

5. VERKEER EN VERVOER

5.1. Beschrijving verkeersmodel

De gemeente Almere heeft Goudappel Coffeng BV in 1994 opdracht gegeven voor de ontwikkeling van een "Simultaan Prognosemodel Almere". Het model zou op wegvakniveau een goede beschrijving moeten kunnen geven van de verkeersintensiteiten, en het zou beleidsmaatregelen op hun effectiviteit moeten kunnen toetsen. Om aan beide eisen te voldoen en het modelsysteem tegelijk hanteerbaar te houden, heeft Goudappel Coffeng twee samenhangende verkeersmodellen opgesteld:

- een unimodaal verkeersmodel, dat een beschrijving geeft van het vrachtauto- en het gewone autoverkeer;
- een simultaan automodel, dat een verklaring geeft op basis van drie vervoerswijzen (auto, OV en fiets), vier motieven (woon-werk, zakelijk, onderwijs en overig) en autobeschikbaarheid.

Beide modellen zijn opgezet met 1994 als basisjaar en beschrijven het verkeer op een gemiddelde werkdag gedurende een etmaalperiode. De toedeling betreft een alles-of-niets toedeling. Eventuele capaciteitsbeperkingen kunnen slechts in beperkte mate en indicatief aangegeven worden. Beide modellen maken gebruik van dezelfde zone indeling: 450 in Almere en 125 voor de rest van Nederland.

Het unimodale verkeersmodel (auto) is opgebouwd uit een productie-attractie module en een routekeuze module. De HB-matrix, die normaal gesproken met behulp van een distributiemodule wordt geschat, is voor een groot deel ingevuld door waarnemingen (kentekenonderzoek en verkeerstellingen). Waar geen waarnemingen voorhanden waren is het gebruikelijke zwaartekrachtmodel gehanteerd. Voor de productie-attractie is gebruik gemaakt van zowel tellingen als kentallen uit andere modelstudies.

Het simultane verkeersmodel is opgebouwd uit een productie-attractie module, een gecombineerde distributie en vervoerswijzekeuze module en een (beperkte) routekeuze module. Teneinde de distributie en vervoerswijzekeuze gelijktijdig te bepalen wordt onderscheid gemaakt naar groepen reizigers met een homogeen verplaatsingsgedrag. In totaal betreft het 24 groepen: 4 motieven x 3 vervoerswijzen x 2 klassen autobeschikbaarheid. De Herkomst/Bestemming-matrix (HB-matrix) bestaat uit de optelsom van deze 24 individueel geschatte deelmatrices.

Voor de productie-attractie alsmede voor de distributie is gebruik gemaakt van gegevens uit het OVG (het onderzoek-verplaatsingsgedrag van het CBS), aangepast aan de Almeerse situatie. De distributie is verder geheel gebaseerd op een zwaartekrachtmodel.

Beide modellen zijn gecalibreerd voor 1994 met behulp van de reguliere telgegevens van de gemeente en de vervoersbedrijven. Binnen zekere marges geven de modellen een goede beschrijving van de werkelijkheid, waarbij de marges voor het unimodale model kleiner zijn dan voor het simultane model.

Prognoses worden vervolgens in eerste instantie gemaakt met het simultane model. De nieuwe sociaal-economische gegevens, netwerken en/of beleidsmaatregelen leiden tot een nieuwe HB-matrix. Het verschil tussen de oude en nieuwe simultane matrix wordt vervolgens gebruikt om de nieuwe unimodale matrix te berekenen. Deze nieuwe unimodale matrix wordt vervolgens ingevoerd in het unimodale automodel, hetgeen resulteert in een verfijnde toedeling van het autoverkeer in de nieuwe situatie.

Met het gecombineerde model zijn allereerst prognoses gemaakt voor 2005, de situatie waarin de drie kernen volledig zijn. Hierbij zijn drie scenario's gemaakt: SVV-beleid (inclusief betaald parkeren in het centrum van Almere Stad), trendbeleid inclusief betaald parkeren en trendbeleid zonder betaald parkeren. Ten behoeve van Almere Poort is gekozen voor het SVV-scenario als uitgangspunt, omdat dit het beste aansluit bij de doelstellingen van de rijksoverheid en ontwikkelingen in de regio. De prognoses voor Almere Poort hebben betrekking op de sociaal-economische situatie in 2015 (inkomen, autobezit, inwoners per woning). Het aantal woningen en arbeidsplaatsen is - op het plangebied na - gelijk gehouden.

In de rapportage zijn telkens de simultane OV- en fietsresultaten en de unimodale autoresultaten vermeld. In absolute zin voor het gehele plangebied zijn deze resultaten onderling goed vergelijkbaar. Op detailniveau zijn de autoresultaten nauwkeuriger dan de OV- en fietsresultaten. De verdeling van de OV-reizigers over bus en trein en over de verschillende routes, en de verdeling van de fietsers over de verschillende fietspaden is in het simultane model op een meer globale manier gebeurd dan de verdeling van de autoverplaatsingen over de verschillende wegen.

Op hoofdlijnen geven de resultaten een goed inzicht in de effecten op de mobiliteit van de verschillende alternatieven. De resultaten voor de auto geven bovendien een betrouwbaar beeld van de intensiteiten op diverse wegvakken en kunnen daarmee gebruikt worden voor geluidberekeningen. Het aantal reizigers per station of buslijn, en het aantal fietsers op een specifiek fietspad is minder betrouwbaar.

5.2. Socio-economische vulling alternatieven

Tabel 5.1. Socio-economische invulling alternatieven

functie	standaard	progressief	ambitieuw
wonen			
woningen (aantallen)	10.715	10.435	11.265
gem. dichtheid (won/ha) ¹⁾	34	32	35
inwoners (aantallen)	26.750	26.000	28.000
werken (arbeidsplaatsen)			
logistiek	3.330	1.550	350
handel	1.675	1.675	1.675
gemengd/hoogwaardig (C-locatie)	-	1.950	3.875
kantoor/hoogwaardig (B-locatie)	6.667	10.000	13.300
overig	2.500	2.525	2.575
bezoekers²⁾			
sport	6.320	6.320	6.320
leerlingen	5.220	5.220	5.220
divers (w.o. leisure)	17.950	17.950	17.950

1) Binnendijkse woningen;

2) Maximaal per etmaal, waarbij bedacht moet worden dat het bezoek aan stranden en sport- en leisurevoorzieningen een incidenteel karakter heeft (zie bijlage V.IV).

5.3. Parkeren in Almere Poort

Inleiding

Met betrekking tot parkeren is met name de parkeerbehoefte, het ruimtegebruik en het mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen van belang. In deze bijlage wordt hierop uitgebreid ingegaan. De werkwijze die bij invulling van de locatie zal worden gehanteerd wordt beschreven. Deze beschrijving is in grote lijnen afgestemd op de locatie-opzet volgens het meest milieuvriendelijk alternatief.

Huidige situatie

Momenteel zijn in het plangebied de volgende parkeervoorzieningen aanwezig of worden binnenkort gerealiseerd:

2.000 parkeerplaatsen voor het Muiderstrand, als volgt verdeeld:

- 500 parkeerplaatsen ongemarkeerd op de Muiderzandplaats;
- 600 parkeerplaatsen ongemarkeerd op een grasveld nabij de Muiderzandplaats;
- 400 parkeerplaatsen ongemarkeerd uitgespaard in het Muiderbos;
- 500 parkeerplaatsen gemarkeerd op de IJmeerdijk;

1.000 parkeerplaatsen voor het Zilverstrand, als volgt verdeeld:

- 500 parkeerplaatsen ongemarkeerd op de Kernplaats;
- 400 parkeerplaatsen gemarkeerd uitbreiding op de Kernplaats;
- 100 parkeerplaatsen gemarkeerd in de kelder van het te realiseren MPI-Almere;

overig:

- 550 parkeerplaatsen op eigen terrein van Marina Muiderzand;
- een onbekend aantal parkeerplaatsen ten behoeve van bezoek Marina Muiderzand.

Raming parkeerbehoefte

In het plangebied zijn de hoofdfuncties wonen, werken en recreëren te onderscheiden.

Wonen

Binnen wonen is onderscheid te maken naar het wonen in het centrum en wonen elders in het plangebied. Momenteel wordt in Almere gerekend met 1,25 parkeerplaats per woning, ook rondom Centraal Station. Voor de toekomst is een verhoging van de norm waarschijnlijk als gevolg van het toenemende autobezit en -gebruik. Voor het centrumgebied van Strandpoort wordt vooralsnog uitgegaan van handhaving van de bestaande norm (1,25), voor de overige woongebieden in Strandpoort wordt uitgegaan van een nieuwe norm van 1,35. Deze parkeernorm lijkt conservatief, maar is nodig om de ruimtelijke kwaliteit in de woongebieden te kunnen waarborgen.

De norm leidt tot een behoefte aan 5.000 respectievelijk 8.100 parkeerplaatsen. Deze plaatsen moeten echter te allen tijde beschikbaar zijn voor de woningen en kunnen niet dubbel gebruikt worden. Deze plaatsen worden daarom niet meegenomen in de verdere analyse.

Werken

Binnen werken is onderscheid te maken naar:

- hoogwaardig bedrijfsterrein;
- multifunctioneel bedrijfsterrein;
- kantoorpark.

Het hoogwaardig bedrijfsterrein ligt buiten de directe invloedssfeer van het station en kan aangeduid worden als C-locatie. De norm hiervoor bedraagt 1 parkeerplaats per 2 arbeidsplaatsen. Beide andere werklocaties liggen vlak bij het station en zullen moeten voldoen aan de B-locatie normen, te weten 1 parkeerplaats per 5 arbeidsplaatsen. Dit leidt tot een behoefte aan respectievelijk 2.000, 200 en 2.700 parkeerplaatsen. In veel gevallen worden deze plaatsen op het eigen terrein van de diverse bedrijven gerealiseerd en zijn ze niet openbaar toegankelijk. Gezien de zeer beperkte ruimte rondom het station valt echter niet te ontkomen aan het (gedeeltelijk) openbaar maken van deze plaatsen ten behoeve van

activiteiten 's avonds en in de weekenden. Hieraan wordt in de verdere analyse nader aandacht besteed.

Recreëren

Binnen recreëren is nader onderscheid te maken naar:

- de verschillende sportvoorzieningen;
- de evenementenhal;
- de leisure boulevard;
- de jachthaven(s);
- het strand.

Bij de sportvoorzieningen is verder onderscheid te maken naar "dagelijks gebruik" en naar grote wedstrijden. Het aantal parkeerplaatsen voor dagelijks gebruik worden op basis van ervaringen ingeschat en aangeboden; voor grote wedstrijden geldt een norm van 1 parkeerplaats per 5 bezoekers. Dezelfde norm geldt voor de evenementenhal en de leisure boulevard.

Bij de jachthavens gelden normen van 1 parkeerplaats per 1,6 ligplaats voor regulier gebruik en 1 parkeerplaats per 5 bezoekers. De plaatsen voor regulier gebruik worden op het eigen terrein van de jachthavens gerealiseerd en worden in de nadere analyse buiten beschouwing gelaten. Voor het strand wordt op basis van ervaringen een inschatting gemaakt van de parkeerbehoefte op topdagen.

Het grootste deel van de voor recreatie benodigde parkeerplaatsen is ten behoeve van incidentele topdrukke. Een groot deel kan daarom medegebruikt worden. Hieraan wordt in de nadere analyse aandacht besteed. Onderstaande tabel geeft de hiervoor benodigde informatie weer: geprognosticeerde bezoekersaantallen, daaruit resulterende benodigde aantallen parkeerplaatsen en een indicatie van het moment waarop de grootste drukte zal plaatsvinden.

Tabel 5.2. Gegevens over functies die binnen de raming worden meegenomen

Functie	Gebruik / Omvang		Parkeernorm		Parkeerplaatsen	
			(1 parkeerplaats per ..)		aantal	top-gebruik
Hoogwaardig bedrijfsterrein	3.895	arbeidsplaatsen	2	arbeidsplaatsen	1.948	werkdagen
Multifunctioneel bedrijfsterrein	410	arbeidsplaatsen	2	arbeidsplaatsen	205	werkdagen
Kantoorruimte	13.333	arbeidsplaatsen	5	arbeidsplaatsen	2.667	werkdagen
Stadion	5.000	bezoekers	5	bezoekers	1.000	weekenddagen
	11.000	bezoekers	5	bezoekers	2.200	avonduren
Drafbaan	2.000	bezoekers	5	bezoekers	400	weekenddagen
Hotel	100	kamers	1	kamers	100	altijd
Evenementenhal	7.500	bezoekers	5	bezoekers	1.500	weekenddagen
	2.500	bezoekers	5	bezoekers	500	werkdagen
Station					50	altijd
Winkelcentrum	12.500	m2 bvo	30	m2 bvo	417	altijd
"Stationsdriehoek"	35.000	m2 bvo retail	30	m2 bvo	1.167	weekenddagen
"Stationsdriehoek"	667	arbeidsplaatsen	5	arbeidsplaatsen	133	werkdagen
Topsporthal	100	gebruikers			30	altijd
	4.000	bezoekers	5	bezoekers	800	weekenddagen
Zwembad	550	gebruikers			66	altijd
	800	gebruikers			80	weekenddagen
Racketcentrum	500	gebruikers			150	altijd
Leisure boulevard	1.500	gebruikers	5	gebruikers	300	weekenddagen
Muiderstrand	10.000	gebruikers	5	bezoekers	2.000	weekenddagen
Zilverstrand	5.000	gebruikers	5	bezoekers	1.000	weekenddagen
Marina Muiderzand	225	bezoekers	5	bezoekers	45	weekenddagen
Nieuwe jachthaven	188	bezoekers	5	bezoekers	37,5	weekenddagen

Uit dit overzicht kan worden afgeleid dat de grootste piek optreedt op een zondag in de zomer. De totale hoeveelheid te realiseren parkeervoorzieningen wordt hier in eerste instantie op gedimensioneerd. Vervolgens wordt globaal bekeken of de configuratie van het parkeerareaal aangepast moet en kan worden ten behoeve van de parkeerdruk op andere momenten.

Tabel 5.3. Gegevens over functies die niet binnen de raming worden meegenomen

Functie	Gebruik / Omvang		Parkeernorm		Parkeerplaatsen	
			(1 parkeerplaats per ..)		aantal	top-gebruik
Centrum woningen	4.000	woningen	0,80	woning	5.000	altijd
Overige woningen	6.000	woningen	0,74	woning	8.100	altijd
Voorzieningen					p.m.	
Nieuwe jachthaven	750	ligplaatsen	1,6	ligplaatsen	469	weekenddagen
Marina Muiderzand	900	ligplaatsen	1,6	ligplaatsen	563	weekenddagen
"Stationsdriehoek"	300	woningen	0,8	woning	375	altijd

Te realiseren parkeervoorzieningen

In onderstaande tabel zijn de diverse functies nogmaals weergegeven. De benodigde aantallen parkeerplaatsen zijn nu gesplitst naar vier "momenten":

- een werkdag (kantooruren);
- een avond (door de week);
- een gewone weekenddag;
- een weekenddag met strandbezoek (zomer).

Uit de tabel is zo duidelijk af te lezen welke functies ongeveer gelijktijdig in gebruik zullen zijn en welk totaal aantal parkeerplaatsen op elk moment nodig is (parkeerbehoefte).

Duidelijk is dat de zomerdag maatgevend is. Daarbij is verondersteld dat op een dergelijke zomerdag niet gelijktijdig gebruik gemaakt wordt van zowel de stranden als het stadion en de drafbaan. Hiermee wordt een zeer klein risico genomen dat het aantal parkeerplaatsen op enig moment in de toekomst ontoereikend kan blijken te zijn. Het is echter niet reëel een dergelijk klein risico weg te nemen door het aantal parkeerplaatsen (en het ruimtebeslag) te vergroten.

Voor elk van de functies is in de tabel aangegeven op welke wijze in de parkeerbehoefte voorzien kan worden. Functies die op vrijwel alle momenten bezoek aantrekken krijgen een aantal "privé" parkeerplaatsen, strikt bestemd (en nodig) voor betreffende functie. Uitzonderingen daarbij zijn de bedrijven en kantoren. Gangbaar is dat bedrijven geheel in hun eigen parkeerbehoefte voorzien: ze willen de vrije beschikking hebben over eigen, veilige parkeervoorzieningen. Uit oogpunt van ruimtebeslag is dit in het plangebied echter niet haalbaar. Vandaar dat minimaal de helft van de parkeerbehoefte van de kantoren en bedrijven in de nabijheid van het station op openbaar terrein gerealiseerd zal moeten worden. Maximaal de helft van de parkeerplaatsen (normering 1:10) mogen de bedrijven op eigen terrein, afgesloten voor andere gebruikers realiseren.

Voor de resterende parkeerbehoefte wordt gezocht naar een minimalisatie van het totale aantal plaatsen door zo veel mogelijk van dubbel gebruik uit te gaan. Zo kunnen de openbare parkeerplaatsen op het bedrijfsterrein 's avonds en in de weekeinden gebruikt worden voor sportwedstrijden en strandbezoek. De parkeerplaatsen ten behoeve van het strand kunnen gebruikt worden voor grootschalige evenementen in het stadion en de topsporthal.

De aantallen parkeerplaatsen in de tabel en de locatie waarop ze gerealiseerd worden zijn indicatief. In dit stadium van de planontwikkeling gaat het niet om de exacte aantallen en locaties, maar om de voorgestane werkwijze. De te hanteren normen zijn daarbij wel van belang: deze zullen bij de nadere uitwerking aangehouden worden.

Uit de indicatieve aantallen is af te lezen dat ruim voldaan kan worden aan de behoefte. In totaal worden ongeveer 9.700 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan bijna 4.000 "privé" en bijna 6.000 openbaar. Deze openbare parkeerplaatsen moeten door verschillende functies in het plangebied gebruikt kunnen worden. Teneinde dit mogelijk te maken zal een beheersor-

organisatie in het leven geroepen moeten worden die deze openbare voorzieningen beheert en mogelijk aanlegt. In deze organisatie zullen in ieder geval de in Poort gevestigde bedrijven en de gemeente zitting moeten hebben. Taken voor de organisatie zijn:

- het efficiënt beheren van de parkeerplaatsen, zodanig dat een deel van de plaatsen voor meerdere activiteiten kunnen worden gebruikt (een parkeer verwijs systeem is vereist),
- het bewaken en controleren op parkeerplaatsen (en eventueel het gehele bedrijfsterrein i.s.m. de politie),
- het innen van parkeergelden, waaronder bij het parkeren op Muiderstrand en Zilverstrand,
- het onderhouden van parkeerplaatsen,
- het organiseren van vervoersmanagement: het (begeleiden van het) opstellen van vervoersplannen van bedrijven (en sportvoorzieningen) die zich gaan vestigen in Poort.

Alleen door in het leven roepen van een dergelijke organisatie kan op efficiënte wijze gebruik gemaakt worden van de beschikbare parkeerplaatsen. Desondanks is een zekere overcapaciteit aan parkeerplaatsen in het plangebied niet te voorkomen. Uit het rekenvoorbeeld blijkt dat in totaal bijna 10.000 parkeerplaatsen gerealiseerd worden, terwijl op het drukste moment slechts behoefte bestaat aan bijna 7.000 plaatsen. De oorzaak hiervan ligt voor het grootste deel bij de privé parkeerplaatsen op de bedrijfsterreinen.

Tabel 5.4. Benodigde parkeerplaatsen

	voornamelijk gebruik				parkeerplaatsen		medegebruik elders
	werkdag	avond	weekend	zomer	eigen terrein		
					privé	openbaar	
Hoogwaardig bedrijfsterrein	1.948				1.300	650	
Multifunctioneel bedrijfsterrein	205				100	100	
Kantoorruimte	2.667				1.350	1.350	
Stadion		2.200	1.000			200	2.000 bedrijfsterrein
Drafbaan			400			50	350 bedrijfsterrein
Hotel	100	100	100	100	100		
Evenementenhal	500	500	1.500	1.500	500	500	500 bedrijfsterrein
Station	50	50	50	50	50		
Winkelcentrum	417	417	417	417	450		
Thematische retail			1.167	1.167		750	420 leisure + topsporthal + bedrijven
Kantoren "driehoek"	133				75		75 winkels driehoek
Topsporthal	30	30	800	30	30	120	650 bedrijven + strand
Zwembad	66	66	66	80	80		
Racketcentrum	150	150	150	150	150		
Leisure boulevard			300	300		450	
Muiderstrand				2.000		500	1.500 kantoren + leisure
Zilverstrand				1.000		750	
Bezoek Marina			45	45		50	
Bezoek jachthaven			38	38		50	
Totaal	6.265	3.513	6.032	6.876	4.185	5.520	5.495

Gevolgen in het plangebied

Ook al zijn de weergegeven aantallen parkeerplaatsen slechts indicatief, op hoofdlijnen is aan te geven welke gevolgen het voorgestane parkeerbeleid heeft voor het plangebied. De bestaande 500 parkeerplaatsen op de IJmeerdijk kunnen gehandhaafd blijven. Deze zijn ook in de toekomst nodig voor het strand. De 1.500 plaatsen in het Muiderbos en de Muiderzandplaats verdwijnen in de huidige vorm en zullen als openbaar toegankelijke plaatsen op het bedrijfsterrein en de leisure boulevard terug moeten komen. Dit betekent dat op de leisure boulevard, naast de voor de diverse voorzieningen benodigde aantallen parkeerplaatsen, diverse extra plaatsen ten behoeve van het strand gerealiseerd moeten worden.

De bestaande 500 parkeerplaatsen bij het Zilverstrand kunnen gehandhaafd blijven. De voorziene uitbreiding met 400 plaatsen is echter te groot: 250 nieuwe plaatsen volstaan. De resterende benodigde plaatsen zullen openbaar toegankelijk (moeten) zijn op het nabij gelegen bedrijfsterrein.

De overige bestaande parkeerplaatsen kunnen gehandhaafd blijven.

De bijna 6.000 openbaar te realiseren parkeerplaatsen zullen voor het grootste deel bebouwde voorzieningen moeten zijn: de ruimtenood in het plangebied is te groot voor parkeervelden op maaiveld. Een belangrijk deel kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden op het dak van de evenementenhal, de topsporthal en het zwembad, en op het dak of in de kelder van leisure voorzieningen. De openbare parkeerplaatsen op de bedrijfsterreinen zullen in de vorm van parkeergarages tussen of onder de kantoor- en bedrijfspanden gerealiseerd moeten worden.

5.4. Piekstromen S&L

bezoekers Sport- en Leisure-centrum

In tabel 5.5. is een inschatting gemaakt van het maximale aantal bezoekers in de eindfase van het Sport- en Leisurecentrum.

Tabel 5.5. Bezoekers van de 'pit'-functies (rond station)

Onderdeel	(wedstrijd)dagen	bezoekers	totaal
Stadion			
-voetbal	20 x 2 ^e team 20 x 1 ^e team	10.000 100.000	110.000
Indoorhal			
-volleybal	9 x competitie + 3 extra 3 x interland internat. clubtoernooi 2 dagen	18.000 7.500 2.000	27.500
-basketbal	11 x competitie + 3 extra 3 x interland internat. clubtoernooi 2 dagen	12.500 9.000 2.000	33.500
-zaalvoetbal	16 x competitie + 4 extra 3 x interland internat. clubtoernooi 2 dagen	30.000 7.500 2.000	39.500
-handbal	13 x competitie + 4 extra 3 x interland internat. clubtoernooi 2 dagen	17.000 6.000 2.000	25.000
-evenementen	2 x interland korfbal interland badminton interland tafeltennis badminton Almeers open judokampioenschappen 3 dagen stamboek 3 dagen int. concours hippique 4 dagen fokkerijdagen 2 dagen 24 x evenementen	6.000 2.000 1.500 1.500 6.000 25.000 60.000 25.000 84.000	211.000
Drafbaan			
-paardensport	27 x drafwedstrijd 15 x clinics 34 x breedtesportwedstr. military 3 dagen examen verrichtingen-1: 3 dagen examen verrichtingen-2: 4 dagen NK dressuur 3 dagen nat. concours hippique 3 dagen 1 ^e bezichtiging 7 dagen	40.500 7.500 6.800 2.000 1.000 2.000 15.000 12.000 10.000	96.800
Zwembad			
-zwemsport	20 x waterpolo reg/land toernooi 8 dagen 10 x evenementen	4.000 1.600 2.000	7.600
subtotaal			550.900
Overig			
passanten	365	circa 30	10.000
werknemers	220	circa 100	22.000
(sport)winkels	200	circa 300	60.000
horeca	100	circa 1.000	100.000
buitenactiviteiten	10	circa 10.000	100.000
Leisure gebruik			
active court	365	circa 500	182.500
swim court	365	circa 550	200.000
beach court	365	circa 1.375	500.000
TOTAAL			1.725.400