekent: 0,6 maal 231 is een fietsparkeerbehoefte van 139 plaatsen. Deze situatie komt twee keer per jaar voor. Er kunnen tijdelijk autoparkeerplaatsen op eigen terrein gebruikt worden voor de extra fietsparkeerbehoefte. Uit vorig hoofdstuk blijkt dat er ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar is in de omgeving voor het autoparkeren.

aantal bezoekers	parkeernorm	fiets parkeerbehoefte
231	0,6	139

Tabel 3.2: Fietsparkeerbehoefte tijdens het Suikerfeest en Offerfeest

Aangezien Stichting Faried-UI-Islam heeft aangegeven dat dit worstcasescenario maar op twee momenten van het jaar aan de orde is, gaan we uit van de reguliere situatie, waarbij er 60 fietsparkeerplaatsen nodig zullen zijn.

3.2 Scooterparkeren

Scooterparkeren vereist een andere aanpak, aangezien er voor scooters geen parkeernorm is opgesteld voor een religiegebouw in zowel de kencijfers van CROW als de parkeernormen Amsterdam. Om die reden wordt dit onderbouwd op basis van de norm voor fietsparkeren en het aandeel scooters ten opzichte van fietsen.

Volgens de nota parkeernormen fiets en scooter van Amsterdam zijn er ruim 850.000 fietsen en 57.000 scooters in de stad.. Hiermee kan de hoeveelheid scooters per 1 fiets worden berekend. Dit maal de fiets parkeerbehoefte geeft een indicatie van de benodigde scooterparkeerplaatsen voor de moskee:

$57.000/850.000 * 60 = 4$ benodigde scooterparkeerplaatsen.

Er wordt een strook van circa 4 meter gereserveerd voor scooterparkeerplaatsen ten westen van de moskee. Hier kunnen circa 5 scooters gestald worden.

4. Verkeersgeneratie

Met behulp van de bovenstaande parkeerstudie wordt in dit hoofdstuk de verkeersgeneratie berekend. In dit geval wordt dit berekend op basis van CROW parkeerkencijfers (2018). Dit wordt gedaan door middel van het vergelijken van de nieuwe situatie met de situatie met een kantoorpand van 638 m². Dit is namelijk de functie waarmee gerekend is bij het opstellen van het bestemmingsplan.

Kantoorfunctie

Het kantoor is 638 m² bvo. Volgens CROW voor zeer stedelijk, schil centrum, voor minimum geeft dit: $6,38 \times 3,0 = 19,14$ (20) motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. Om dit te vertalen naar een werkdag geldt de volgende vuistregel: 19,14 maal 1,33 geeft 25,45, **dus 26 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal.**

Moskee

De verkeersgeneratie van de moskee is gebaseerd op de parkeerbehoefte vermenigvuldigd met het aantal ritten per dag. Hierbij wordt uitgegaan van 2 auto's per dag per

parkeerplaats, aangezien er op meerdere momenten in de moskee bijeenkomsten zijn. Dit betekent:

10 parkeerplaatsen x 2 auto's per dag x 2 (heen en terug) = 40 ritten per dag

Dus de verkeersgeneratie is in dit geval 40 ritten per dag (20 auto's heen en 20 auto's terug).

Dit betekent een totale extra verkeersgeneratie van (40-26=) 14

motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Dit is een minimaal verschil vergeleken met het totaal aantal verplaatsingen in dit gebied, en zorgt dus niet voor problemen op het gebied van verkeersontsluiting en verkeersveiligheid.

5. Conclusie

Op basis van het mobiliteitsonderzoek voor de moskeeontwikkeling aan Vrijburg 2, Amsterdam, kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- **Autoparkeerbehoefte:** De autoparkeerbehoefte voor de moskee is in drie scenario's geanalyseerd: in alle gevallen kan de parkeerbehoefte worden opgelost op eigen terrein en in de omliggende straten in de wijk.
- **Fiets- en scooterparkeren:** Voor fietsparkeren is een behoefte van 60 plaatsen vastgesteld. Voor scooters is een behoefte van 4 parkeerplaatsen berekend.
- **Verkeersgeneratie:** De verkeersgeneratie per werkdagemaal voor deze ontwikkeling is 20, wat een minimale toename is ten opzichte van alle gemotoriseerde verplaatsingen in dit gebied. Dus zullen er naar verwachting geen problemen op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling ontstaan.

Samenvattend kan worden gesteld dat de ontwikkeling van de moskee aan Vrijburg 2 voldoet aan de parkeernormen en dat de verkeersdruk op de omliggende wegen minimaal is met voldoende mogelijkheden om de parkeerbehoefte op te vangen. De moskee zal geen negatieve impact hebben op de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling in de buurt.

Bijlage 1: Parkeerdruk omliggende straten Vrijburg 2 (2023/2024)

doordeweeks middag	Vrijburg*	Klaren	Veldzicht	Notweg	Sonderbuur	Reinveen	totaal
capaciteit		33	55	44	16	25	172
bezetting		25	21	36	8	9	99
parkeerdruk %		76%	38%	82%	50%	36%	58%
restcapaciteit:		3	26	1	6	12	48

doordeweekse avond	Vrijburg*	Klaren	Veldzicht	Notweg	Sonderbuur	Reinveen	totaal
capaciteit		32	55	44	16	25	172
bezetting		19	21	33	12	9	94
parkeerdruk %		59%	38%	75%	75%	36%	55%
restcapaciteit:		8	26	4	2	12	52

zaterdagmiddag	Vrijburg	Klaren	Veldzicht	Notweg	Sonderbuur	Reinveen	totaal
capaciteit	51	32	55	44	16	25	223
bezetting	26	29	41	41	13	9	159
parkeerdruk %	51%	91%	75%	93%	81%	36%	71%
Restcapaciteit:	17	-2	6	-4	1	12	30

zondagmiddag	Vrijburg*	Klaren	Veldzicht	Notweg	Sonderbuur	Reinveen	totaal
capaciteit		32	55	44	16	25	173
bezetting		23	37	30	10	19	145
parkeerdruk %		72%	67%	68%	63%	76%	66%
Restcapaciteit:		4	10	7	4	2	27

*Deze straat heeft alleen info op zaterdagmiddag. Tijdens de overlegmomenten waren er wegwerkzaamheden, waardoor de informatie over de parkeerdruk en -capaciteit ontbreekt.

Van: Danny van Beusekom <dvbeusekom@goudappel.nl>

Verzonden: dinsdag 30 juni 2026 18:39

Aan: Faried Rodjan <faried_rodjan@hotmail.com>; Glenn Mahangoe <glennmahangoe@hotmail.com>

Onderwerp: RE: Verzoek verlenen omgevingsvergunning moskee Vrijburg 2

Geachte,

Als adviseurs van Goudappel hebben wij de bezwaren (zienswijzen) met betrekking tot parkeren en verkeer geanalyseerd en deze getoetst aan de resultaten uit ons mobiliteitsonderzoek notitie 019898.pdf. Hieronder vindt u een gestructureerde en professionele beantwoording die kan worden gebruikt in de reactie op de zienswijzen.

Beantwoording Zienswijzen Parkeren & Verkeer

Zienswijze 1: "De piekmomenten zijn niet slechts twee keer per jaar; de vrijdag en andere bijeenkomsten (zoals begrafenissen en bruiloften) zorgen wekelijks voor grote drukte en parkeeroverlast."

Antwoord op basis van het mobiliteitsonderzoek:

- **Regulier versus incidenteel gebruik:** In de mobiliteitsstudie is expliciet onderscheid gemaakt tussen de reguliere situatie en de incidentele pieksituaties.
 - Voor de **reguliere vrijdag** (vrijdaggebed) en de Ramadan is gerekend met een bezetting van 100 gebedsplaatsen. Hiervoor is de parkeerbehoefte vastgesteld op 10 parkeerplaatsen. Omdat er exact 10 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, wordt de reguliere parkeerbehoefte in de basis volledig op eigen terrein opgevangen (Situatie 1). Zelfs als er rekening wordt gehouden met de maximale parkeernorm voor de 4 studio's (Situatie 2), bedraagt het tekort op eigen terrein slechts 4 parkeerplaatsen.
 - De **incidentele piekmomenten** (zoals het Suikerfeest en Offerfeest) waarbij alle 231 gebedsplaatsen bezet zijn, komen inderdaad twee keer per jaar voor. Hiervoor is een worstcasescenario berekend (Situatie 3), waarbij er een tijdelijk tekort is van 18 parkeerplaatsen op eigen terrein.
- **Capaciteit in de omgeving:** Uit het parkeerdrukonderzoek (metingen uit 2023 en 2024) blijkt dat er in de omliggende straten binnen een acceptabele loopafstand van 200 meter op alle meetmomenten (werkdagen en weekenden) een restcapaciteit is van **minimaal 27 tot 52 beschikbare parkeerplaatsen**. Het incidentele tekort van 18 parkeerplaatsen tijdens feestdagen kan dus ruimschoots en zonder problemen in de directe omgeving worden opgevangen.
- **Geen toename capaciteit:** Belangrijk is dat het aantal gebedsplaatsen in de nieuwe moskee (231 plaatsen) min of meer gelijk blijft aan de huidige, reeds vergunde tijdelijke moskee notitie 019898.pdf. Er is dus planologisch geen sprake van een schaalvergroting die structureel meer bezoekers zal aantrekken dan in de huidige situatie is toegestaan.

Zienswijze 2: "Goudappel heeft de parkeerdruk niet goed kunnen meten omdat de straat (Vrijburg) destijds was opengebroken door wegwerkzaamheden." Zienswijze 1 Vr...iseerd.pdf

Antwoord op basis van het mobiliteitsonderzoek:

- **Methodiek en uitsluiting Vrijburg:** Het klopt dat er tijdens de meetmomenten wegwerkzaamheden plaatsvonden in de straat Vrijburg. Goudappel is hier uiterst zorgvuldig en transparant mee omgegaan. Om een vertekend (te gunstig) beeld te voorkomen, is de parkeersectie 'Vrijburg' voor de werkdagmiddag, werkdagavond en zondagmiddag **volledig buiten beschouwing gelaten** in de berekeningen.
- **Voldoende representatieve data:** De conclusie dat er voldoende parkeercapaciteit in de buurt is, is gebaseerd op de restcapaciteit van de *overige* straten binnen 200 meter loopafstand (zoals Klaren, Veldzicht, Notweg, Sonderbuur en Reinveen). Zelfs zonder de parkeerplaatsen van de Vrijburg mee te rekenen, is er op alle momenten een restcapaciteit van minimaal 27 parkeerplaatsen in de directe omgeving notitie 019898.pdf. De uitgevoerde analyse is daarmee betrouwbaar en representatief.

Zienswijze 3: "Er is nu al sprake van ernstige parkeeroverlast, zoals foutparkeren op de stoep, het blokkeren van wegen en invalideparkeerplaatsen, en handhaving treedt niet op."

Antwoord op basis van het mobiliteitsonderzoek & best practices:

- **Fysieke capaciteit versus parkeergedrag:** Het mobiliteitsonderzoek toont aan dat er *fysiek* voldoende parkeergelegenheid is op eigen terrein en in de directe omgeving om de parkeerbehoefte conform de gemeentelijke normen op te vangen.

- **Aanbeveling voor handhaving en inrichting:** Het asociale parkeergedrag (zoals parkeren op de stoep of het blokkeren van invalideplaatsen) is een kwestie van verkeersgedrag en handhaving door de gemeente (politie/handhaving), en kan niet direct via een parkeernormering worden opgelost.
- **Fietsparkeren als buffer:** Om de parkeerdruk voor auto's verder te verlagen, voorziet het plan in een ruime fietsparkeervoorziening op eigen terrein voor 68 fietsen (waar de reguliere behoefte 60 is) notitie 019898.pdf. Tijdens de grote feestdagen kan een deel van de autoparkeerplaatsen op eigen terrein flexibel worden ingericht voor de extra fietsparkeerbehoefte (139 fietsparkeerplaatsen nodig), terwijl de auto's uitwijken naar de restcapaciteit in de buurt notitie 019898.pdf. Dit stimuleert het gebruik van de fiets en vermindert de autodruk in de smalle straten.

Zienswijze 4: "De komst van de nieuwe moskee zorgt voor te veel extra verkeer in de kleine straat."

Antwoord op basis van het mobiliteitsonderzoek:

- **Verkeersgeneratie ten opzichte van vigerende bestemming:** Om de verkeersimpact te bepalen, is de verkeersgeneratie van de moskee vergeleken met de planologische referentiefunctie van het perceel (een kantoorpand van 638 m² bvo) notitie 019898.pdf.
 - Het kantoor genereert circa 26 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal.
 - De moskee genereert op basis van de parkeerbehoefte naar verwachting circa 40 ritten per werkdagemaal (20 auto's heen en terug).
 - De netto toename bedraagt derhalve slechts **14 extra motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal** notitie 019898.pdf. Dit is een marginaal verschil dat volledig opgaat in de dagelijkse variatie van het verkeer en leidt niet tot capaciteits- of verkeersveiligheidsknelpunten op de omliggende wegen.

Met vriendelijke groet,

Danny van Beusekom

Senior adviseur

M +31629041452

T +31 (0)88 254 2000 (algemeen)

www.goudappel.nl



Goudappel | Postbus 161 | 7400 AD Deventer

Wij werken vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven, Leeuwarden en via partners in het buitenland

Blijf op de hoogte van het laatste mobiliteitsnieuws. Schrijf in voor onze [nieuwsbrief](#).