

# Parkeerbilans Wibautas

Projectbureau Wibaut aan de Amstel

**trajan**

WA049  
Juli 2010



## Inhoud

Inhoud .....	2
Samenvatting Parkeerbalans.....	4
1 Inleiding .....	8
1.1 Aanleiding .....	8
1.2 Onderzoeksopzet .....	8
1.3 Leeswijzer .....	9
2 Opbouw parkeerbalans.....	10
2.1 Inleiding .....	10
2.2 Onderdelen parkeerbalans .....	10
2.2.1 Indeling onderzoeksgebied .....	11
2.2.2 Bepaling ontwikkeling van de parkeercapaciteit .....	11
2.2.3 Bepaling ontwikkeling van de parkeerbehoefte .....	12
2.2.4 Parkeernormen en aanwezigheidspercentages.....	14
2.2.5 Autobezit.....	15
2.2.6 Overloop .....	16
2.2.7 Tijdshorizon.....	17
2.3 Parkeerbeleid stadsdeel Oost-Watergraafsmeer .....	17
3 De parkeerbalans .....	20
3.1 Inleiding .....	20
3.2 Ontwikkelingen in de capaciteit .....	20
3.3 Ontwikkelingen in de parkeerbehoefte .....	24
3.3.1 Inleiding.....	24
3.3.2 De maatgevende periode.....	24
3.4 Ontwikkeling totale parkeerbehoefte .....	26
3.4.1 Inleiding.....	26
3.4.2 Ontwikkeling parkeerdruk .....	27
3.5 Parkeerbalans voor parkeerders met lokale herkomst .....	29
3.6 Amsteloeverplannen.....	31
3.7 Conclusies .....	33
4 Overzicht per buurt.....	34
4.1 Inleiding .....	34
4.2 Buurtoverschrijdende projecten.....	34
4.2.1 Amsteloever .....	34
4.2.2 Reconstructie Wibautstraat.....	35
4.2.3 Projecten per buurt.....	35
4.3 Buurt U27a Swammerdambuurt .....	36
4.3.1 Overzicht projecten.....	36

4.3.2	Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte.....	37
4.3.3	Parkeerbehoefte Swammerdambuurt.....	38
4.4	Buurt U27b Weesperzijdebuurt.....	40
4.4.1	Overzicht projecten.....	40
4.4.2	Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte.....	41
4.4.3	Parkeerbehoefte Weesperzijdebuurt midden.....	41
4.5	Buurt U27c Parooldriehoek.....	43
4.5.1	Overzicht projecten.....	43
4.5.2	Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte.....	43
4.5.3	Parkeerbehoefte Parooldriehoek.....	44
4.6	Buurt U28a Oosterparkbuurt noordwest.....	45
4.6.1	Overzicht projecten.....	45
4.6.2	Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte.....	45
4.6.3	Parkeerbehoefte Oosterparkbuurt Noordwest.....	46
4.7	buurt U28d Oosterparkbuurt zuidwest.....	47
4.7.1	Overzicht projecten.....	47
4.7.2	Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte.....	47
4.7.3	Parkeerbehoefte Oosterparkbuurt zuidwest.....	48
4.8	Buurt U30a Transvaalbuurt.....	49
4.8.1	Overzicht projecten.....	49
4.8.2	Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte.....	49
4.8.3	Parkeerbehoefte Transvaalbuurt.....	49
4.9	Van der Kunbuurt (U55a).....	51
4.9.1	Overzicht projecten.....	51
4.9.2	Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte.....	51
4.9.3	Parkeerbehoefte Van der Kunbuurt.....	51
4.10	Buurt U55b De Eenhoorn.....	52
4.10.1	Overzicht projecten.....	52
4.10.2	Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte.....	52
4.10.3	Parkeerbehoefte De Eenhoorn.....	53
4.11	Buurt U55c Julianapark en Amstelstation.....	54
4.11.1	Overzicht projecten.....	54
4.11.2	Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte.....	54
4.11.3	Parkeerbehoefte Amstelstation.....	55
4.11.4	Parkeerbehoefte Julianapark.....	55
4.12	Buurt U55f Tuindorp Amstelstation.....	56
4.12.1	Overzicht projecten.....	56
4.12.2	Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte.....	56
4.12.3	Parkeerbehoefte tuindorp Amstelstation.....	56
4.13	Buurt U58a De Omval.....	57
4.13.1	Overzicht projecten.....	57
4.13.2	Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte.....	57
4.13.3	Parkeerbehoefte De Omval.....	57

## Samenvatting Parkeerbilans

### Inleiding

Wibaut aan de Amstel wordt herontwikkeld waarbij het behouden en creëren van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid binnen het gebied van groot belang is. Onderdeel hiervan is het opstellen van een brede parkeervisie voor het deel tussen Singelgracht en Ringvaart, bestaande uit een parkeerbilans voor het projectgebied en een notitie sturingsmaatregelen waarin handen en voeten worden gegeven aan de door de stad gestelde beleidsdoelstellingen inzake de luchtkwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte. Dit rapport omvat de parkeerbilans.

De parkeerbilans biedt een periodieke balans van vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen binnen het projectgebied op basis van toevoegingen en onttrekkingen als gevolg van bouw- en herstructureringsprojecten, autonome ontwikkelingen en beleidsprogramma's. Aan de hand hiervan kan een overzicht worden geboden van periodes waarin er knelpunten kunnen worden verwacht in de benodigde parkeercapaciteit per buurt.

De parkeerbilans is opgesteld door voor vierjaarlijkse periodes tussen 2008 en 2020 het saldo te nemen van vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen. Het aanbod van parkeerplaatsen is een overzicht van toevoegingen en onttrekkingen gebaseerd op toekomstige bouwprogramma's, en ruimtelijk en parkeerbeleid. De vraag naar parkeerplaatsen is gebaseerd op berekeningen van parkeerbehoefte op basis van aanwezigheidspercentages en parkeernormen. Ook trends als autobezit, vergunningenbeleid en andere maatschappelijke ontwikkelingen zijn hiervoor gebruikt.

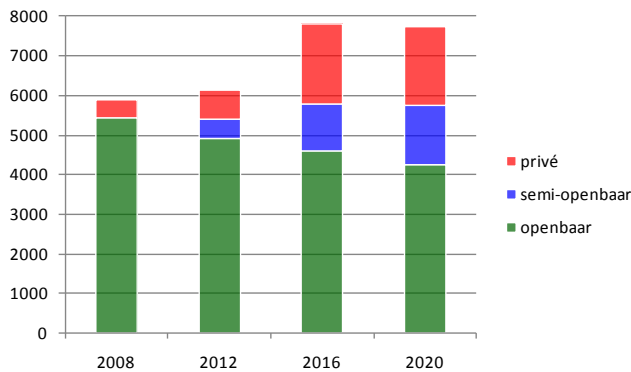
### Parkeercapaciteit

In het rapport wordt rekening gehouden met drie soorten capaciteit

- Openbare (gefiscaliseerde) parkeercapaciteit: doorgaans parkeerplaatsen in het maaiveld die in publieke handen en voor iedereen toegankelijk zijn.
- Semi-openbare parkeercapaciteit: openbaar toegankelijke capaciteit maar gelegen op privaat grondgebied, bijvoorbeeld plekken in parkeergarages. Voor deze parkeerplaatsen geldt doorgaans een commercieel tarief waar lokale parkeerders zoals houders van een bewonersvergunning geen gebruik van zullen maken.
- Private parkeercapaciteit: parkeerplaatsen in het maaiveld of in garages die op private grond en uitsluitend privaat gebruikt worden.

In deze parkeerbilans wordt de ontwikkeling van het parkeeraanbod weergegeven in figuur 1. Tot 20912 is een lichte stijging van de totale capaciteit zichtbaar, met name door toename van semi-openbare en private capaciteit. De parkeercapaciteit van de Parooldriehoek verdwijnt vanwege de bouwplannen.

**Figuur 1: Ontwikkeling totale capaciteit Wibaut aan de Amstel 2008-2020**

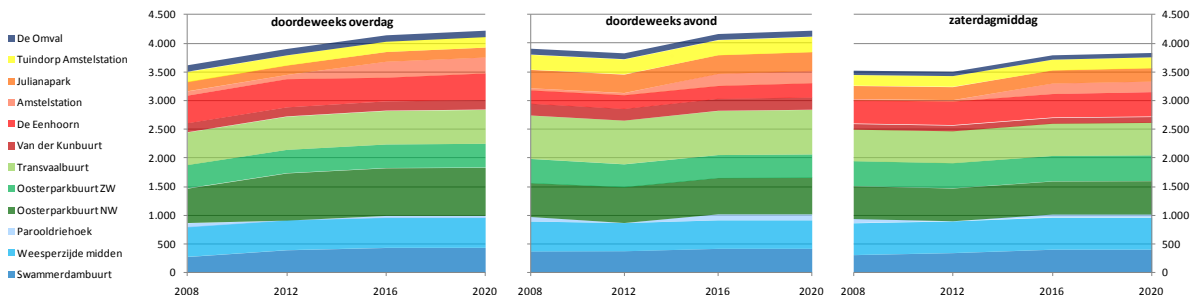


Tussen 20102 en 2016 zijn het met name de grote projecten in de Parooldriehoek, Amstelstation en De Eenhoorn die tot toename van de parkeercapaciteit leiden. Na 2016 daalt de capaciteit in de buurten langs de Amstel vanwege de Amsteloeverplannen.

### Parkeerbehoefte

Op basis van autonome ontwikkelingen en de plannen voor Wibaut aan de Amstel is een prognose gegeven voor de ontwikkeling van de parkeerbehoefte. De ontwikkeling hiervan is voor drie momenten (werkdag over en 's avonds, en zaterdagmiddag) weergegeven in figuur 2.

**Figuur 2: ontwikkeling totale parkeerbehoefte tussen 2008-2020**

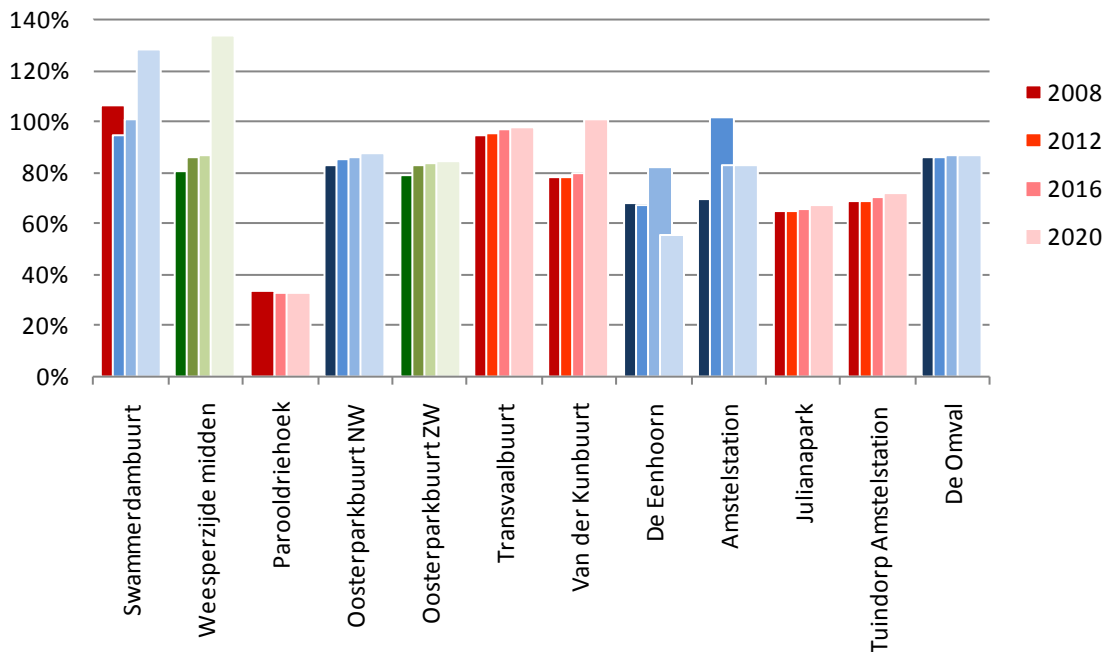


De parkeerbehoefte in 2020 is het hoogst doordeweeks, zowel overdag als 's avonds. De parkeerbehoefte in werkgebieden is overdag hoger dan in woongebieden, waar deze in de avond weer hoger is. In figuur 2 daalt de parkeerbehoefte 's avonds aanvankelijk omdat veel herstructureringsplannen gepaard gaan met de bouw van inpandige garages waar bewoners parkeren. Hun parkeerbehoefte verschuift derhalve naar de private categorie. Tot 2012 wordt de parkeerbehoefte verminderd door onttrekken van woningvoorraad (Parooldriehoek).

## Parkeerdruk

De ontwikkeling van de parkeerbehoefte en de capaciteit leiden per buurt tot de in figuur 3 weergegeven parkeerdruk.

**Figuur 3: Ontwikkeling parkeerdruk totale capaciteit per buurt 2008-2020**



Legenda kleuren: ● **Werkdag overdag maatgevend** ● **Idem werkdag avond** ● **Idem zaterdagmiddag**

De buurten die te maken krijgen met overschrijding van de parkeercapaciteit zijn met name de Swammerdambuurt en de Weesperzijdebuurt. In beide buurten is dit het geval na 2016, als de plannen voor de Amstelover actueel worden. In de Swammerdambuurt daalt de parkeerdruk aanvankelijk wel door het creëren van tijdelijke parkeergelegenheid, maar overdag is de parkeerdruk hoog vanwege de parkeerbehoefte van de Amstelcampus.

Andere buurten waar capaciteitsproblemen ontstaan zijn de Transvaalbuurt en de Van der Kunbuurt na 2016. De Transvaalbuurt heeft nu al een hoge parkeerdruk, in de Van der Kunbuurt treedt capaciteitsverlies op vanwege de Amsteloverplannen.

De plannen leiden dus in beperkte mate tot capaciteitsproblemen. Hierbij gaat het om de volgende buurten en perioden (zie tabel 5.4 bijlage 5 voor een totaaloverzicht):

**Tabel 4: Tekorten parkeerbalans**

Buurt	Periode	Piekmoment	Maximaal tekort
Swammerdambuurt	2008	Doordeweeks avond	-24
Amstelstation	2012	Doordeweeks overdag	-2
Swammerdambuurt	2012 – 2016	Doordeweeks overdag	-3
	2016 – 2020	Doordeweeks overdag	-95
Weesperzijdebuurt	2016 – 2020	Zaterdagmiddag	-141
Van der Kunbuurt	2016 – 2020	Doordeweeks avond	-2

De capaciteitsproblemen bij het Amstelstation zijn tijdelijk en hebben te maken met fasering: het opheffen van maaiveldcapaciteit vindt plaats voordat er in parkeergarages wordt bijgebouwd. In de Swammerdambuurt ontstaan vanaf 2012 problemen die met name na 2016 fors toenemen. De Weesperzijdebuurt en de Van der Kunbuurt krijgen vanaf 2016 te maken met capaciteitsproblemen.

Wanneer in het bijzonder wordt gelet op de ontwikkeling van de parkeerbalans voor lokale groepen dan vallen dezelfde probleemgebieden op als hierboven. Ook is er in de Oosterparkbuurt een aanmerkelijke stijging zichtbaar van de parkeerdruk, al blijft deze wel onder 90 procent. Buurten die profiteren van de aanwezigheid van semi-openbare en privécapaciteit (en daarmee het onttrekken van openbare parkeerbehoefte) zijn de Weesperzijdebuurt (gemiddeld 1 procent doordeweeks 's avonds, en 3 – 5 procent overdag), en de buurten met grote projecten.

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

De Wibautas wordt herontwikkeld en in het kader hiervan staan er meerdere ruimtelijke transformatie- en verdichtingsprojecten op stapel. Het behouden en creëren van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid binnen het gebied is hierbij van groot belang, zeker gezien de doelstellingen van het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. De ontwikkeling en vernieuwing van de Wibautas wordt uitgevoerd door het projectbureau Wibaut aan de Amstel. In het kader hiervan heeft het projectbureau aan dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV) opdracht gegeven zich te buigen over het programma inzake het milieu en mobiliteit. Onderdeel hiervan is het opstellen van een brede parkeervisie voor het deel tussen Singelgracht en Ringvaart, bestaande uit een parkeerbalans voor het projectgebied en een parkeervisie waarin handen en voeten worden gegeven aan de door de stad gestelde beleidsdoelstellingen inzake de luchtkwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte. Dit rapport is een weergave van de parkeerbalans.

In mei 2009 is reeds een eerste versie van de parkeerbalans gepresenteerd, in de voorliggende versie is een aantal elementen geactualiseerd. Het gaat hierbij om de volgende punten:

- Aanpassing van de capaciteit en parkeerbehoefte van de diverse projecten op basis van de meest recente cijfers;
- Aanpassing van de parkeerbehoefte van de Swammerdambuurt op basis van een nachtmeting van de parkeerdruk, uitgevoerd in november 2009;
- Aanpassing parkeerbehoefte van de Eenhoorn op basis van een capaciteitsmeting en parkeerdrukmeting, uitgevoerd in november 2009.
- Hoofdstuk 3 is uitgebreid met twee extra scenario's voor de Amsteloever: naast de bekende variant (alle parkeerplaatsen op de Weesperzijde opheffen) is een variant toegevoegd waarin het opheffen van alleen de capaciteit aan de kadezijde is doorgerekend en een nulvariant (capaciteit handhaven).

### 1.2 Onderzoekopzet

De parkeerbalans biedt een periodieke balans van vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen binnen het projectgebied op basis van toevoegingen en onttrekkingen als gevolg van bouwen en herstructureringsprojecten, autonome ontwikkelingen en beleidsprogramma's. Aan de hand hiervan kan een overzicht worden geboden van periodes waarin er knelpunten kunnen worden verwacht in de benodigde parkeercapaciteit per buurt.



De balans wordt opgesteld door per periode het saldo te nemen van vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen. Het aanbod van parkeerplaatsen wordt berekend door de mutatie van (openbare) parkeerplaatsen binnen een bepaalde periode door te rekenen. De aanbodkant van de parkeerbalans is derhalve een overzicht van toevoegingen en onttrekkingen, deels gebaseerd op toekomstige bouwprogramma's, deels op ruimtelijk en parkeerbeleid. De vraag naar parkeerplaatsen wordt enerzijds gebaseerd op kwantitatieve gegevens zoals m<sup>2</sup> aan verschillende - soms nog te realiseren - functies en daarbij behorende parkeergetallen (berekend op basis van aanwezigheidspercentages), anderzijds geprognosticeerde kwalitatieve trends als autobezit, regelingen en afspraken inzake uitgifte van vergunningen, etc.

Naast de ontwikkeling van de parkeervraag- en aanbod is de gebiedsindeling van belang. Bij een hoge parkeerdruk is het binnen bepaalde (loop)afstanden mogelijk beschikbare capaciteit in een aanliggende buurt te betrekken om een beter parkeerbalans te verkrijgen. Hieraan zijn voorwaarden verbonden, zoals loopafstanden en het overbruggen van barrières als infrastructuur en administratieve en fysieke grenzen.

### 1.3 Leeswijzer

Deze rapportage geeft een overzicht van de parkeerbalans. De opbouw van deze rapportage is als volgt: in hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de wijze van samenstellen van de parkeerbalans. Hierbij wordt inzicht gegeven in de begrenzing van het onderzoeksgebied, de manier waarop de parkeerbehoefte en capaciteit is samengesteld en de overige keuzen die ten aanzien van de parkeerbalans zijn gemaakt.

In hoofdstuk 3 wordt de parkeerbalans weergegeven voor het onderzoeksgebied als geheel en daarnaast apart voor het gebied ten noorden van de Ringvaart. Dit hoofdstuk bevat de meest belangrijke uitkomsten voor de Wibautas als geheel.

Hoofdstuk 4 biedt de achtergrond van deze parkeerbalans: hier wordt ingegaan op alle specifieke en toegepaste details inzake de mutaties van de capaciteit en de parkeerbehoefte. De mutaties in capaciteit en parkeerbehoefte is per buurt weergegeven en vormt de input voor de totale parkeerbalans die is gepresenteerd in hoofdstuk 3.

## 2 Opbouw parkeerbalans

### 2.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt dieper ingegaan op de opbouw en de componenten van de parkeerbalans. Om de parkeerbalans op te stellen dient een aantal stappen te worden doorlopen. Deze worden in deze paragraaf behandeld.

### 2.2 Onderdelen parkeerbalans

De parkeerbalans is stapsgewijs opgebouwd. Om te beginnen is het onderzoeksgebied afgebakend en in verschillende ruimtelijk samenhangende zones ingedeeld. Deze zones fungeren als functionele gebieden met een parkeervraag en een capaciteit. Aangezien autogebruikers zo dicht mogelijk bij de bestemming willen parkeren zijn de gebieden afgebakend op basis van de fysieke (kanalen, spoorlijnen) of administratieve grenzen die loopafstanden langer maken. Op die manier ontstaan samenhangende gebieden met een zeer lokale parkeerbehoefte en -aanbod. Overloop tussen de verschillende zones komt doorgaans alleen voor bij disbalans tussen vraag en aanbod in de betreffende zone.

Per zone worden vervolgens de invloedsfactoren die parkeercapaciteit en parkeerbehoefte bepalen nader geïnventariseerd. Voor het maken van toekomstberekeningen wordt hiervoor gebruik gemaakt van bouwplannen, regelgeving en extrapolaties van maatschappelijke trends. Op basis hiervan wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen per zone en per tijdvak berekend, waarna de uiteindelijke parkeerbalans kan worden opgesteld.

De verschillende stappen brengen keuzes met zich mee. Dit is met name het geval in een stad als Amsterdam met een zeer dichte ruimtelijke structuur. Zowel op het gebied van de parkeercapaciteit als de parkeerbehoefte is er sprake van beleidsmaatregelen en regelgeving die een meer bewust autogebruik beogen. Daarbij determineert de ruimtelijke structuur van de stad zelf ook de mate van autoverkeer en parkeren. Het feit dat het autobezit in Amsterdam<sup>1</sup> acht procent lager ligt dan het landelijk gemiddelde is wat dit betreft veelzeggend, maar niet alzeggend voor een gebied dat veel bovenlokale werkgelegenheid herbergt en fungeert als toegangspoort voor de binnenstad. Hierom wordt gekozen om de invloedsfactoren van vraag en aanbod zo lokaal mogelijk te benaderen. De hiermee samenhangende keuzen worden in de navolgende paragrafen uitgewerkt.

---

<sup>1</sup> Per persoon van 18 jaar en ouder (CBS 2007, Dienst O+S Amsterdam, 2008)

## 2.2.1 Indeling onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is bij opdrachtverlening afgebakend zoals weergegeven in figuur 2.1. Wanneer in het vervolg van deze rapportage wordt gesproken over Wibaut aan de Amstel,

**Figuur 2.1: onderzoeksgebied Wibautas**



dan gaat het om het als volgt afgebakende gebied: de buurten langs de Wibautstraat tussen de Mauritskade en de Omval. Bij het bepalen van een passende zone-indeling is gebruik gemaakt van de fysieke scheidingen die in het gebied aanwezig zijn: de spoordijk en overige hoofdinfrastructuur. Derhalve is gekozen voor de buurtindeling van O+S, omdat deze indeling goed aansluit bij deze afbakening. Bovendien vergemakkelijkt dit het gebruik van sociaaleconomische gegevens. In het onderzoeksgebied worden elf zones onderscheiden. Aan de noordgrens van de Wibautas ligt westelijk van de Wibautstraat de Swammerdam- en de Weesperzijdebuurt met overwegend koopwoningen. Aan de oostkant van Wibautstraat bevinden zich buurten die meer worden gedomineerd door sociale woningbouw: de westkant van de Oosterparkbuurt en de Transvaalbuurt.

Daartussen bevinden zich werkgebieden zoals de Parooldriehoek, Eenhoorn en het Amstelstation, welke alle een transitie doormaken, alsmede de werkgebieden de Omval en Overamstel, en de woongebieden Julianadorp en tuindorp Amstelstation aan de zuidkant van het projectgebied.

## 2.2.2 Bepaling ontwikkeling van de parkeercapaciteit

De uitgangspunten voor wat betreft de parkeercapaciteit zijn gebaseerd op de verschillende betalingsregimes in Wibaut aan de Amstel. Omdat onderscheid tussen lokale parkeerders (bijvoorbeeld vergunninghouders) en bezoekers noodzakelijk is wordt een driedeling aangehouden:

- Openbare (gefiscaliseerde) parkeercapaciteit: dit betreft de openbaar gefiscaliseerde parkeerplaatsen in het projectgebied. Het gaat doorgaans om parkeerplaatsen in het maaiveld die in publieke handen en voor iedereen toegankelijk zijn. Op deze plekken is het parkeerbeleid van de stadsdeel Oost van toepassing.

- Semi-openbare parkeercapaciteit: dit betreft parkeercapaciteit die wel openbaar toegankelijk zijn maar op privaat grondgebied liggen. Het betreft vaak plekken in parkeergarages. Ofschoon deze parkeerplaatsen strikt genomen ook openbaar zijn en zich bevinden aan een in “voor openbaar verkeer openstaande weg” wordt voor deze parkeerbalans dit onderscheid gemaakt omdat voor deze parkeerplaatsen doorgaans een commercieel tarief geldt en met name door externe parkeerders gebruikt zullen worden, terwijl lokale parkeerders zoals bewoners hier doorgaans geen gebruik van zullen maken.
- Private parkeercapaciteit: het betreft hier parkeerplaatsen in het maaiveld of in garages die op private grond en privaat gebruikt worden. Voorbeelden hiervan zijn privéplekken in een parkeergarage behorend bij een appartement, of parkeerplaatsen op het eigen terrein van een bedrijf, waar alleen werknemers en bezoekers van het bedrijf mogen parkeren.

De totale parkeercapaciteit bestaat uit het totaal aantal parkeerplaatsen binnen het onderzoeksgebied van de drie categorieën tezamen. De totale openbare capaciteit is het aantal parkeerplaatsen waarop het parkeerbeleid van het stadsdeel vastgelegd in het parkeerprotocol 2009 van toepassing is (zie paragraaf 2.3). Indien er sprake is van regelingen waarbij bewoners gebruik kunnen maken van aanwezige (over)capaciteit in semi-openbare garages, dan wordt dit apart vermeld.

Wijzigingen in het parkeerareaal treden logischerwijs op als parkeerplaatsen worden toegevoegd of onttrokken. Redenen hiervoor kunnen samenhangen met uitvoering van beleidsbeslissingen of bouw- of herstructureringsplannen in het onderzoeksgebied. De mate waarin wijzigingen optreden in het totaal aantal parkeerplaatsen is weer afhankelijk van het parkeerbeleid in de betreffende gemeente of stadsdeel. In de meeste gevallen dient de bijkomende parkeerbehoefte bij (ver)nieuwbouw op eigen terrein te worden gerealiseerd, waarmee de openbare parkeercapaciteit rond nieuwbouwprojecten niet toeneemt (en private capaciteit wel).

### **2.2.3 Bepaling ontwikkeling van de parkeerbehoefte**

De parkeerplaatsen binnen de verschillende zones kennen een eigen dynamiek voor wat betreft het gebruik ervan. Deze dynamiek wordt veroorzaakt door de verschillende ruimtelijke functies die zich rond de parkeerplaatsen bevinden: woongebieden, werkgebieden, winkels, horeca, etc. De hieruit voortvloeiende parkeervraag varieert dan ook naar periode per dag of week. De inschatting hiervan kan op meerdere manieren worden uitgevoerd:

- op basis van actuele parkeerdruk; het voordeel hiervan is dat de feitelijke situatie wordt gebruikt. Voorwaarde hierbij is dat de gebruikte telling representatief is voor een normale situatie in het onderzoeksgebied. Het nadeel van deze optie is dat het toekomstberekeningen bemoeilijkt omdat in het feitelijke gedrag keuzes besloten liggen

die kunnen samenhangen met de huidige situatie, waarmee de repercussies van veranderingen in de toekomst moeilijker in te schatten zijn.

- Op basis van geregistreerd aantal voertuigen in het gebied; bijvoorbeeld door middel van voertuigbezit, of op basis van het aantal verstrekte vergunningen per buurt. Inschatting van de parkeervraag geeft met name inzicht in het potentiële aantal voertuigen in het gebied – en de mate waarin en de termijn waarbinnen maatregelen effect kunnen hebben. Met deze optie zijn exploraties in de toekomst beter te maken omdat bekend is hoeveel feitelijke voertuigen in het gebied geregistreerd zijn.

Vanwege de nadelen die aan beide methodieken kleven is gekozen voor een benadering waarbij beide opties zijn samengenomen: uitgaande van recente parkeertellingen (en verdeling vergunninghouders en overige eigenaren) kan op basis van de geregistreerde voertuigen uit het vergunningsbestand een exploratie worden geboden van de ontwikkeling van de parkeerbehoefte in de toekomst. Vanwege de onbalans in parkeercapaciteit en het aantal vergunningen per buurt zullen veel bewoners gedwongen zijn in naburige gebieden of elders te parkeren. Gegeven de één-op-één koppeling tussen parkeervergunning en voertuig in het onderzoeksgebied is het vergunningenbestand een goede maatstaf om mutaties in het aantal voertuigen door te voeren: afbraak van een bouwblok levert met de vertrekkende bewoners een vermindering van het aantal in het gebied geregistreerde vergunningen, maar vanwege de koppeling met de buurtcapaciteit niet noodzakelijk een vermindering van de parkeerdruk omdat het aantal vergunningen voor bepaalde buurten veel hoger is dan het aantal parkeerplaatsen. In feite levert het eerst een geleidelijke vermindering op van de parkeerdruk in aanliggende buurten. De berekening van parkeerbehoefte voor de komende jaren vindt wel plaats op basis van exploraties van het autobezit (zie paragraaf 2.2.5).

In de parkeerbilans komen twee soorten parkeervraag aan bod:

- Totale parkeerbehoefte: de parkeervraag van alle parkeeders in het gebied, uitgezonderd de private parkeeders. Deze groep valt buiten de parkeerbilans omdat er moeilijk zicht is op deze groep en hun parkeervraag niet drukt op het openbare parkeerareaal;
- Lokale parkeerbehoefte: parkeervraag van lokale parkeeders zoals bewoners en werkenden in de buurt, alsmede bezoekers die gebruik (moeten) maken van het openbare parkeerareaal. Dit zijn bijvoorbeeld bezoekers van bewoners en winkels.

### Parkeerdrukmeting

Bij het hanteren van een parkeerdrukmeting dient daarnaast onderscheid gemaakt te worden naar de herkomst van de voertuigen. Uit metingen blijkt in de avonduren ongeveer 82 procent van de voertuigen een vergunning te hebben. Dit percentage kan per buurt verschillen, in de Swammerdammerbuurt is dit 88 procent en in de noordwestelijke Oosterparkbuurt 79

procent.<sup>2</sup> Aangezien bezoekerspercentages bij een gelijkblijvend functieniveau min of meer constant zijn wordt deze onderverdeling aangehouden bij het bepalen van bezoekerspercentages.

De bepaling van de huidige parkeerbehoefte is gebaseerd op verkeerstellingen uit september 2008. Omdat deze tellingen zijn verricht in de vroege avond (19:00 uur – 21:00 uur), kan er een onderschatting van de parkeerdruk op de latere avond bestaan. Om die reden is in november 2009 voor de Swammerdambuurt een nieuwe parkeermeting verricht in de nacht. Hieruit kwam een parkeerdruk naar voren van 107 procent, een totaal van 375 getelde voertuigen op een capaciteit van 351 parkeerplaatsen. Deze aantallen zijn in de parkeerbalans opgenomen, voor de doordeweekse avond. Voor de overige perioden is de bovenstaande meting gebruikt.

#### 2.2.4 Parkeernormen en aanwezigheidspercentages

De parkeervraag zal veranderen als er door de jaren heen functieverandering in het gebied plaatsvindt. Aan deze veranderingen zijn parkeernormen gekoppeld: kengetallen met op de praktijk gebaseerde cijfers, die als hulpmiddel moeten dienen om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening (CROW, 2008). De gemeente Amsterdam wil actief sturen op het gebied van mobiliteit en heeft derhalve eigen parkeerkencijfers, gebaseerd op de kengetallen van CROW (75 procent van de minimumcijfers van CROW). Het berekenen van de parkeerbehoefte is uitgevoerd op basis van de minimumnormen in de Amsterdamse kengetallen (Gemeente Amsterdam, 2008a). De Wibautas wordt ingedeeld als een A-locatie met een bijbehorende parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak voor kantoor- en commerciële functies. Voor een overzicht van alle gehanteerde parkeernormen wordt verwezen naar bijlage 2.

De parkeerbalans heeft een dynamisch en cyclisch karakter: verschillende momenten van de dag brengen verschillende parkeerbehoeften met zich mee. Derhalve wordt rekening gehouden met drie behoefteprofielen, gebaseerd op verschillende aanwezigheidspercentages:

- Werkdag doordeweeks; de situatie tussen 10:00 uur en 17:00 uur; gemengde parkeervraag voor wonen en werken;
- Werkdag 's nachts: de situatie tussen 20:00 en 07:00; exclusieve parkeervraag van bewoners;
- Zaterdag overdag: gemengde parkeervraag van bewoners en (winkel)bezoekers.

Vanzelfsprekend varieert de parkeerbalans, afhankelijk van de verschillende ruimtelijke functies per zone. Openingstijden van eventuele openbare parkeergarages en andere

---

<sup>2</sup> Volgens metingen Dienst Stadstoezicht DST met een scanauto september 2008.

regelingen zijn voor de betreffende tijdsperiode in de parkeerbilans verwerkt. De aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in bijlage 2.

### 2.2.5 Autobezit

Vanaf het eind van de jaren vijftig neemt het autobezit toe. Dit heeft deels te maken met sociaaleconomische omstandigheden zoals welvaart en beschikbaarheid van auto's, en deels met sociaaldemografische factoren: bevolkingstoename en toename van het aantal huishoudens (cq. daling van de gemiddelde huishoudensgrootte). Het gemiddeld autobezit (op basis van personen van 18 jaar en ouder) in Amsterdam ligt lager dan landelijk vanwege het determinerende effect van de ruimtelijke structuur en de oververtegenwoordiging van lagere inkomens. Het autobezit in Amsterdam is in 20 jaar gestegen met vijf procent van 32 procent in 1986 naar 37 procent in 2005. In Amsterdam-oost is deze toename ook zichtbaar alleen ligt het autobezit gemiddeld vijf procent lager. De laatste jaren is het autobezit hier gemiddeld gelijk gebleven of zelfs enigszins gedaald.<sup>3</sup> In vergelijking met landelijke trends is de stijging van het autobezit in Amsterdam veel lager. Prognoses<sup>4</sup> laten een landelijke toename zien van het autobezit per persoon van 7 procent voor de periode 2008-2020. De groei in Amsterdam was tussen 1995 en 2003 ongeveer 60 procent lager dan landelijk, wanneer deze wordt geëxtrapoleerd, dan zou de groei tot 2020 4 procent bedragen. Aangezien het autobezit in stadsdeel Oost vijftien procent onder het Amsterdams gemiddelde ligt wordt uitgegaan van 3,4 procent. In verband met de trend voor de eerste jaren en de huidige economische situatie wordt hier uitgegaan van een voorzichtige schatting met een gemiddeld percentage van 3 procent.

Voor de inschatting van de invloed van de groei van het autobezit in de buurten van Wibaut aan de Amstel voor de periode 2008 tot 2020 is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Voorlopers: een aantal buurten heeft reeds een hoog autobezit, de toename van het autobezit zal daar in een lager tempo groeien dan elders, voorbeelden zijn de Weesperzijdebuurt en de Swammerdambuurt;
- Achterlopers: buurten in opkomst waar de sociale status als gevolg van toename van het aantal koopwoningen en de ligging ten opzichte van het centrum zal toenemen. Dit zijn met name de buurten waar het autobezit meer dan gemiddeld zal toenemen; een voorbeeld hiervan is de Oosterparkbuurt;
- Nieuwe buurten: buurten waar herstructurering plaatsvindt zullen een grote toename van autobezit laten zien omdat de oorspronkelijke bewoners geheel vervangen is door nieuwe bewoners, vaak met jongere leeftijd en hoger inkomen; dit geldt voor de Parooldriehoek, Amstelstation en De Eenhoorn.

<sup>3</sup> O+S statistieken 2009, autobezit tabel 9.1.1, O+S gemeente Amsterdam

<sup>4</sup> CBS bevolkingsprognose, Dynamo – Dynamic Automobile Market Model, AVV MuConsult (2006)

- Kosten van autobezit: de aanschafprijs van auto's is gestaag gedaald de laatste jaren. Parkeertarieven treffen vooral bezoekers, terwijl vergunningstarieven relatief laag zijn. De plannen voor rekeningrijden maken de aanschaf van een auto nog goedkoper omdat de bpm komt te vervallen. Dit betekent dat het in bezit hebben van een auto steeds betaalbaarder wordt voor huishoudens met relatief lage inkomens. Deze ontwikkeling is vooral van belang voor buurten als de Transvaalbuurt, de Van der Kunbuurt en de tuindorpen;
- Generatie-effecten: oudere huishoudens die zijn opgegroeid zonder massaal autobezit sterven langzaam uit en worden opgevolgd door jongere huishoudens uit latere cohorten met hoger autobezit. Dit effect zal met name spelen in buurten waar de gemiddelde leeftijd hoog is; zoals de Van der Kunbuurt en de tuindorpen.

De gevolgen hiervan zijn weergegeven in figuur 2.2. Met name de buurten met veel nieuwbouw en veranderingen in de bevolkingsopbouw laten een bovengemiddelde groei zien van autobezit (meer dan drie procent). Het autobezit in de buurten langs de Amstel zal veel minder toenemen dan gemiddeld omdat het autobezit in deze buurten al hoog is.

### 2.2.6 Overloop

Mogelijke overloop tussen verschillende zones is belangrijk. Los van de geografische component is de vraag of tekorten in de ene zone kunnen worden opgevangen in een aanliggende zone, vooral een beleidsmatige vraag. Derhalve zullen de mogelijkheden van overloop in de parkeerbilans vooral geografisch worden benaderd, waar de beleidsmatige kant een plek zal vinden in de parkeervisie. CROW houdt als acceptabele loopafstand tussen woning en parkeerplek 100 meter aan (CROW, 2008, 30).

Uit onderzoek in stadsdeel De Baarsjes (Trajan, 2009) blijkt dat de gemiddelde parkeer afstand tussen woning en parkeerplek ongeveer 118 meter is. De standaarddeviatie is echter meer dan 140 meter, hetgeen betekent dat de spreiding zeer groot is. Negentig procent van de bewoners in De Baarsjes parkeerde binnen 230 meter van de bestemming, 95 procent binnen 280 meter. Uit onderzoek in stadsdeel Oud-west (Trajan 2008) is daarnaast gebleken dat 90 procent van de vergunninghouders van de Staringgarage binnen 250 meter woont van de garage, en 95 procent binnen 400 meter.<sup>5</sup> Om deze reden wordt uitgegaan van een loopafstand van maximaal 250 meter.

Overloop komt veel voor in Wibaut aan de Amstel omdat er verschillende betaald parkerenregimes zijn binnen het projectgebied (zie paragraaf 2.3) en een aantal buurten te

---

<sup>5</sup> Het aanvragen van een vergunning in deze garage was vrijwillig en biedt derhalve een goede maatstaf voor de grenswaarden die bewoners in zeer stedelijke gebieden als Amsterdam als loopafstand aanvaardbaar vinden.



maken hebben met een zeer hoge parkeerdruk. Welke gevolgen dit heeft voor de parkeerbehoefte in de omliggende buurten is weergegeven in figuur 2.2.

**Figuur 2.2: Gevolgen van toename autobezit en overloop per buurt 2008-2020**



TRAJAN © 2010

De Swammerdambuurt en de tuindorpen hebben weinig te maken met overloop, de eerste omdat de hoge parkeerdruk hieraan geen ruimte biedt en de tweede omdat de deze buurten tamelijk geïsoleerd liggen. Buurten met hoge overloop zijn de Transvaalbuurt en de Van der Kunbuurt. De reden hiervoor ligt in het betaald parkerenregime: na 21:00 uur geen betaald parkeren, en de relatieve nabijheid van buurten met een hoge parkeerdruk.

### 2.2.7 Tijdshorizon

Voor de parkeerbalans is vooraf een tijdshorizon vastgesteld tot 2020. De parkeerbalans wordt per termijn doorgerekend, in termijnen van vier jaar. De termijnen zijn dan: heden (2008) tot 2012, 2012 tot 2016, en 2016 tot 2020.

## 2.3 Parkeerbeleid stadsdeel Oost-Watergraafsmeer

De centrale stad voert een restrictief sturend parkeerbeleid. Dit betekent dat er in de stad betaald moet worden voor het parkeren. Bewoners en bedrijven binnen Amsterdam kunnen

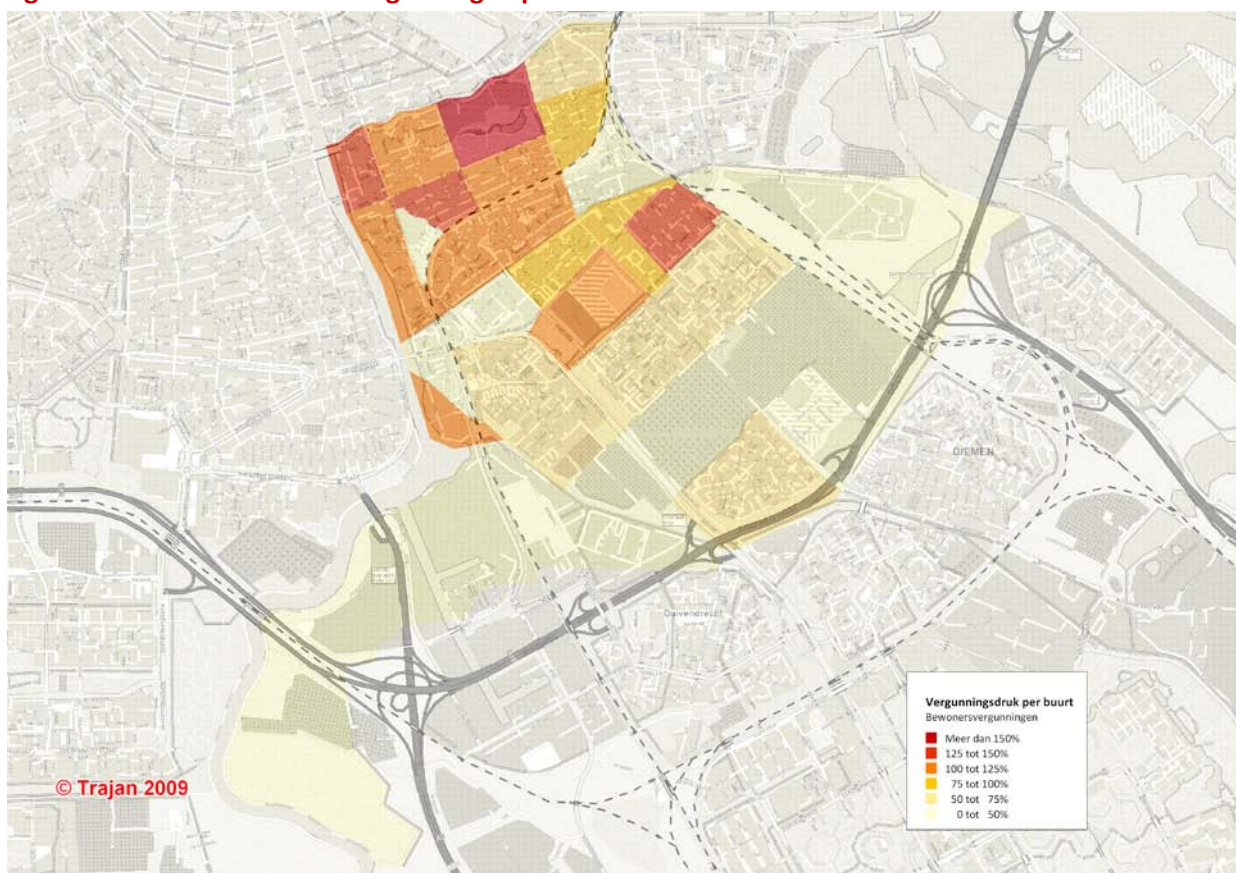
binnen bepaalde voorwaarden een parkeervergunning verkrijgen. De parkeertarieven en tijdvakken kunnen per buurt variëren. In stadsdeel Oost-Watergraafsmeer zijn binnen het onderzoeksgebied de volgende regelingen van kracht:

- betaald parkeren in de Weesperzijdebuurt, Parooldriehoek en Oosterparkbuurt van 9:00 uur tot 24:00 uur, tarief € 4,- per uur;
- in de Transvaalbuurt en de buurten ten zuiden van de Ringvaart (Van der Kunbuurt, Eenhoorn, Julianapark, Tuindorp Amstelstation en de Omval): betaald parkeren van 9:00 uur tot 21:00 uur; tarief € 3,- per uur.

Het stadsdeel kan aanvullend (strenger) parkeerbeleid toepassen. Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer dat op dit moment niet. Er wordt binnen het gebied van Wibautas één vergunning per huishouden verstrekt, en er is op dit moment geen wachtlijst voor parkeervergunningen. Per vergunningengebied is er wel een vergunningenplafond: gebied SO-35 heeft een plafond van 4.400 vergunningen, SO-36 eveneens 4.400 vergunningen, en WM-55 11.300. Voor de rest is geen limiet bepaald of dient nog vastgesteld te worden.

Figuur 2.3 geeft inzicht in de verdeling van bewonersvergunningen over het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer.

**Figuur 2.3: Aantal bewonersvergunningen per buurt**



Het aantal bruto parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied bedraagt ongeveer 5.244 parkeerplaatsen. Binnen dit gebied zijn 5.767 vergunningen verstrekt, 4.426 bewonersvergunningen (waarvan 100 invaliden) en 937 bedrijfsvergunningen. De resterende vergunningen zijn voor overige belanghebbenden. Vergunningen worden uitgegeven op basis van de parkeerverordening Amsterdam 2009.<sup>6</sup> Voor bedrijfsvergunningen is in de parkeerverordening 2009 geregeld dat eigen parkeerplaatsen per bedrijf in mindering worden gebracht op het aantal te verstrekken vergunningen. Voor de van toepassing zijnde gebiedsindeling (Gebied II) wordt één vergunning per tien daadwerkelijk gestationeerde werknemers wordt verstrekt.

Aangezien een vergunningsgebied meerdere buurten kan beslaan kan de verdeling van vergunningen over de respectievelijke buurten onevenredig zijn. Uit figuur 2.1 blijkt dat het aantal (bewoners)vergunningen voor alle noordelijk in het onderzoeksgebied gelegen buurten – exclusief de Parooldriehoek - het aantal parkeerplaatsen overschrijdt. Met name de Swammerdammerbuurt en de zuidwestelijke Oosterparkbuurt hebben hiermee te maken. Het hoge aantal vergunningen leidt naast een hoge parkeerdruk tot veel zoekverkeer. Aangezien er twee betalingsregimes door het projectgebied heen lopen zal de parkeerdruk in de gebieden met gratis parkeren vanaf 21:00 uur hoog zijn. Op dit moment is reeds een deelvergunningsgebied ingesteld met een uitgifteplafond in de Swammerdambuurt.

---

<sup>6</sup> Gemeente Amsterdam (2008b) Raadsbesluit vaststelling Parkeerverordening2009, publicatiedatum: 12 november 2009

## 3 De parkeerbilans

### 3.1 Inleiding

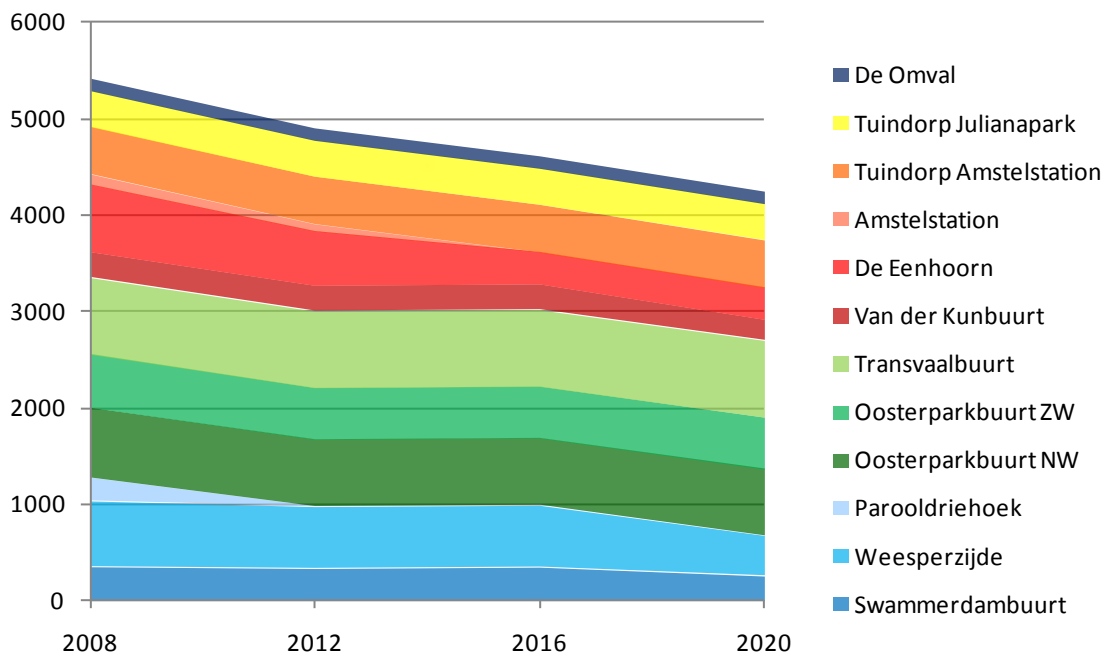
De parkeerbilans geeft inzicht in de parkeerbehoefte voor de periode waarin de parkeervraag het hoogst is (de maatgevende periode). Deze ligt per buurt op verschillende perioden. De Weesperzijde en de Oosterparkbuurt zuidwest hebben de zaterdagmiddag als maatgevende periode; de Oosterparkbuurt noordwest, De Eenhoorn, het Amstelstation en De Omval doordeweeks overdag en in de rest van de buurten is de parkeerbehoefte het grootst op de doordeweekse avond. Voor Wibaut aan de Amstel als geheel is de maatgevende periode echter doordeweeks in de avond en deze wordt als basis gebruikt voor de parkeerbilans.

De indeling van deze paragraaf is als volgt: eerst wordt ingegaan op de mutaties in capaciteit voor de buurten als geheel binnen de gestelde termijnen. Vervolgens wordt in paragraaf 3.3 weergegeven welke parkeerbehoefte er voor de verschillende buurten en gebieden is geprogrammeerd – los van parkeergedrag en -beleid. Deze parkeerbehoefte valt uiteen in een totale parkeerbehoefte (parkeervraag van zowel bewoners als bezoekers) en openbare parkeerbehoefte (parkeervraag van alleen die groepen die in het openbare parkeerareaal parkeren). De tabellen van parkeercapaciteit en –behoefte zijn weergegeven in bijlage 5 en 7. De uitgangspunten en overwegingen die ten grondslag liggen aan de capaciteits- en behoefteberekening zijn per buurt weergegeven in hoofdstuk 4. In paragraaf 3.4 wordt een overzicht gegeven van de mogelijkheden op overloop. Paragraaf 3.5 gaat in op de parkeerbilans indien er wel invulling wordt gegeven aan het parkeergedrag van parkeerders met een lokale herkomst, zoals bewoners. In paragraaf 3.6 is de invloed van het Amsteloverproject op de parkeerdruk doorgerekend voor een drietal scenario's en paragraaf 3.7 geeft enkele conclusies.

### 3.2 Ontwikkelingen in de capaciteit

In figuur 3.1 is de openbaar gefiscaliseerde capaciteit in het maaiveld weergegeven voor de verschillende perioden per buurt. De gefiscaliseerde capaciteit neemt tussen 2008 en 2020 af met ongeveer 1.100 parkeerplaatsen. Deze komen vooral voor rekening van het gebied ten noorden van de Ringdijk en De Eenhoorn. De oorzaak van de daling ligt enerzijds in het onttrekken van maaiveldcapaciteit ten behoeve van projecten als de Amstelover (vanaf 2016) en de Wibautstraat en anderzijds in de herstructurering van een aantal buurten.

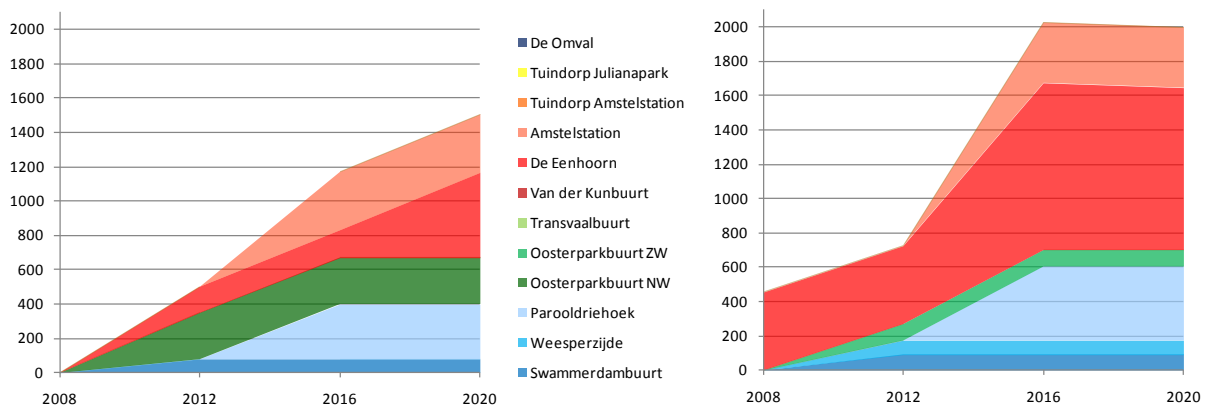
**Figuur 3.1** Overzicht ontwikkeling (gefiscaliseerde) maaiveldcapaciteit Wibautas 2008-2020



Hiertegenover staat het realiseren van parkeergelegenheid in parkeergarages. Een groot deel hiervan zijn parkeerplekken die worden verkocht of verhuurd aan (toekomstige) bewoners en/of werkenden. Deze zijn privaat in die zin dat ze doorgaans niet door andere gebruikersgroepen worden benut. De overblijvende capaciteit wordt beschouwd als semi-openbaar; hier kan iedereen parkeren, mits deze de geldende parkeertarieven betaalt. Hierbij dient dan wel de kanttekening te worden geplaatst dat deze garages een markttarief hebben en zonder compenserende maatregelen weinig gebruikt zullen worden door omwonenden (zie paragraaf 3.5).

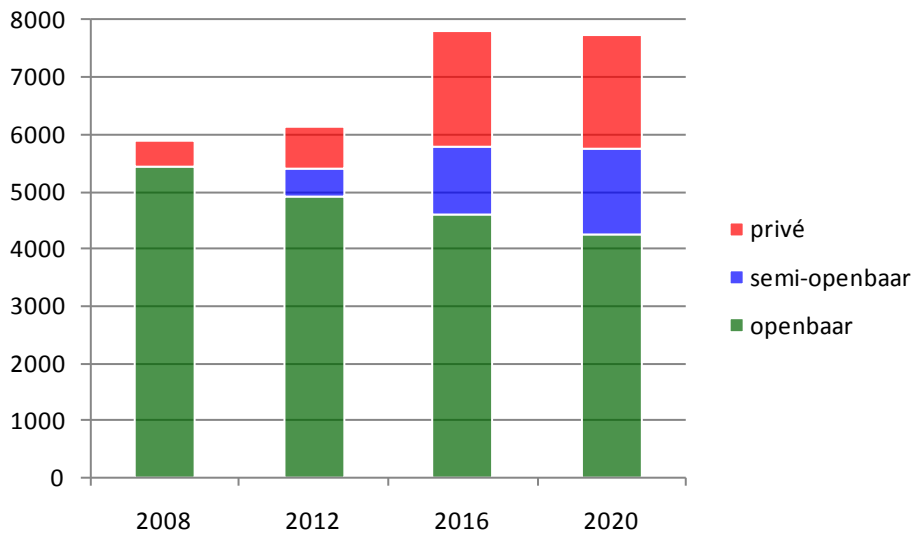
Figuur 3.2 geeft biedt een overzicht van de ontwikkeling van de semi-openbare capaciteit (links) en de private capaciteit (rechts). Tussen 2012 en 2016 is de grootste toename in capaciteit zichtbaar, met name vanwege de Parooldriehoek, De Eenhoorn en het Amstelstation.

**Figuur 3.2** Semi-openbare en private capaciteit Wibaut aan de Amstel 2008-2020



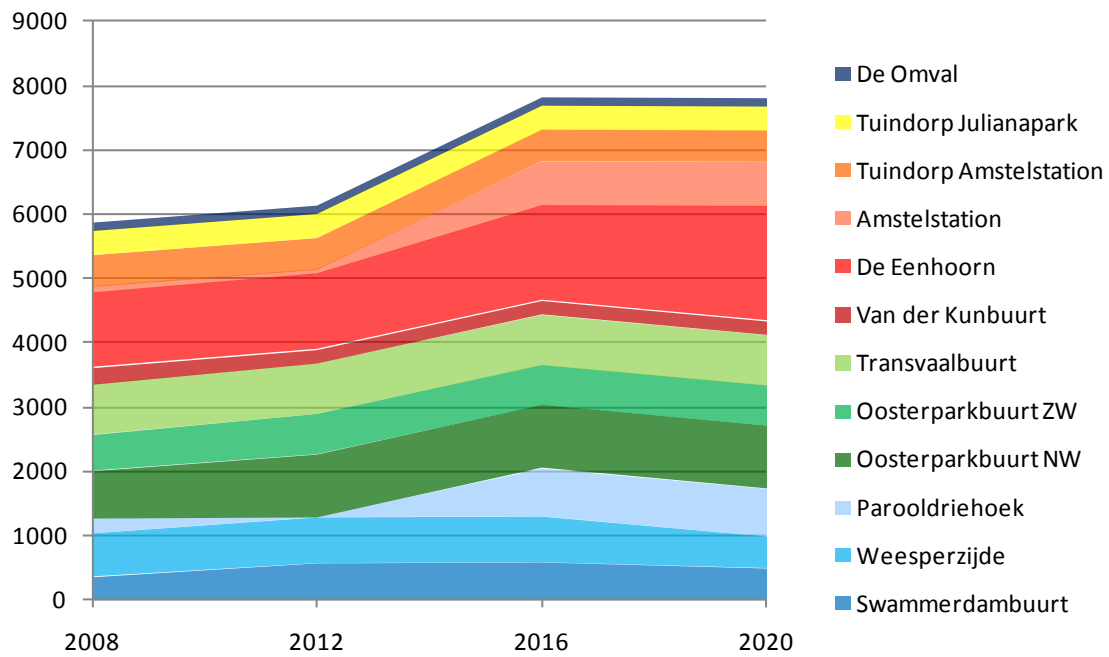
In 2020 is de totale capaciteit net onder 8.000 parkeerplaatsen. Ongeveer de helft hiervan bevindt zich in het maaiveld. Een kwart van de parkeerplaatsen in 2020 is niet openbaar. Nog eens een kwart van de capaciteit is wel (semi-)openbaar maar bevindt zich in parkeergarages. Figuur 3.3 geeft een overzicht van de ontwikkeling van de totale capaciteit naar openbaarheid. Met name private capaciteit neemt na 2012 toe in Wibaut aan de Amstel, waar de openbare capaciteit daalt.

**Figuur 3.4 Ontwikkeling totale capaciteit Wibaut aan de Amstel 2008-2020**



In figuur 3.4 wordt de ontwikkeling van de totale capaciteit weergegeven per buurt. Tot 2012 is er een lichte stijging zichtbaar, met name door toename van semi-openbare en private capaciteit in de Swammerdambuurt en de noordelijke Oosterparkbuurt (beiden Amstelcampus). De parkeer capaciteit van de Parooldriehoek verdwijnt vanwege de bouwplannen. Tussen 20102 en 2016 zijn het met name de projecten in de Parooldriehoek. Amstelstation en De Eenhoorn die tot toename van de parkeer capaciteit leiden. Na 2016 daalt de capaciteit in de buurten langs de Amstel vanwege de Amsteloeverplannen.

**Figuur 3.4: Overzicht ontwikkeling capaciteit per buurt**



### 3.3 Ontwikkelingen in de parkeerbehoefte

#### 3.3.1 Inleiding

De ontwikkeling van de parkeerbehoefte in Wibaut aan de Amstel heeft twee kanten: aan de aanbodzijde parkeercapaciteit voor alle gezamenlijke functies binnen het projectgebied, en aan de vraagzijde de verschillende gebruikersgroepen. De vraag naar parkeervoorzieningen wordt echter beïnvloed door parkeerbeleid. Parkeerders met een lokale herkomst zullen veelal niet parkeren in een openbare parkeergarage omdat de kosten voor langparkeren te hoog liggen.

Centraal staat dus de vraag of er de komende jaren genoeg parkeerplaatsen zijn voor de parkeerbehoefte van alle geprogrammeerde functies. Omdat de parkeervraag van lokale parkeerders onlosmakelijk deel uitmaakt van de ontwikkeling van de totale parkeervraag wordt er apart onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van de totale parkeerbehoefte (exclusief privaat parkeren) en de ontwikkeling van de lokale parkeerbehoefte. De totale parkeerbehoefte is in feite alleen een afweging van vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen. De lokale parkeerbehoefte houdt daarnaast rekening met het feit dat semi-openbare parkeervoorzieningen niet gebruikt worden door parkeerders met een lokale status zoals vergunninghouders. Wanneer de invloed van vraag en aanbod van deze semi-openbare voorzieningen wordt weggelaten verandert de parkeerbalans. Hierop zal in de volgende paragrafen worden ingegaan.

#### 3.3.2 De maatgevende periode

De maatgevende periode is de periode waarin de parkeerbehoefte het grootst is. In de parkeerbalans is rekening gehouden met drie perioden: een werkdag overdag en 's avonds en in het weekend de zaterdagmiddag. Per buurt kan de maatgevende periode verschillen, buurten met veel winkels of werklocaties hebben een andere piek dan monofunctionele woonbuurten. Dit is zichtbaar in tabel 3.5, waar de maatgevende periode is weergegeven voor alle buurten en perioden, voor de totale parkeerbehoefte (parkeerbehoefte van alle functies) en de lokale parkeerbehoefte (behoefte van alleen lokale groepen, zoals vergunninghouders).

De maatgevende periode voor de parkeerbehoefte kan verschillen als de schaal van het onderzoeksgebied verandert. De maatgevende periode voor een buurt geeft de maximale parkeerbehoefte voor die buurt. Hierbij wordt dan geen rekening gehouden met overschotten of tekorten in omliggende buurten die de parkeerbehoefte kunnen beïnvloeden. Dit is vooral het geval wanneer meerdere buurten in één homogeen administratief of geografisch gebied vallen. Die overschotten en tekorten worden wel meegenomen wanneer de buurten samen als één gebied worden beschouwd. Omdat de parkeerbehoefte voor alle individuele buurten voor elke periode wordt opgeteld kan de maximale parkeerbehoefte in een andere periode



komen te liggen, oftewel een andere maatgevende periode. In feite wordt deze groep buurten dan als één functioneel gebied gezien waarbinnen alle parkeerders een plek zoeken; tekorten in de ene buurt worden opgevangen door overschotten in de overige buurten.

Wibaut aan de Amstel is als projectgebied te groot om als één gebied te fungeren. De kans dat de maatgevende periode voor andere, kleinere buurtconstellaties verandert is dan groot. Voor Wibaut aan de Amstel als geheel is de parkeerbehoefte het grootst op de doordeweekse avond (met als uitzondering de situatie in 2012, als de parkeerbehoefte overdag het grootst is).

**Tabel 3.5 maatgevende perioden per buurt, periode en soort parkeerbehoefte**

Rijlabels	Totale maximale parkeerbehoefte				Lokale maximale parkeerbehoefte			
	2008	2012	2016	2020	2008	2012	2016	2020
Swammerdambuurt	●	●	●	●	●	●	●	●
Weesperzijde	●	●	●	●	●	●	●	●
Parooldriehoek	●	-	●	●	●	-	-	-
Oosterparkbuurt NW	●	●	●	●	●	●	●	●
Oosterparkbuurt ZW	●	●	●	●	●	●	●	●
Transvaalbuurt	●	●	●	●	●	●	●	●
Van der Kunbuurt	●	●	●	●	●	●	●	●
De Eenhoorn	●	●	●	●	●	●	●	●
Amstelstation	●	●	●	●	●	●	-	-
Tuindorp Amstelstation	●	●	●	●	●	●	●	●
Tuindorp Julianapark	●	●	●	●	●	●	●	●
De Omval	●	●	●	●	●	●	●	●
<b>totaal</b>	●	●	●	●	●	●	●	●

Legenda: ● Werkdag overdag ● Werkdag avond ● zaterdagmiddag

De ruimtelijke structuur van Wibaut aan de Amstel maakt een tweedeling mogelijk van de noordzijde (noordelijk van de Ringdijk, exclusief de Transvaalbuurt) en de zuidzijde. De noordzijde is een homogeen multifunctioneel stedelijk gebied dat wordt doorsneden door de Wibautstraat. Het behoort tot één vergunningsgebied. De Transvaalbuurt valt hier buiten vanwege de barrièrewerking van de spoordijk en het feit dat het een ander vergunningsgebied betreft. Voor bewoners van de Transvaalbuurt is parkeren in de noordelijke helft onaantrekkelijk. De omgekeerde parkeerbeweging komt wel voor omdat het parkeertarief in de Transvaalbuurt lager is en er na 21:00 uur geen betaald parkeren meer is, maar wordt gehinderd door de hoge parkeerdruk in de buurt.

Het zuidelijke deel is een dambord van geïsoleerde liggende woon- en werkbuurten. Tussen de buurten onderling treedt weinig overloop op, met name omdat in geen van deze buurten de parkeerdruk kritische waarden aanneemt.

Het bundelen van individuele buurten is dus met name zinvol voor de noordelijke helft, waarbij de Transvaalbuurt een aparte status inneemt. Daarom zal deze buurt als aparte buurt

worden gepresteerd. In tabel 3.6 blijkt welke invloed de verschillende buurtconstellaties hebben op de maatgevende periode.

**Tabel 3.6 maatgevende perioden per buurtconstellatie, periode en soort parkeerbehoefte**

Rijlabels	Totale maximale parkeerbehoefte				Lokale maximale parkeerbehoefte			
	2008	2012	2016	2020	2008	2012	2016	2020
Noord incl. Transvaal	●	●	●	●	●	●	●	●
Noord excl. Transvaal	●	●	●	●	●	●	●	●
Zuid incl. Transvaal	●	●	●	●	●	●	●	●
Zuid excl. Transvaal	●	●	●	●	●	●	●	●
<b>totaal</b>	●	●	●	●	●	●	●	●

Legenda: ● Werkdag overdag ● Werkdag avond ● zaterdagmiddag

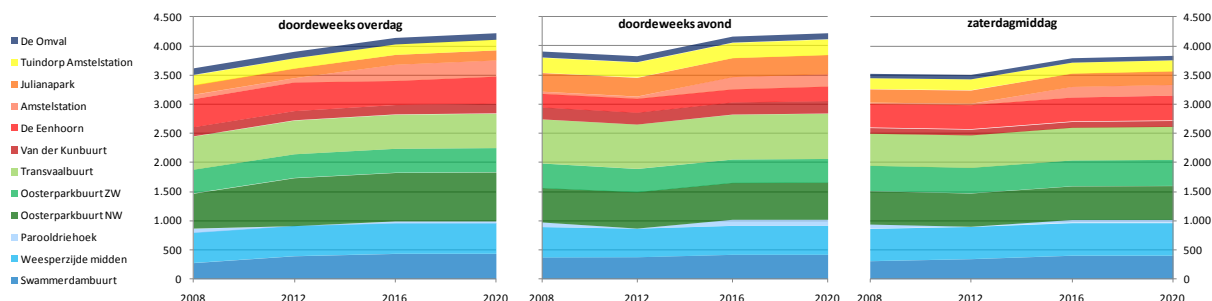
Voor overzichten van parkeerdruk per buurt wordt de maatgevende periode gebruikt voor de betreffende buurt, de maatgevende periode zal dan in kleurcodes worden aangegeven in de grafieken (zie kleurcodering tabel 3.5).

### 3.4 Ontwikkeling totale parkeerbehoefte

#### 3.4.1 Inleiding

De ontwikkeling in de totale parkeerbehoefte voor de gehele Wibautas over drie periodes is weergegeven in figuur 3.7 (zie bijlage 5: tabel 5.2). De parkeerbehoefte in 2020 is (exclusief privéplekken in garages) voor de doordeweeks periodes vrijwel gelijk: 4.217 voor overdag respectievelijk 4.218 voor 's avonds. De ontwikkeling van zaterdag ligt op een lager niveau. Wel is er een verschil zichtbaar voor 2012, waar de parkeerbehoefte 's avonds eerst daalt en daarna stijgt. Dit heeft te maken met een hogere aanvangsbehoefte in de avonduren die 's avonds wegvalt met de plannen in de Parooldriehoek tegenover een hogere dagbehoefte in verband met de plannen rond de Amstelcampus.

**Figuur 3.7: ontwikkeling totale parkeerbehoefte tussen 2008-2020**



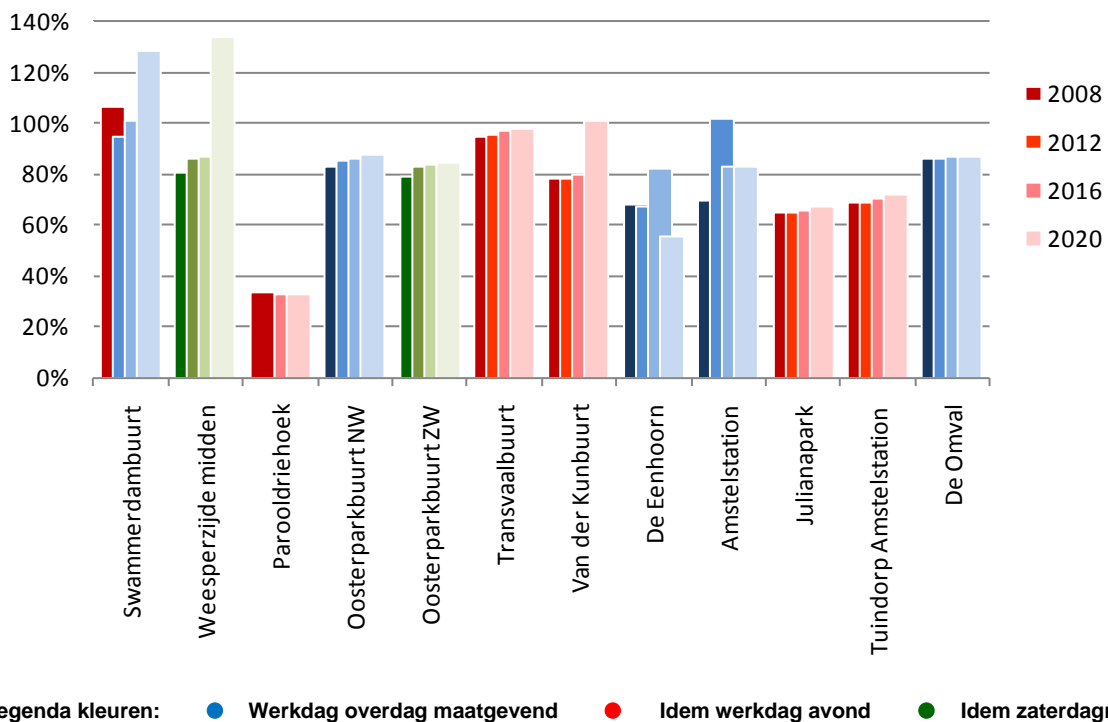
Voor de avond is de parkeerbehoefte in 2012 per saldo met ongeveer 100 voertuigen gedaald. De reden hierachter ligt in de invloed van vernieuwingsplannen in de Oosterpark- en

Weesperzijdebuurt en de voorbereiding van herontwikkeling van de Parooldriehoek.<sup>7</sup> Na 2012 treedt er een stijging op van de parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling van de Parooldriehoek, en het Amstelstation.

### 3.4.2 Ontwikkeling parkeerdruk

De ontwikkeling van de parkeerdruk voor alle gebruikersgroepen over de openbare parkeercapaciteit en -vraag tussen 2008 en 2020 is per buurt weergegeven in figuur 3.8 (zie bijlage 5, tabel 5.3). De parkeerdruk in 2008 is zoals die in 2008 is geteld, aangevuld met recente tellingen (2009) in de Swammerdambuurt en De Eenhoorn.

**Figuur 3.8: Ontwikkeling parkeerdruk totale capaciteit per buurt 2008-2020**



Aangezien de meeste ontwikkelingen voor 2016 zijn afgerond, vinden er los van autonome veranderingen geen structurele veranderingen meer plaats na 2016. De buurten die te maken krijgen met overschrijding van de parkeercapaciteit zijn de Swammerdambuurt en de Weesperzijdebuurt. In beide buurten is dit het geval na 2016, als de tijdelijke parkeergelegenheid bij Rhijnspoor wordt afgestoten en de plannen voor de Amstelover zijn uitgevoerd. In de Swammerdambuurt daalt de parkeerdruk aanvankelijk wel door de tijdelijke parkeergelegenheid bij Rhijnspoor, maar overdag is de parkeerdruk hoog vanwege de parkeerbehoefte van de Amstelcampus.

Andere buurten waar capaciteitsproblemen ontstaan zijn de Transvaalbuurt en de Van der Kunbuurt na 2016. De Transvaalbuurt heeft al te maken met een hoge parkeerdruk, en in de

<sup>7</sup> Het gaat hier om de kleinere projecten als Mul, O21, SAN-panden en 3<sup>e</sup> Oosterparkstraat.

Van der Kunbuurt treedt capaciteitsverlies op vanwege de Amsteloeverplannen. Het Amstelstation heeft tijdelijk een ondercapaciteit vanwege het opheffen van maaiveldparkeerplaatsen. Deze worden in een latere periode gecompenseerd.

De plannen leiden dus in beperkte mate tot capaciteitsproblemen. Hierbij gaat het om de volgende buurten en perioden (zie tabel 5.4 bijlage 5 voor een totaaloverzicht):

**Tabel 3.9: Tekorten parkeerbalans**

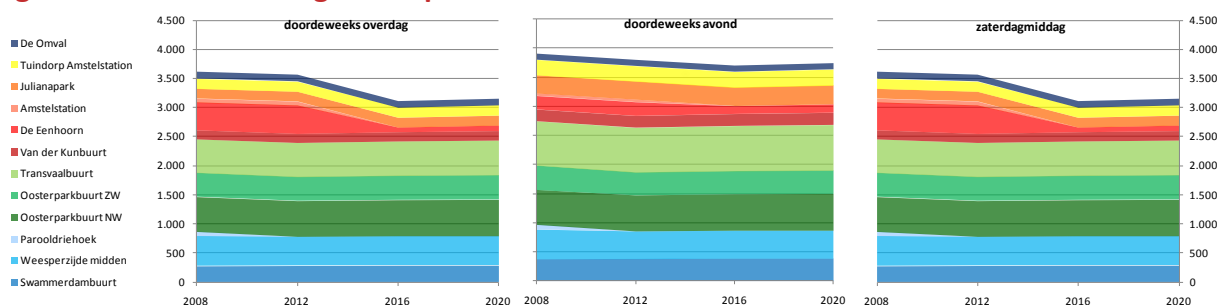
Buurt	Periode	Piekmoment	Maximaal tekort
Swammerdambuurt	2008	Doordeweeks avond	-24
Amstelstation	2012	Doordeweeks overdag	-2
Swammerdambuurt	2012 – 2016	Doordeweeks overdag	-3
	2016 – 2020	Doordeweeks overdag	-95
Weesperzijdebuurt	2016 – 2020	Zaterdagmiddag	-141
Van der Kunbuurt	2016 – 2020	Doordeweeks avond	-2

De capaciteitsproblemen bij het Amstelstation zijn tijdelijk en hebben te maken met fasering: het opheffen van maaiveldcapaciteit vindt plaats voordat er in parkeergarages wordt bijgebouwd. In de Swammerdambuurt ontstaan vanaf 2012 problemen die met name na 2016 fors toenemen. De Weesperzijdebuurt en de Van der Kunbuurt krijgen vanaf 2016 te maken met capaciteitsproblemen.

### 3.5 Parkeerbalans voor parkeerders met lokale herkomst

In paragraaf 3.4 is ingegaan op de ontwikkeling van de totale parkeervraag, afgezet tegen het aantal parkeerplaatsen dat zal worden gerealiseerd, zonder rekening te houden met de kosten van het parkeren zelf. Veel parkeercapaciteit is weliswaar (semi-)openbaar maar voldoet niet aan de vraag van vooral lokale parkeerders met een parkeervergunning. Vanwege het markttarief dat in veel parkeergarages wordt berekend is parkeren te duur. Daarom is in deze paragraaf alleen de openbaar fiscale parkeercapaciteit (oftewel de parkeerplaatsen op het maaiveld en eventuele regelingen in parkeergarages voor vergunninghouders) weergegeven. Hierdoor ontstaat er een ander beeld (zie tabellen 5.5 t/m 5.7 in bijlage 5). Logischerwijs verandert de piek van werkdag overdag zoals zichtbaar in paragraaf 3.4 naar werkdag avond. Figuur 3.10 geeft hiervan een overzicht.

**Figuur 3.10: ontwikkeling lokale parkeerbehoefte tussen 2008-2020**

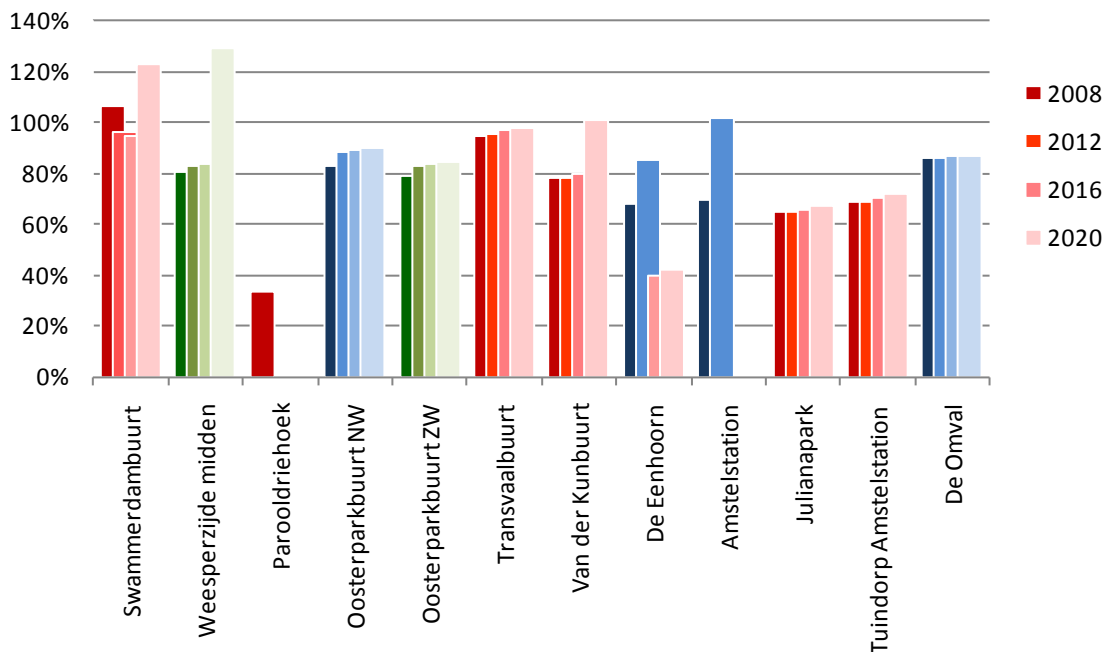


Uit figuur 3.10 blijkt de parkeerbehoefte overdag en zaterdagmiddag ongeveer dezelfde ontwikkeling door te maken. Met name in De eenhoorn en het Amstelstation worden veel openbare capaciteit onttrokken en in parkeergarages ondergebracht. Parkeerders in werkgebieden vallen hiermee weg. De daling van de parkeerbehoefte in de periode doordeweeks avond komt vanwege de toename van private parkeergelegenheid onder woningen. Met de plannen voor nieuwbouw en renovatie in de oude buurten verdwijnen oude woningen en komen nieuwe woningen veelal met inpandige parkeergarage terug. Dit is zichtbaar in de grafiek.

Figuur 3.11 geeft de ontwikkeling van de parkeerdruk weer voor de individuele maatgevende periodes per buurt. De Eenhoorn is de enige buurt waar de maatgevende periode verandert (vanaf 2016) vanwege het programma voor woningbouw. In alle overige buurten blijft de maatgevende periode hetzelfde. De buurten waar capaciteitsproblemen dreigen zijn de Swammerdambuurt (vanaf 2008), de Weesperzijdebuurt (na 2016) en de Van der Kunbuurt (na 2016). Al deze buurten hebben te maken met de plannen rond de Amsteloever. In de Swammerdambuurt is wel uitgegaan van een extra capaciteit van 60 parkeerplaatsen in de Amstelcampus. De Transvaalbuurt heeft 's nachts geen ondercapaciteit, wel ligt de parkeerdruk structureel boven 95 procent, hetgeen betekent dat in deze buurt veel

zoekverkeer aanwezig is. Het Amstelstation heeft in 2012 een capaciteitsprobleem vanwege het opheffen van de maaiveldcapaciteit.

**Figuur 3.11: Ontwikkeling parkeerdruk openbare capaciteit per buurt 2008-2020**



Legenda kleuren: ● Werkdag overdag maatgevend ● Idem werkdag avond ● Idem zaterdagmiddag

Tabel 3.12 geeft een overzicht van de tekorten in capaciteit voor de onderscheiden perioden. De resultaten wijken niet veel af van de parkeerbalans voor de totale capaciteit. De reden hiervoor ligt in het feit dat alleen de probleemgebieden worden beschouwd. In bijlage 5, tabel 5.8 is de werkelijke invloed zichtbaar: met name in de Oosterparkbuurt is er een aanmerkelijke stijging zichtbaar van de parkeerdruk voor lokale groepen. Ook in de Swammerdambuurt is dit merkbaar, in 2012 is er de parkeerdruk voor bewoners 5 procent hoger dan totaal. Ook in De Eenhoorn stijgt de parkeerdruk voor bewoners meer dan de totale parkeerdruk. Buurten die profiteren van de aanwezigheid van semi-openbare en privécapaciteit zijn de Weesperzijdebuurt (gemiddeld 1 procent doordeweeks 's avonds, en 3 – 5 procent overdag), en de buurten met grote projecten.

**Tabel 3.12: Tekorten parkeerbalans**

Buurt	Periode	Piekmoment	Maximaal tekort
Swammerdambuurt	2008	Doordeweeks avond	-24
Amstelstation	2012	Doordeweeks overdag	-2
Swammerdambuurt	2016 – 2020	Doordeweeks avond	-71
Weesperzijdebuurt	2016 – 2020	Zaterdagmiddag	-121
Van der Kunbuurt	2016 – 2020	Doordeweeks avond	-2

### 3.6 Amsteloeverplannen

De Amsteloever heeft een groot potentieel op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. Met name het verbeteren van de relatie tussen omliggende wijken en de Amstel kan de ruimtelijke kwaliteit een impuls geven. Om ruimte kunnen bieden aan deze ambitie is het noodzakelijk parkeerplaatsen op te heffen. De effecten van deze ingreep op de parkeerdruk in de buurten zijn in deze paragraaf uiteengezet. De plannen zijn momenteel in een beginstadium en in de parkeerbalans is pas vanaf 2016 rekening gehouden met uitvoering ervan. Deze zijn gebaseerd op het opheffen van alle 368 parkeerplaatsen tussen Mauritskade en De Omval. Naast deze nulvariant zijn er nog twee varianten doorgerekend:

- variant 1: alleen de parkeerplaatsen langs de Amstel, oftewel de kant van de kade langs de Weesperzijde;
- variant 2: alle parkeerplaatsen behouden.

Tabel 3.13 geeft een overzicht van het aantal parkeerplaatsen dat met elke variant in het geding is. In totaal zijn er 368 parkeerplaatsen, waarvan er zich 217 aan de kadekant en 151 aan de woningkant van de Weesperzijde bevinden.

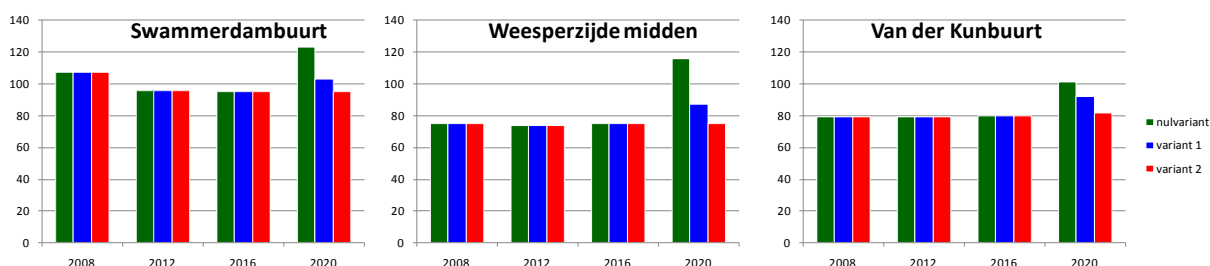
**Tabel 3.13: Overzicht aantal parkeerplaatsen langs Weesperzijde per buurt**

Buurt	amstelzijde	woningzijde	totaal
Swammerdambuurt	60	32	92
Weesperzijdebuurt	137	90	227
Van der Kunbuurt	20	29	49
<b>Totaal</b>	<b>217</b>	<b>151</b>	<b>368</b>

Bron: Groen Licht: onderzoek parkeerdruk Oost-Watergraafsmeer 2008

Variante 1 betekent een afname van 217 parkeerplaatsen in plaats van 368, waarvan 60 plekken in de Swammerdambuurt, 137 in de Weesperzijdebuurt en 20 in de Van der Kunbuurt. Variante 2 betekent een vermindering van respectievelijk 92, 227 en 49 parkeerplekken voor de betreffende buurten. Om de effecten van de varianten te kunnen weergegeven is in figuur 3.14 het effect van deze varianten op de parkeerdruk uitgerekend.

**figuur 3.14: Parkeerdruk (in %) per variant en periode (piekmoment doordeweeks avond)**



In alle buurten blijft de parkeerdruk tot 2016 voor elke variant gelijk omdat ervan is uitgegaan dat de plannen pas per 2016 zullen worden uitgevoerd. Na 2016 stijgt de gemiddelde parkeerdruk voor het meest bij de nulvariant. In alle buurten is de parkeervraag hoger dan er capaciteit is. De Swammerdambuurt heeft een parkeerdruk van 123 procent, de

Weesperzijdebuurt 116 procent en de Van der Kunbuurt en 101 procent. Met variant 1 is de parkeerdruk alleen nog in de Swammerdambuurt nog hoger dan 100 procent (103 procent), in de Weesperzijdebuurt is deze 87 procent, en in de Van der Kunbuurt is deze 92 procent kritiek.

Variant 2 brengt de parkeerdruk in de Weesperzijdebuurt en de Van der Kunbuurt binnen aanvaardbare proporties. De Swammerdambuurt blijft kampen met hoge parkeerdruk van 95 procent.



### 3.7 Conclusies

Concluderend kan worden gesteld dat het probleemgebied zich met name bevindt boven de Ringvaart. Binnen dit gebied echter zijn de loopafstanden zo groot dat bepaalde buurten te ver weg liggen van eventuele compensatiemogelijkheden. Dit is met name de Swammerdambuurt. Hier is een tekort van in totaal 3 parkeerplaatsen (vanaf 2012) respectievelijk 96 (vanaf 2016) op een werkdag dat niet gecompenseerd kan worden. Voor deze buurt zal vanaf 2016 dus extra openbare capaciteit van ongeveer 95 parkeerplaatsen moeten worden gezocht.

De Weesperzijdebuurt midden heeft vanaf 2016 een tekort aan parkeercapaciteit. Dit tekort kan echter worden opgevangen door vrije capaciteit in omliggende buurten: Oosterparkbuurt ZW, Parooldriehoek en de Transvaalbuurt. De plannen voor compensatie de Parooldriehoek bieden in ruimtelijke zin voor deze buurt een uitkomst omdat deze buurt zeer nabij de Weesperzijde buurt ligt. Het hangt echter van de regeling van compensatie af in hoeverre deze garage gebruikt zal worden.

De Van der Kunbuurt en de Transvaalbuurt hebben een hoge parkeerdruk met name op de doordeweekse avond. Dit ligt deels aan het feit dat deze buurten in een ander vergunningsgebied liggen waarbij het tarief voor betaald parkeren na 21:00 uur vrij is. Op termijn is hier geen verbetering zichtbaar, wel zullen de plannen rond het Amstelstation extra capaciteit binnen bereik van de Van der Kunbuurt brengen, al geldt hier opnieuw het bezwaar van het betalingsregime van deze parkeergarages.

## 4 Overzicht per buurt

### 4.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de veranderingen in de verschillende buurten alsmede de repercussies hiervan op de parkeerbalans. Omwille van het overzicht is gekozen de projecten per buurt weer te geven. Per buurt worden weergegeven de verschillende plannen in het gebied, mutaties in capaciteit, en de gevolgen voor de parkeerbehoefte op drie perioden doordeweeks overdag en 's avonds, en zaterdagmiddag. In deze paragraaf zal worden aangevangen met de projecten die zich vanwege hun omvang over meerdere buurten uitspreiden, waarna paragraaf 4.3 ingaat op de individuele buurten.

### 4.2 Buurtoverschrijdende projecten

In het onderzoeksgebied zijn er enkele projecten die zich over meerdere buurten uitspreiden. In de eerste plaats is er het project Amsteloever, in de tweede plaats de Wibautstraat. Een derde project Amstelcampus wordt vanwege de geclusterde structuur van de gebouwen per buurt afzonderlijk behandeld. De overige projecten vallen binnen de grenzen van de onderscheiden buurten.

#### 4.2.1 Amsteloever

Het project Amsteloever heeft als doel de (oostelijke) oever van de Amstel attractiever te maken en de relatie met het water te herstellen. Om dit te bewerkstelligen is de nota "Stad aan de Amstel" opgesteld. De ambitie hiervan was:

- verbeteren van de balans tussen wal- en waterfuncties;
- beter ordenen van het wonen op het water;
- realiseren van meer en betere recreatieve functies en meer en beter groen;
- attractiever maken van de wandel- en fietsroutes vanuit de binnenstad naar het buitengebied.

Hieruit vloeit voort dat met uitzondering van de invalidenplekken alle parkeerplaatsen langs de Weesperzijde omgezet zouden worden naar groen, een capaciteitsdaling van 22 procent voor de aanliggende buurten. Wegvakken met een parkeerdruk van meer dan 90 procent zouden 1:1 gecompenseerd moeten worden, maar dit was in zoverre een dynamische ambitie dat het terugbrengen van de parkeerdruk op een wegvak betekende dat compensatie ter plekke niet nodig zou zijn. De laatste stand van zaken is momenteel het opheffen van alle parkeerplaatsen en compensatie elders (op straat, inpandig of ondergronds) voor die wegvakken waar de parkeerdruk meer dan 90% is.<sup>8</sup> Er worden tussen Mauritskade en De Omval in totaal 368 parkeerplaatsen opgeheven: 92 in de Swammerdambuurt, 227 in de Weesperzijdebuurt, en 49 in de Van der Kunbuurt.

---

<sup>8</sup> Projectbureau Wibaut aan de Amstel (2009), voortgangsnotitie programma Amsteloever, 27 februari 2009

## 4.2.2 Reconstructie Wibautstraat

De Wibautstraat wordt heringericht. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de straat heringericht, 'restruimtes' opgevuld, de rooilijn van bebouwing strakgetrokken en zichtlijnen in dwarsrichtingen doorbroken. De Wibautstraat zal worden getransformeerd tot een verkeersboulevard met twee rijbanen en een met bomen beplante middenberm. Aan weerszijden van de nieuwe Wibautstraat komen tussen Mauritskade en de spoorburg vijf meter brede servicestroken voor bomen, fietsenrekken, halteplaatsen voor de nachtbus, laden en lossen en afslagvakken. Een gevolg hiervan is dat de ventwegen met parkeerplaatsen worden opgeheven. Volgens het Masterplan Wibautas (Projectgroep Wibautas, 2001) worden deze gecompenseerd in ondergrondse parkeergarages in de gebouwen langs de Wibautstraat.<sup>9</sup> In totaal verdwijnen er 128 parkeerplaatsen tussen de Mauritskade en de spoorbrug.

## 4.2.3 Projecten per buurt

Los van de bovenstaande projecten zijn er een aantal projecten die binnen de grenzen van individuele buurten vallen. Aangezien de meeste buurten door middel van duidelijke en natuurlijke grenzen van elkaar gescheiden zijn, ligt het voor de hand te stellen dat de repercussies van de projecten zeer lokaal doorwerken. De onderscheiden buurten zijn gebaseerd op de indeling van O+S. In de navolgende paragraaf projecten per buurt besproken. Voor een overzicht van de verschillende buurtindelingen wordt verwezen naar bijlage 3.

Het aantal vrijheidsgraden van de ontwikkelingen in de verschillende buurten is vanwege de vele plannen en de gestelde tijdshorizon zeer groot. Om deze in te perken zijn per buurt vooraf een aantal beleidsbeslissingen met hun verdere implicaties als uitgangspunten voor de parkeerbilans opgesomd. Per buurt wordt derhalve een overzicht gegeven van de verschillende plannen en vervolgens van de implicaties die deze plannen hebben op basis van de huidige stand van zaken op capaciteit en parkeerbehoefte. Deze beide dienen als beleids- en cijfermatige input van de parkeerbilans.

In de parkeerbilans worden parkeerplaatsen voor bewoners standaard als privaat aangemerkt. Dit geldt zowel voor de vrije sector (zowel koop als huur) als de sociale woningbouw. In Amsterdam zijn er behalve de Staringgarage geen voorbeelden bekend van bewonersparkeerplaatsen die een openbaar karakter hebben. De Staringgarage is echter expliciet voor vergunninghouders gebouwd. Dit is niet het geval met het te realiseren de parkeerareaal in Wibaut aan de Amstel.

De werking van de tabellen voor de parkeerbehoefte per buurt is beschreven in bijlage 6.

---

<sup>9</sup> Volgens het masterplan zou de verdeling zijn als volgt: Kohnstammhuis: 30 parkeerplaatsen, Wibauthuis eveneens 30 parkeerplaatsen; Parooldriehoek: 60 parkeerplaatsen en Volkskrantgebouw 20 parkeerplaatsen.

## 4.3 Buurt U27a Swammerdambuurt

### 4.3.1 Overzicht projecten

De Swammerdambuurt ligt tussen de Mauritskade, Wibautstraat, Eerste Oosterparkstraat en de Amstel. In de buurt zijn een groot aantal projecten actief. Dit zijn de volgende projecten:

#### Amstelover

De reeds gememoreerde plannen aan de Amstelover hebben in de Swammerdambuurt tot gevolg dat tussen Mauritskade en de Eerste Oosterparkstraat 92 parkeerplekken zullen verdwijnen. Op basis van de parkeerdrukmeting van september 2008 zullen 48 parkeerplaatsen elders gecompenseerd moeten worden: het wegvak tussen Mauritskade en Eerste Boerhaavestraat (capaciteit 42 parkeerplekken) en Blasiusstraat/Eerste Oosterparkstraat (6 parkeerplaatsen) hebben een parkeerdruk van hoger dan 90 procent.

#### Amstelcampus

De Amstelcampus bestaat uit een cluster gebouwen rond de Wibautstraat. Het project spreidt zich uit over twee buurten en bestaat uit vijf deelgebieden: de Kohnstamm- en Rhijnspoorlocatie in de Swammerdambuurt, en Singelgracht-, Wibaut- en Boerhaavelocatie in de Oosterparkbuurt Noordwest. Binnen het gebied komen volgens het Stedenbouwkundig programma van Eisen (SPVE) Amstelcampus drie parkeergarages, één aan de westzijde met een capaciteit van 140 parkeerplaatsen aan de Eerste Boerhaavestraat en een garage met een capaciteit van 269 parkeerplaatsen aan de Tweede Boerhaavestraat. De Rhijnspoorlocatie zou na 2012 ontwikkeld worden; voor de alhier geprogrammeerde functies zou een garage worden gebouwd met 60 parkeerplaatsen, en een gecombineerde entree met de parkeergarage onder het Kohnstammhuis.<sup>10</sup>

De parkeergarage is voor bezoekers van de HvA, maar alle parkeerplaatsen komen in aanmerking voor dubbelgebruik. Er zijn afspraken vastgelegd in het SPVE Amstelcampus dat 60 parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor bewoners op tijden dat de bezettingsgraad van de garage laag is (in de avonduren). Tevens zijn 60 parkeerplaatsen gereserveerd voor de HvA. Hiermee is in de parkeerbalans rekening gehouden.

#### Rhijnspoor

Op de locatie Rhijnspoor zal vanaf 2012 worden gebouwd. Het is een beoogde locatie voor de uitbreiding van de HvA, alsmede een bijzondere functie en ongeveer 5.000 m<sup>2</sup> woningbouw in het dure segment. Op dit moment is het precieze programma nog onduidelijk. Wel is een actuele ontwikkeling om tijdelijk tot de bouw op dit terrein wordt begonnen een parkeerterrein met een capaciteit van ongeveer 46 plekken te realiseren.

---

<sup>10</sup> Aantallen op basis van verslag bewonersavond 13 oktober 2009, Hogeschool van Amsterdam

### **SAN-panden en Miguel**

Deze locatie maakt deel uit van het rechte trekken van rooilijnen aan de Wibautstraat. Aan de Wibautstraat zelf is geen parkeercapaciteit in deze buurt. Op het pleintje met parkeerplaatsen voor de SAN-panden worden woningen, kantoorruimte en winkels gerealiseerd. Ook het plein voor het Reclasseringsgebouw wordt heringericht. Onder de SAN-panden en de nieuwe bebouwing komt een parkeergarage met een capaciteit van 39 plekken om de onttrokken parkeerplekken te compenseren: 26 voor de woningen, 6 ten behoeve van de SAN-panden en 7 parkeerplaatsen voor overmaat. In totaal zullen op het maaiveld 36 parkeerplekken verdwijnen, langs de ventweg van de Wibautstraat (het "Duivenpleintje") en voor de SAN-panden.

### **Kop Blasiusstraat**

De 39 woningen op de kop van de Blasiusstraat worden afgebroken en ervoor in de plaats komen circa 26 seniorenwoningen waarvan minimaal 30 procent sociale huur is. In de plint komen horeca en winkels. Er is op dit moment geen ondergrondse garage voorzien.

## **4.3.2 Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte**

Voor de Swammerdambuurt wordt uitgegaan van de volgende ontwikkelingen en beslissingen:

- geen veranderingen in het parkeerbeleid;
- Parkeercapaciteit: tijdelijke realisatie van een parkeergarage/terrein op Rhijnspoor van ongeveer 46 parkeerplaatsen tot 2016;
- Voor nieuwe bewoners van Miguel en Rhijnspoor wordt uitgegaan van afwikkeling van hun parkeerbehoefte in de parkeergarage, deze parkeerplaatsen zijn niet openbaar (als bewoners niet thuis zijn staan ze leeg); bezoekers (één parkeerplek per 10 woningen tellen wel mee in de parkeerbehoefte);
- Compensatie voor bewoners in de parkeergarage aan de Eerste Boerhaavestraat bedraagt 60 parkeerplaatsen;
- Volledige uitvoering van de plannen voor de Amsteloever; oftewel het geheel autovrij maken van de Weesperzijde vanaf 2016;
- Opheffen van de maaiveldcapaciteit aan de Eerste Boerhaavestraat;
- Een parkeergarage in de Blasiusstraat is niet opgenomen in de parkeerbilans;
- De capaciteit van de toekomstige Rhijnspoorgarage is bepaald op basis van het meest recente bekende aantal.

In tabel 4.1 zijn de wijzigingen in capaciteit weergegeven ten opzichte van de huidige situatie. In de huidige situatie zijn er bruto 351 parkeerplaatsen, in 2012 zullen dat er inclusief de garages 343 zijn. In 2016 is de bruto capaciteit op het maaiveld 195 parkeerplaatsen.

Tabel 4.1: Overzicht mutatie parkeercapaciteit 2008-2016

u27a Swammendambuurt	2008-2012		2012-2016		2016-2020	
	-	+	-	+	-	+
aanvangscapaciteit		<b>351</b>		<b>503</b>		<b>517</b>
Amsteloever					-92	
Herstructurering Wibautas	-					
Autovrije 1e Boerhaavestraat	-28					
parkeergarage 1e Boerhaavestraat		140				
reconstructie SAN-panden & Miquel	-36	0				
garage SAN-panden		30				
Rhijnspoor		46	-46	60		
Blasiusstraat		0				
Totaal mutaties	-64	216	-46	60	-92	0
<b>Totale capaciteit eind periode</b>		<b>503</b>		<b>517</b>		<b>425</b>
- privaat	90		90		90	
- semi-openbaar	80		80		80	
- openbaar (maaiveld)	333		347		255	

De verschillende activiteiten in het gebied leiden per saldo tot een afname in capaciteit van 78 parkeerplaatsen in het maaiveld. Hiervoor is – afgezien van de tijdelijke parkeergelegenheid op de Rhijnspoorlocatie - geen ruimte voor compensatie. De parkeergarage onder het Kohnstammgebouw is een openbare garage met commercieel tarief. Hiervan komen 60 plekken ten goede aan de buurt. De capaciteit van de garage onder het Kohnstammgebouw valt binnen de capaciteitsopgave. De parkeerbehoefte van de HvA (60 parkeerplaatsen) dient binnen deze capaciteit te vallen.

### 4.3.3 Parkeerbehoefte Swammerdambuurt

Tabel 4.2 geeft inzicht in de parkeerbalans voor de periode 2008-2016 voor de drie aanwezigheidsperioden (werkdag overdag en 's avonds, en zaterdag). De huidige bestaande parkeerbehoefte is vastgesteld op basis van tellingen in de betreffende perioden. De toekomstige behoefte wordt berekend door de nieuwe functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm. Voor woningen wordt ervan uitgegaan dat de parkeercapaciteit exclusief is, oftewel er maken geen andere functies gebruik van eventueel vrijkomende ruimte. Als maatgevende periode voor de Swammerdambuurt wordt uitgegaan van de werkdag overdag.

Tabel 4.2 Parkeerbehoefte Swammerdambuurt

parkeerbalans	2008-2012				2012-2016				2016-2020			
	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat
aanvangsbehoefte	375	274	375	309	581	476	465	430	685	548	539	521
vertrokken functies:												
- vergunninghouders	-20	-12	-20	12								
- horeca	-4	-2	-4	-3								
- bezoekers	-4	-2	-4	-2								
<b>totaal</b>	<b>347</b>	<b>258</b>	<b>348</b>	<b>315</b>	<b>581</b>	<b>476</b>	<b>465</b>	<b>430</b>	<b>685</b>	<b>548</b>	<b>539</b>	<b>521</b>
nieuwe functies:												
- woningen vrije sector (garage)	26	26	26	26	36	36	36	36				
- woningen vrije sector (straat)	7	4	7	4								
- woningen goedkoop (straat)	13	8	13	8								
- bezoekers	6	3	6	6	4	2	4	2				
- stedelijke functie					35	25	7	35				
- bijzondere functie					30	9	27	18				
- onderwijs	164	164	60	60	0							
- winkels	7	5	1	7	0							
- horeca	5	2	5	4								
- kantoor	6	6	0	0	0							
<b>parkeerbehoefte totaal</b>	<b>581</b>	<b>476</b>	<b>465</b>	<b>430</b>	<b>685</b>	<b>548</b>	<b>539</b>	<b>521</b>	<b>685</b>	<b>548</b>	<b>539</b>	<b>521</b>
- geen dubbelgebruik	86	86	86	86	122	122	122	122	122	122	122	122
- wel dubbelgebruik	495	390	379	344	563	426	417	399	563	426	417	399
- lokaal maaiveld	385	281	379	344	347	283	383	346	347	283	383	346
% reductie totaal	0%	21%	23%	30%	0%	24%	26%	29%	0%	24%	26%	29%

De maximaal mogelijke reductiefactor wegens dubbelgebruik bedraagt 4 procent. Met toestaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen zijn dus 4 procent minder parkeerplaatsen nodig.

## 4.4 Buurt U27b Weesperzijdebuurt

### 4.4.1 Overzicht projecten

De Weesperzijdebuurt ligt tussen de Eerste Oosterparkstraat, de Wibautstraat, de Ringvaart, en de oostelijke Amsteloever. De volgende projecten zijn hier actief:

#### Amsteloever

De in paragraaf 3.2.1 gememoreerde plannen hebben tot gevolg dat er na 2016 in de Weesperzijdebuurt 227 parkeerplaatsen (inclusief behoud van twee invalidenplekken) verdwijnen; 137 aan de oeverzijde en 90 aan de straatzijde. Hiervan dienen 35 parkeerplaatsen gecompenseerd te worden omdat de parkeerdruk hier hoger dan 90 procent is.

#### Postzegelpark Oetgensstraat

De openbare ruimte in de Oetgensstraat wordt heringericht. Onderdeel hiervan is het verplaatsen van de parkeerplaatsen naar de binnentuin. De verplaatste parkeerplaatsen worden binnen het gebied gecompenseerd. Daarnaast wordt gedacht over de mogelijkheid hier in de toekomst een parkeergarage onder het straatniveau te realiseren. Omdat deze plannen niet concreet zijn wordt de Oetgensstraat buiten de parkeerbilans gehouden.

#### Wibautstraat

De reconstructie van de Wibautstraat en het daarmee samenhangende weghalen van de ventwegen betekent dat er 40 parkeerplaatsen zullen worden opgeheven langs de ventwegen.

#### Thonik

Op de hoek van de Grensstraat en de Wibautstraat is een braakliggend perceel, naast een woning met een dichtgetimmerde kopgevel. In het verleden stond er een woning extra, en op deze locatie wordt 750 m<sup>2</sup> bedrijfsruimte ontwikkeld. Het parkeren geschiedt binnen het eigen volume. Met de ontwikkeling zijn zes parkeerplaatsen gemoeid.

#### Matrixlocatie

De Matrixlocatie ligt naast de Thoniklocatie, hier worden vijf panden met 1.421 m<sup>2</sup> gesloopt en is in combinatie met de drie braakliggende percelen eromheen ruimte voor nieuwe ontwikkeling. Daar onbekend is wat voor de huidige functies in de plaats komt wordt de Matrixlocatie niet betrokken in de parkeerbilans.

#### Mul

Op deze locatie komen vanaf 2010 in plaats van 84 sociale huurwoningen 80 nieuwe woningen (Stadsdeel Oost Watergraafsmeer, 2007, p.26). Van deze 80 woningen zijn er 50 vergelijkbaar met sociale huur en de overige vallen in de middelhoge en hoge klasse koop en huur. Tevens is er 1.000 m<sup>2</sup> commerciële ruimte (winkels) gepland. Onder het project komt



een parkeerkelder met twee verdiepingen en circa 85 plekken. De helft hiervan komt ten goede aan bewoners (30 vrije sectorwoningen en 50 goedkope huurwoningen levert een parkeerbehoefte op van 55 plekken). Ten behoeve van het bouwplan worden vijf plekken opgeheven, twee in de Marcusstraat en drie aan de overkant bij het Luyksterrein. Tevens worden 11 parkeerplaatsen opgeheven in het kader van de plannen voor de Wibautstraat.

#### Uitgangspunten parkeerbalans Weesperzijde

De volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- Vooralsnog geen invulling Matrixlocatie;
- Geen nadere gegevens over Oetgensstraat;
- De Mullocatie levert een lokale parkeerbehoefte van 55 plekken op voor de bewoners in het project, de overige plekken zijn eveneens privé.

#### 4.4.2 Uitgangspunten parkeer capaciteit en -behoefte

In de Weesperzijdebuurt midden is een aantal projecten actief. Allereerst zal er in het kader van het Amsteloeverproject capaciteit worden onttrokken op de Weesperzijde. Hier zullen in totaal 229 parkeerplaatsen verdwijnen. Daarnaast zal de reconstructie van de Wibautstraat ook leiden tot een reductie en wel van 40 parkeerplekken. De bouw van het Mul-complex zal tot gevolg hebben dat er twee parkeerplaatsen worden opgeheven in de Marcusstraat. Hiertegenover staat de realisatie van de garage onder het Mulgebouw, met een capaciteit van 85 plaatsen. In totaal zal de openbare capaciteit in 2012 derhalve uitkomen op 446 parkeerplekken (zie tabel 4.3).

Tabel 4.3 overzicht capaciteitsmutatie Weesperzijdebuurt

U27b	2008-2012		2012-2016		2016-2020	
	-	+	-	+	-	+
<b>Weesperzijde</b>						
aanvangscapaciteit		685		728		728
Herstructurering Wibautas Amsteloever	-40	0			-227	
Mul	-2	85				
Totaal mutaties	-269	85	0	0	-227	
<b>Totale capaciteit eind periode</b>		<b>728</b>		<b>728</b>		<b>501</b>
- niet openbaar		85		85		85
- semi openbaar		-		-		-
- openbaar (maaiveld)		643		643		416

#### 4.4.3 Parkeerbehoefte Weesperzijdebuurt midden

De parkeerbehoefte voor deze buurt is weergegeven in tabel 4.4. De plannen hebben echter tot gevolg dat de parkeerbehoefte zal stijgen tot een hoger niveau dan de openbare capaciteit. Compensatie in het Mul gebouw is niet voldoende.

Tabel 4.4 Parkeerbehoefte Weesperzijdebuurt

U27b parkeerbalans	2008-2012				2012-2016				2016-2020			
	Max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat
Aanvangsbehoefte	553	519	512	553	555	573	536	606	536	573	536	606
vertrokken functies:												
- vergunninghouders	-52	-17	-32	-20		0	0	0		0	0	0
- bezoekers	-10	-6	-10	-6								
<b>totaal</b>	491	496	469	527	555	573	536	606	536	573	536	606
nieuwe functies:												
- woningen vrije sector	30	30	30	30								
- woningen goedkoop	25	25	25	25								
- bezoekers	8	5	8	5								
- kantoor	3	3	0	0								
- winkels	20	14	4	20								
<b>Behoefte eind periode</b>	<b>639</b>	<b>573</b>	<b>536</b>	<b>606</b>	<b>639</b>	<b>573</b>	<b>536</b>	<b>606</b>	<b>639</b>	<b>573</b>	<b>536</b>	<b>606</b>
- geen dubbelgebruik	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
- wel dubbelgebruik	584	518	481	551	584	518	481	551	584	518	481	551
- lokaal maaiveld	491	501	477	531	491	501	477	531	491	501	477	531
% reductie	0%	11%	18%	6%	0%	11%	18%	6%	0%	11%	18%	6%

De maximale reductie bedraagt 6 procent bij de maatgevende periode (zaterdag).

## 4.5 Buurt U27c Parooldriehoek

### 4.5.1 Overzicht projecten

De Parooldriehoek ligt tussen de Wibautstraat en de Vrolijkstraat, de Olmenweg en het spoortalud. Stadsdeel Oost-Watergraafsmere en projectbureau Wibaut aan de Amstel willen hiervan een nieuw gebied creëren waarbij de gebouwen en openbare ruimte straks zichtbaar één geheel vormen en beter aansluit bij de buurt. In het gebied komen woningen, een hotel, winkels en parkeergarages. Tevens is vastgelegd dat de Parooldriehoek met betrekking tot het parkeren een overloopfunctie moet vervullen voor de omliggende buurten. Het opheffen van parkeeraal aan de Wibautstraat en in de omliggende buurten zou hier moeten plaatsvinden. Op dit moment wordt uitgegaan van een ontwikkeling van ongeveer 94.000 m<sup>2</sup> met de volgende functies:

- 546 appartementen, waarvan 70% vrije sector huur of koop;
- Een hotel met een bruto vloeroppervlak van ongeveer 12.000 m<sup>2</sup>;
- Winkels: 2.200 m<sup>2</sup>;
- Bijzondere functie: 2.800 m<sup>2</sup>;
- Parkeergarage met een capaciteit van 750 parkeerplaatsen.

### 4.5.2 Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte

De bebouwing binnen de Parooldriehoek wordt met uitzondering van het ROC-gebouw geheel afgebroken. Het gehele parkeeraal komt te vervallen en hiervoor in de plaats komt nieuwe bebouwing met parkeerlagen eronder. Het totaal aantal geplande parkeerplaatsen bedraagt ongeveer 750 parkeerplaatsen. Binnen dit areaal is ook ruimte vrijgemaakt als compensatie voor tekorten in omliggende buurten. Het project zal als er geen vertraging optreedt van start gaan na 2011.

**Tabel 4.5 overzicht capaciteitsmutatie Parooldriehoek**

U27c Parooldriehoek	2008-2012		2012-2016		2016-2020	
	-	+	-	+	-	+
aanvangscapaciteit		238		0		750
Herstructurering Wibautas onttrekken herstructurering parkeergarage	-238			750		
<b>Totaal mutaties</b>	<b>-238</b>			<b>750</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>capaciteit eind periode</b>		<b>0</b>		<b>750</b>		<b>750</b>
- niet openbaar		0		431		431
- semi-openbaar		0		319		319
- openbaar (maaiveld)		0		0		0

### 4.5.3 Parkeerbehoefte Parooldriehoek

De parkeerbehoefte is weergegeven in tabel 4.6. Omdat alle woonfuncties worden gesloopt vindt er geen mutatie plaats van vertrekkende bewoners. Het gebied wordt geheel opnieuw ontwikkeld, deze herinrichting zal inzetten vanaf 2012. Daarvoor wordt alle bebouwing binnen het projectgebied rond 2011 gesloopt. Het enige achterblijvende gebouw, het ROC heeft parkeercapaciteit op eigen terrein. Wanneer de parkeerbehoefte van alle geplande functies worden doorgerekend ontstaat er een parkeerbehoefte van 565 parkeerplaatsen in de maatgevende periode (doordeweeks 's avonds). Hiervan zijn 464 parkeerplaatsen privaat. De openbare parkeerbehoefte is dan 101 parkeerplaatsen. De mogelijke reductie is dan 25 procent.

Tabel 4.6 Parkeerbehoefte Parooldriehoek

parkeerbalans	2008-2012				2012-2016				2016-2020			
	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat
Aanvangsbehoefte	79	73	79	72	0	0	0	0	600	500	565	515
vertrokken functies:												
- vergunninghouders	-44	-26	-44	-26								
- bezoekers	-35	-47	-35	-46								
<b>totaal</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	600	500	565	515
nieuwe functies:												
- woningen vrije sector					382	382	382	382				
- woningen goedkoop					82	49	82	49				
- bezoekers					55	33	55	33				
- bijzondere functie					11	11	1	0				
- hotel					48	10	43	29				
- winkels					22	15	3	22				
<b>Behoefte eind periode</b>					<b>600</b>	<b>500</b>	<b>565</b>	<b>515</b>	<b>600</b>	<b>500</b>	<b>565</b>	<b>515</b>
- geen dubbelgebruik					464	464	464	464	464	464	464	464
- wel dubbelgebruik					136	36	101	51	136	36	101	51
- lokaal maaiveld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
% reductie	0%	0%	0%	0%	100%	73%	25%	63%	100%	73%	25%	63%

Omdat er 750 parkeerplaatsen zijn geprogrammeerd in de Parooldriehoek, waarvan er 286 openbaar zijn, blijven er 185 parkeerplaatsen over als overmaat voor omliggende buurten. Eerder reeds is bepaald dat er 208 parkeerplaatsen gecompenseerd moeten worden in verband met de herinrichting van de Wibautstraat.

## 4.6 Buurt U28a Oosterparkbuurt noordwest

### 4.6.1 Overzicht projecten

De noordwestelijke Oosterparkbuurt ligt tussen de Mauritskade, het Oosterark, de Eerste Oosterparkstraat en de Wibautstraat. De volgende projecten zijn actief voor deze buurt:

#### Wibautas

De reconstructie van de Wibautstraat heeft aan de oostkant wel gevolgen voor de capaciteit. Voor het Singelgrachtgebouw zal op het Rhijnspoorplein een parkeerterrein verdwijnen. In totaal worden er op de Wibautstraat in deze buurt 30 parkeerplaatsen opgeheven.

#### Amstelcampus

Het oostelijke deel van de plannen voor de clustering van de HvA. Het betreft de afbraak van het voormalige Wibauthuis, en de aanpassing van het Singelgrachtgebouw. In de plannen zijn tevens woningen voor studenten, een sportzaal, uitbreiding van een aanliggende basisschool en jeugdvoorzieningen gepland. Deze zijn deels reeds bestaand maar worden verhuisd. In het complex is een garage gepland met een capaciteit van 269 parkeerplaatsen.

#### Camper-/Tilanusstraat

Woningstichting Eigen Haard realiseert hier 59 nieuwe koopappartementen bestaande uit 49 vrije sector koopwoningen en 10 vrije sector huurwoningen. Hier stonden er 40 woningen.

### 4.6.2 Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor de Oosterparkbuurt:

- Geen veranderingen in parkeerbeleid;
- Er zijn geen parkeernormen voor studentenwoningen, wel voor hun bezoekers (1 parkeerplaats per tien woningen);
- Parkeergarage is semi-openbaar;
- Geen compensatie voor bewoners in de parkeergarage aan de 2<sup>e</sup> Boerhaavestraat. Alle stedelijke functies in het Singelgracht- en Boerhaavegebouw worden in de garage gehuisvest, met uitzondering van de eventuele bezoekers van de studentenwoningen.

De capaciteit voor de noordwestelijke Oosterparkbuurt is weergegeven in tabel 4.7.

De aanvangscapaciteit bedraagt 725 parkeerplaatsen. De reconstructie van de Wibautstraat betekent een reductie van 30 parkeerplaatsen, de parkeergarage onder het Boerhaavegebouw niet meegerekend. De openbare capaciteit in 2012 bedraagt 695 parkeerplaatsen.

Tabel 4.7: overzicht capaciteitsmutatie Oosterparkbuurt Noordwest

U28a Oosterparkbuurt nw	2008-2012		2012-2016		2016-2020	
	-	+	-	+	-	+
Aanvangscapaciteit		725		964		964
Herstructurering Wibautas parkeergarage 2e Boerhaavestraat	-30	0				
Totaal mutaties	-30	269				
<b>capaciteit eind periode</b>		<b>964</b>		<b>964</b>		<b>964</b>
- niet openbaar		0		0		0
- semi openbaar		269		269		269
- maaiveld		695		695		695

### 4.6.3 Parkeerbehoefte Oosterparkbuurt Noordwest

De parkeerbalans is weergegeven in tabel 4.8. De mutaties in parkeerbehoefte worden veroorzaakt door de bouwprojecten en de parkeerbehoefte voor bezoekers van de woningen. De sporthal en de overige functies worden uitgeruild op de nieuwe locaties, en de uitbreiding van de basisschool levert geen nieuwe parkeerbehoefte op. Met het slopen van de Camper/Tilanusstraat is er tevens parkeercapaciteit vrijgekomen; de parkeerbehoefte van voormalige bewoners valt weg.

In 2012 stijgt de parkeerbehoefte naar 679 parkeerplaatsen. Dit wordt veroorzaakt door het verminderen van de capaciteit tegenover een grote parkeerbehoefte van bewoners (welke niet in pandig gecompenseerd wordt).

Tabel 4.8: Overzicht mutatie parkeercapaciteit 2008-2020

Parkeerbalans	Max	2008-2012			Max	2012-2016			max	2016-2020		
		ddw-o	ddw-a	zat		ddw-o	ddw-a	zat		ddw-o	ddw-a	zat
aanvangsbehoefte	601	601	590	572	968	876	679	626	968	876	679	626
vertrokken functies:												
- vergunninghouders	-20	-7	-13	-7								
- bedrijven	-3	-3	0	0								
- bezoekers	-5	-3	-5	-3								
- sporthal	-28	-14	-28	-28								
- overig	-9	-3	-9	-5								
<b>Totaal</b>	<b>537</b>	<b>571</b>	<b>536</b>	<b>529</b>	<b>968</b>	<b>876</b>	<b>679</b>	<b>626</b>	<b>968</b>	<b>876</b>	<b>679</b>	<b>626</b>
nieuwe functies:												
- woningen vr. sector	59	35	59	35								
- woningen goedkoop												
- bezoekers	48	29	48	29								
- sporthal	28	14	28	28								
- basisschool												
- onderwijs	224	224										
- overig	9	3	9	5								
<b>Behoefte eind periode</b>	<b>968</b>	<b>876</b>	<b>679</b>	<b>626</b>	<b>968</b>	<b>876</b>	<b>679</b>	<b>626</b>	<b>968</b>	<b>876</b>	<b>679</b>	<b>626</b>
- geen dubbelgebruik	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
- wel dubbelgebruik	909	817	620	567	909	817	620	567	909	817	620	567
- Lokaal maaiveld	537	610	601	568	537	610	601	568	537	610	601	568
% reductie	0%	10%	32%	38%	0%	10%	32%	38%	0%	10%	32%	38%

De reductiefactor voor dubbelgebruik bedraagt 10 procent.

## 4.7 buurt U28d Oosterparkbuurt zuidwest

### 4.7.1 Overzicht projecten

De Oosterparkbuurt zuidwest ligt tussen de eerste Oosterparkstraat, Beukenweg, Populierenweg, Olmenweg, de Vrolikstraat en de Wibautstraat. In deze buurt zijn drie projecten actief:

#### Reconstructie Wibautstraat

De reconstructie van de Wibautstraat en het daarmee samenhangende weghalen van de ventwegen betekent voor deze buurt dat tussen Eerste en Tweede Oosterparkstraat 22 parkeerplaatsen zullen worden opgeheven.

#### O21

Dit project betreft het vervangen van gebouwen aan de eerste en Tweede Oosterparkstraat voor nieuwbouw. Hierdoor verdwijnen er 66 woningen, en komen 61 woningen terug, waarvan 40 in het dure huursegment. De resterende 21 woningen vallen in het goedkope segment. Naast woningen worden er ook winkelruimtes gerealiseerd, alsmede een supermarkt en bedrijfsruimtes. Voor de 40 huurwoningen wordt een garage gebouwd, welke niet openbaar is. De 21 huurwoningen komen derhalve in aanmerking voor een parkeervergunning (stadsdeel Oost-Watergraafsmeer, 2008, p.4).

#### Derde Oosterparkstraat 44-66

In dit deel worden 93 woningen gesloopt en hiervoor in de plaats komen 58 woningen, waarvan 16 sociale huur voor ouderen. Voor de bewoners wordt tevens een parkeergarage gerealiseerd met 58 plekken (één auto per woning).

#### Uitgangspunten parkeerbilans Oosterparkbuurt Zuidwest

De volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- De parkeerbehoefte van O21 komt voor wat betreft de vrije sector huurwoningen voor rekening van de in pandige parkeergarage. De overige functies zullen voor hun parkeerbehoefte gebruik moeten maken van openbare parkeerareaal op het maaiveld;
- De parkeerbehoefte van de woningen aan de Derde Oosterparkstraat 44-66 wordt opgelost met de parkeergarage.

### 4.7.2 Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte

De capaciteit in de Oosterparkbuurt wordt verlaagd met 22 plekken in verband met de reconstructie van de Wibautstraat. Daartegenover staat de bouw van een tweetal garages; O21 en de Derde Oosterparkstraat. Beide gages richten zich alleen op de eigen bewoners en staan niet open voor bezoekers. De openbare capaciteit op het maaiveld komt derhalve op 532 parkeerplaatsen.

Tabel 4.9 Mutaties capaciteit Oosterparkbuurt zuidwest

U28d	2008-2012		2012-2016		2016-2020	
Oosterparkbuurt ZW	-	+	-	+	-	+
aanvangscapaciteit		554		630		630
Herstructurering Wibautas	-22	0				
garage O21		40				
garage 3e OP		56				
Totaal mutaties	-22	96	0	0	0	0
<b>Capaciteit eind periode</b>		<b>628</b>		<b>628</b>		<b>628</b>
- niet openbaar		96		96		96
- semi-openbaar		0		0		0
- openbaar (maaveld)		532		532		532

### 4.7.3 Parkeerbehoefte Oosterparkbuurt zuidwest

De parkeerbalans voor deze buurt is weergegeven in tabel 4.10. Er is een toename van de woonfunctie met bijbehorende behoefte, deze wordt echter geheel opgevangen in parkeergarages.

Tabel 4.10 parkeerbalans Oosterparkbuurt zuidwest

u28d	2008-2012				2012-2016				2016-2020			
parkeerbalans	Max	ddw-o	ddw-a	zat	Max	ddw-o	ddw-a	zat	Max	ddw-o	ddw-a	zat
aanvangsbehoefte	439	410	425	439	580	504	494	536	580	504	494	536
vertrokken functies:												
- vergunninghouders	-80	-23	-39	-24								
- bezoekers	-16	-10	-16	-10								
<b>totaal</b>	<b>344</b>	<b>378</b>	<b>370</b>	<b>405</b>	<b>580</b>	<b>504</b>	<b>494</b>	<b>536</b>	<b>580</b>	<b>504</b>	<b>494</b>	<b>536</b>
nieuwe functies:												
- woningen vrije sector	82	82	82	82								
- won. goedkoop (gar.)	16	16	16	16								
- won. goedk (straat)	11	6	11	6								
- bezoekers	12	7	12	7								
- bedrijven	1	1	0	0								
- supermarkt	10	7	2	10								
- winkels	9	6	2	9								
<b>Behoefte eind periode</b>	<b>580</b>	<b>504</b>	<b>494</b>	<b>536</b>	<b>580</b>	<b>504</b>	<b>494</b>	<b>536</b>	<b>580</b>	<b>504</b>	<b>494</b>	<b>536</b>
geen dubbelgebruik	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98
wel dubbelgebruik	482	406	396	438	482	406	396	438	482	406	396	438
% reductie	386	406	396	438	386	406	396	438	386	406	396	438

Het afbreken van woningen levert een reductie in de parkeerbehoefte op. Het toevoegen van winkels en een supermarkt leiden tot een toename van de parkeerdruk op zaterdag. Het feit dat de parkeerbehoefte overdag hoger is dan 's avonds wordt verklaard door de onttrokken woningen. Aangezien de nieuwe bewoners een exclusieve parkeerplaats hebben is de parkeerbehoefte voor deze groep voor alle perioden constant. Aangezien de parkeerbehoefte voor de vertrokken groep bewoners overdag lager is (voor bewoners ligt deze op ruwweg 60-



70 procent van de parkeerbehoefte in de avonduren) is derhalve het saldo van oude en nieuwe bewoners overdag hoger.

## 4.8 Buurt U30a Transvaalbuurt

### 4.8.1 Overzicht projecten

De Transvaalbuurt ligt tussen de spoorbaan Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal, Martizstraat, Krugerplein, Schalkburgstraat en de Transvaalkade. In de buurt wordt er gewerkt aan één project:

#### Kraaipanschool

De Kraaipanschool omhelst het vervangen van 48 woningen voor een kinderdagverblijf, een woonservicepunt en 76 woningen: waarvan 46 wibo-woningen, 1400 m<sup>2</sup> in nieuwbouw (4 maal 6 verpleegeenheden - equivalent aan 20 woningen). Verder begeleid wonen schizofreniepatiënten: 10 wooneenheden in de school (500 m<sup>2</sup>), een woonservicepunt (150-200 m<sup>2</sup> ontmoeting en aanloopbalie) en een kinderdagverblijf (150m<sup>2</sup>). In de nieuwbouw is geen garage aanwezig.

### 4.8.2 Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte

Er zijn in de Transvaalbuurt geen wijzingen in de capaciteit. Derhalve is de parkeerbilans ongewijzigd qua capaciteit. Tabel 4.11 geeft een overzicht van de parkeerbilans voor de Transvaalbuurt.

**Tabel 4.11 Overzicht mutaties capaciteit Transvaalbuurt**

U30a	2008-2012		2012-2016		2016-2020	
	-	+	-	+	-	+
<b>Transvaalbuurt</b>						
aanvangscapaciteit		798		798		798
Totaal mutaties	0	0	0	0	0	0
<b>capaciteit totaal</b>		<b>798</b>		<b>798</b>		<b>798</b>
- niet openbaar		<b>0</b>		<b>0</b>		0
- semi-openbaar		798		798		798
- openbaar (maaiveld)		798		798		798

### 4.8.3 Parkeerbehoefte Transvaalbuurt

De wijzingen in functies leveren weinig mutaties op in de parkeerbilans. De Transvaalbuurt is een typische woonbuurt zonder veel parkeerbehoefte van andere functies. Het aanwezigheidsprofiel (hoge parkeerdruk in de avond, lager overdag en op zaterdag) laat dat van een typische woonbuurt zien. Omdat hier het betaald parkeren regime tot 21:00 uur duurt is het mogelijk dat er overloop uit andere buurten bestaat – met name niet-vergunninghouders.

Tabel 4.12: Parkeerbehoefte Transvaalbuurt

parkeerbalans	2008-2012				2012-2016				2016-2020			
	Max	ddw-o	ddw-a	zat	Max	ddw-o	ddw-a	zat	Max	ddw-o	ddw-a	zat
bestaande behoefte	759	570	759	550	785	578	765	556	785	578	765	556
vertrokken functies:												
- vergunninghouders	-18	-6	-14	-6	-	-	-	-	-	-	-	-
- bezoekers	-5	-3	-5	-3	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>totaal</b>	<b>736</b>	<b>561</b>	<b>740</b>	<b>541</b>	<b>785</b>	<b>578</b>	<b>765</b>	<b>556</b>	<b>785</b>	<b>578</b>	<b>765</b>	<b>556</b>
nieuwe functies:												
- wonen vrije sector	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- wonen goedkoop	15	9	15	9	-	-	-	-	-	-	-	-
- bezoekers	8	5	8	5	-	-	-	-	-	-	-	-
- kinderdagverblijf	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- servicepunt	2	2	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Behoefte eind periode</b>	<b>785</b>	<b>578</b>	<b>765</b>	<b>556</b>	<b>785</b>	<b>578</b>	<b>765</b>	<b>556</b>	<b>785</b>	<b>578</b>	<b>765</b>	<b>556</b>
- geen dubbelgebruik	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- wel dubbelgebruik	785	578	765	556	785	578	765	556	785	578	765	556
- lokaal maaiveld	785	578	765	556	785	578	765	556	785	578	765	556
% reductie	0%	26%	3%	29%	0%	26%	3%	29%	100%	26%	3%	29%

## 4.9 Van der Kunbuurt (U55a)

### 4.9.1 Overzicht projecten

In deze buurt, gelegen tussen de Ringdijk, de spoorlijn, de Omval en de Amstel zijn geen projecten gepland.

### 4.9.2 Uitgangspunten parkeer capaciteit en -behoefte

In het kader van het project aan de Amsteloever worden 47 parkeerplaatsen opgeheven tussen de Ringvaart en de Mr. Treublaan.

**Tabel 4.13 Overzicht mutaties capaciteit Van der Kunbuurt**

U55a	2008-2012		2012-2016		2016-2020	
	-	+	-	+	-	+
<b>Van der Kunbuurt</b>						
aanvangscapaciteit		257		257		210
Amsteloever					-47	
Totaal mutaties	0	0	0	0	-47	
<b>capaciteit totaal</b>		<b>257</b>		<b>257</b>		<b>210</b>
- niet openbaar		0		0		0
- semi-openbaar		0		0		210
- openbaar (maaiveld)		257		257		210

### 4.9.3 Parkeerbehoefte Van der Kunbuurt

In de Van der Kunbuurt worden 47 parkeerplaatsen opgeheven in het kader van de ontwikkelingen aan de Amsteloever. Dit betekent dat de capaciteit daalt van 257 openbare parkeerplaatsen naar 210 parkeerplaatsen. De gevolgen hiervan zijn weergegeven in tabel 4.14.

**Tabel 4.14 Parkeerbehoefte Van der Kunbuurt**

parkeerbalans	2012-2016				2016-2020				2016-2020			
	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat
bestaande behoefte	202	157	202	99	202	157	202	99	202	157	202	99
<b>totaal</b>	<b>202</b>	<b>157</b>	<b>202</b>	<b>99</b>	<b>202</b>	<b>157</b>	<b>202</b>	<b>99</b>	<b>202</b>	<b>157</b>	<b>202</b>	<b>99</b>
nieuwe functies:												
- geen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Behoefte eind periode</b>	<b>202</b>	<b>157</b>	<b>202</b>	<b>99</b>	<b>202</b>	<b>157</b>	<b>202</b>	<b>99</b>	<b>202</b>	<b>157</b>	<b>202</b>	<b>99</b>
- geen dubbelgebruik	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- wel dubbelgebruik	202	157	202	99	202	157	202	99	202	157	202	99
- lokaal maaiveld	202	157	202	99	202	157	202	99	202	157	202	99
% reductie	0%	22%	0%	51%	0%	22%	0%	51%	0%	22%	0%	51%

## 4.10 Buurt U55b De Eenhoorn

### 4.10.1 Overzicht projecten

De Eenhoorn is een gemengd gebied met bedrijven en woningen. De bebouwing is zeer gespreid aanwezig zonder enige ordening. Het ligt tussen de Wibautstraat, Ringdijk, Nobelweg en de Gooiseweg. De komende jaren krijgt het Eenhoorngebied een nieuw gezicht. Er komen extra woningen, voorzieningen en kantoren en een verbeterde openbare ruimte. Het gebied is naar verwachting omstreeks 2020 klaar. Uitgegaan wordt van het volgende programma tot 2012:

- woningen : 124.265 (571 vrije sector, en 119 sociale huur);
- studentenwoningen: 27.760 (694 woningen);
- kantoren: 6.897 m<sup>2</sup>;
- voorzieningen: 8.227 m<sup>2</sup>;
- hotel: 20.249 m<sup>2</sup>;
- school: 1.500 m<sup>2</sup>.

Daarnaast verdwijnt er bijna 90.000 m<sup>2</sup> aan functies, waaronder woningen, kantoren en bijzondere functies. Na 2016 worden er nog 148 woningen en 9.360 m<sup>2</sup> aan kantoren gerealiseerd.

### 4.10.2 Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte

Het Eenhoorngebied ondergaat veel transformaties. Dit heeft gevolgen voor het parkeerareaal. Volgens het stedenbouwkundig plan zullen in het gebied 339 openbare parkeerplaatsen in het maaiveld overblijven. Daarnaast worden verspreid over het Eenhoorngebied 1.092 parkeerplekken in garages gerealiseerd.

**Tabel 4.15 Mutaties capaciteit De Eenhoorn**

U55b De Eenhoorn	2008-2012		2012-2016		2016-2020	
	-	+	-	+	-	+
aanvangscapaciteit		1.158		1.175		1.473
onttrekken	-136		-398		-258	
maaiveld nieuw				168		
parkeeragrarage nieuwe Casa		153				
parkeergarages				528		564
<b>Totaal mutaties</b>	<b>-136</b>	<b>153</b>	<b>-398</b>	<b>696</b>	<b>-258</b>	<b>564</b>
<b>capaciteit totaal</b>		<b>1.175</b>		<b>1.473</b>		<b>1.779</b>
- niet openbaar		453		971		943
- semi-openbaar		153		163		497
- openbaar (maaiveld)		569		339		339

### 4.10.3 Parkeerbehoefte De Eenhoorn

De maatgevende periode is overdag doordeweeks. Onder invloed van de ontwikkelingen verandert dit richting de zaterdag. De mutaties in het gebied hebben tot gevolg dat er met name qua bedrijvigheid minder parkeerbehoefte ontstaat. Aangezien tot 2016 meer voorzieningen onttrokken worden daalt de parkeerbehoefte voor die functie. Voor het Eenhoorngebied stijgt als gevolg van de ontwikkelingen de parkeerdruk tot 83 procent voor de maatgevende periode (zaterdagmiddag) in 2020.

Tabel 4.16 Parkeerbehoefte de Eenhoorn

parkeerbalans	2008-2012				2012-2016				2016-2020			
	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat
bestaande behoefte	478	478	231	408	478	478	231	408	868	916	734	920
vertrokken functies:												
- vergunninghouders					-130	-78	-130	-78				
- bezoekers					-66	-40	-66	-40				
- kantoren					-58	-35	-3	-3				
- bedrijven					-12	-7	-1	-1				
- voorzieningen					-95	-57	-5	-5				
<b>totaal</b>	<b>478</b>	<b>478</b>	<b>231</b>	<b>408</b>	<b>118</b>	<b>262</b>	<b>27</b>	<b>283</b>	<b>868</b>	<b>916</b>	<b>734</b>	<b>920</b>
nieuwe functies:												
- wonen vrije sector					426	426	426	426	189	189	189	189
- wonen goedkoop					92	92	92	92	41	41	41	41
- bezoekers					130	78	130	78	30	14	23	14
- kantoren					8	8			37	37	2	2
- voorzieningen					33	33	2	2				
- hotel					56	11	56	39				
- school					6	6						
<b>Behoefte eind periode</b>	<b>478</b>	<b>478</b>	<b>231</b>	<b>408</b>	<b>868</b>	<b>916</b>	<b>734</b>	<b>920</b>	<b>1.165</b>	<b>1.197</b>	<b>989</b>	<b>1.166</b>
- geen dubbelgebruik	0	0	0	0	426	518	518	518	615	748	748	748
- wel dubbelgebruik	478	478	231	408	442	398	216	402	550	449	241	418
- lokaal maaiveld	478	478	231	408	130	78	130	78	130	92	138	92
% reductie	0%	13%	52%	15%	0%	10%	51%	9%	0%	18%	56%	24%

## 4.11 Buurt U55c Julianapark en Amstelstation

### 4.11.1 Overzicht projecten

In de buurt Julianadorp ligt het Amstelstation. Omdat beide gebieden weinig fysieke en functionele binding hebben zijn deze uit elkaar gehaald. Eerst zal ingegaan worden op de omgeving van het Amstelstation en daarna het Julianapark.

Het Amstelstation vormt een belangrijke entree voor de stad, zowel voor het openbaar vervoer als de auto. De publieke ruimte in het gebied is echter aan een revisie toe, en tevens is er ruimte voor verdichting. Om die reden is een stedenbouwkundig plan opgesteld met een bouwprogramma van:

- woningen: 44.000 m<sup>2</sup>;
- kantoren: 21.750 m<sup>2</sup>;
- winkels: 4.500 m<sup>2</sup>;
- dienstverlening: 1.850 m<sup>2</sup>;
- hotel: 6.400 m<sup>2</sup>.

Tevens is er volgens het stedenbouwkundig plan een reductie van 108 parkeerplaatsen in het projectgebied, welke zullen worden gecompenseerd in een parkeergarage. De capaciteit van deze garage is 693 plekken.

### 4.11.2 Uitgangspunten parkeercapaciteit en –behoefte

De mutaties in capaciteit zijn weergegeven in tabel 4.17. Op basis van het gestelde in het stedenbouwkundig programma van eisen worden er 108 parkeerplaatsen onttrokken aan het maaiveld. Tevens worden er 693 parkeerplaatsen gerealiseerd in parkeergarages.

**Tabel 4.17 Overzicht mutaties capaciteit Amstelstation**

U55c Amstelstation	2008-2012		2012-2016		2016-2020	
	-	+	-	+	-	+
aanvangscapaciteit		108		75		693
onttrekken maaiveld	-33		-75			
onttrekken herstructurering parkeergarage				693		
<b>mutaties</b>	<b>-33</b>	<b>0</b>	<b>-75</b>	<b>693</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>capaciteit totaal</b>		<b>75</b>		<b>693</b>		<b>693</b>
- niet openbaar		0		352		352
- semi-openbaar		75		341		341
- openbaar (maaiveld)		75		0		0

Het Julianapark heeft een openbare capaciteit van 457 parkeerplaatsen. Tot 2002 zijn er geen mutaties gepland.

### 4.11.3 Parkeerbehoefte Amstelstation

De parkeerbehoefte voor het Amstelstation is weergegeven in tabel 4.18.

Tabel 4.18: Parkeerbehoefte Amstelstation

U55c parkeerbalans	2008-2012				2012-2016				2016-2020			
	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat
bestaande behoefte	75	75	42	28	75	75	42	28	618	519	453	420
<b>totaal</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>42</b>	<b>28</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>42</b>	<b>28</b>	<b>618</b>	<b>519</b>	<b>453</b>	<b>420</b>
nieuwe functies:												
- wonen vrije sector					245	245	245	245				
- wonen goedkoop					53	32	53	32				
- bezoekers					35	21	35	21				
- winkels					45	32	9	45				
- kantoren					87	87	4	4				
- dienstverlening					15	15	1	1				
- hotel					64	13	64	45				
<b>Behoefte eind periode</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>42</b>	<b>28</b>	<b>618</b>	<b>519</b>	<b>453</b>	<b>420</b>	<b>618</b>	<b>519</b>	<b>453</b>	<b>420</b>
- geen dubbelgebruik	0	0	0	0	245	245	245	245	245	245	245	245
- wel dubbelgebruik	75	75	42	28	373	274	208	175	373	274	208	175
- lokaal maaiveld	75	75	42	28	0	0	0	0	0	0	0	0
% reductie	0%	0%	44%	63%	0%	27%	44%	53%	0%	27%	44%	53%

De maximale reductie bedraagt 27 procent. Dit is een hoog percentage en wordt veroorzaakt door het feit dat de parkeerbalans de parkeernormen volgt zoals deze zijn vastgelegd voor Wibaut aan de Amstel. Zo geldt volgens de stedelijke normen voor sociale woningbouw een parkeernorm van 0,5, waar deze in de plannen is gesteld op 0,8 per 100 m<sup>2</sup>. De parkeerbehoefte wordt in de parkeerbalans dus lager ingeschat.

### 4.11.4 Parkeerbehoefte Julianapark

De parkeerbehoefte voor het Julianapark is weergegeven in tabel 4.19.

Tabel 4.19 parkeerbehoefte Julianapark

parkeerbalans	2008-2012				2012-2016				2016-2020			
	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat
bestaande behoefte	317	167	317	223	317	167	317	223	317	167	317	223
<b>totaal</b>	<b>317</b>	<b>167</b>	<b>317</b>	<b>223</b>	<b>317</b>	<b>167</b>	<b>317</b>	<b>223</b>	<b>317</b>	<b>167</b>	<b>317</b>	<b>223</b>
nieuwe functies:												
- geen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Behoefte eind periode</b>	<b>317</b>	<b>167</b>	<b>317</b>	<b>223</b>	<b>317</b>	<b>167</b>	<b>317</b>	<b>223</b>	<b>0</b>	<b>167</b>	<b>317</b>	<b>223</b>
- geen dubbelgebruik	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- wel dubbelgebruik	317	167	317	223	317	167	317	223	317	167	317	223
- lokaal maaiveld	317	167	317	223	317	167	317	223	317	167	317	223
% reductie	0%	47%	0%	30%	0%	47%	0%	30%	0%	47%	0%	30%

## 4.12 Buurt U55f Tuindorp Amstelstation

### 4.12.1 Overzicht projecten

In deze buurt zijn geen projecten.

### 4.12.2 Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte

De parkeercapaciteit tot 2020 is weergegeven in tabel 4.20.

**Tabel 4.20 Mutaties capaciteit Tuindorp Amstelstation**

U55f	2008-2012		2012-2016		2016-2020	
Tuindorp Amstelstation	-	+	-	+	-	+
aanvangscapaciteit	-	380	-	380	-	380
niet openbare plekken	-	-	-	-	-	-
<b>totaal</b>	-	<b>380</b>	-	<b>380</b>	-	380

### 4.12.3 Parkeerbehoefte tuindorp Amstelstation

De parkeerbehoefte van het tuindorp Amstelstation is weergegeven in tabel 4.21.

**Tabel 4.21 Parkeerbehoefte tuindorp Amstelstation**

parkeerbalans	2008-2012				2012-2016				2016-2020			
	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat
bestaande behoefte	263	176	263	189	263	176	263	189	263	176	263	189
<b>totaal</b>	<b>263</b>	<b>176</b>	<b>263</b>	<b>189</b>	<b>263</b>	<b>176</b>	<b>263</b>	<b>189</b>	<b>263</b>	<b>176</b>	<b>263</b>	<b>189</b>
nieuwe functies:												
- geen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>263</b>	<b>176</b>	<b>263</b>	<b>189</b>	<b>263</b>	<b>176</b>	<b>263</b>	<b>189</b>	<b>0</b>	<b>176</b>	<b>263</b>	<b>189</b>
geen dubbelgebruik	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
wel dubbelgebruik	263	176	263	189	263	176	263	189	317	176	263	189
% reductie	0%	33%	0%	28%	0%	33%	0%	28%	0%	33%	0%	28%



## 4.13 Buurt U58a De Omval

### 4.13.1 Overzicht projecten

In deze buurt zijn geen projecten.

### 4.13.2 Uitgangspunten parkeercapaciteit en -behoefte

De parkeercapaciteit tot 2020 is weergegeven in tabel 4.22.

Tabel 4.22 Mutaties capaciteit De Omval

U58a	2008-2012		2012-2016		2016-2020	
	-	+	-	+	-	+
aanvangscapaciteit		130		130		130
niet openbare plekken	-	-	-	-	-	-
<b>totaal</b>	<b>0</b>	<b>130</b>	<b>0</b>	<b>130</b>		<b>130</b>

### 4.13.3 Parkeerbehoefte De Omval

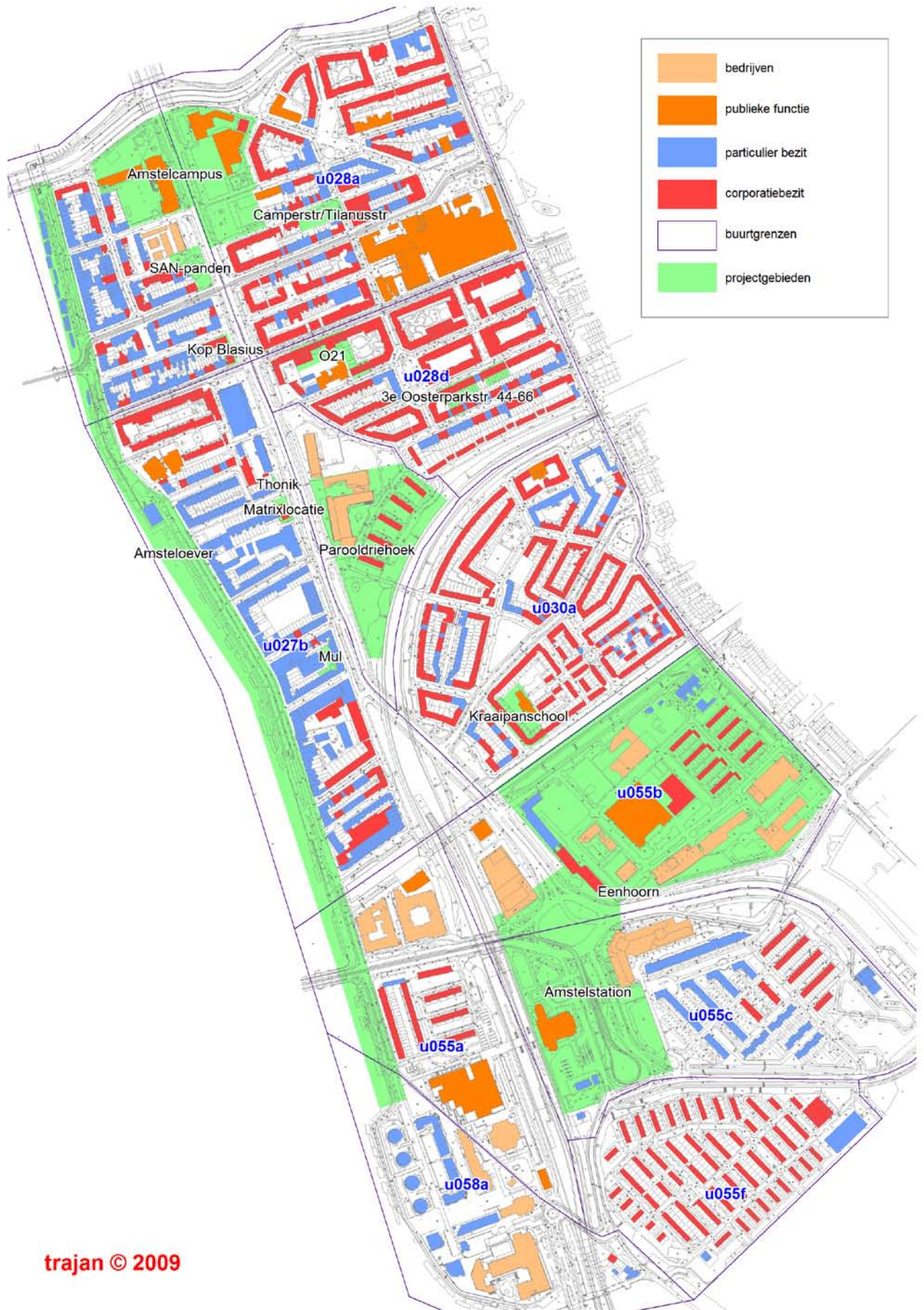
De parkeerbehoefte van De Omval is weergegeven in tabel 4.23.

Tabel 4.23 Parkeerbehoefte De Omval

parkeerbilans	2008-2012				2012-2016				2016-2020			
	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat
bestaande behoefte	112	112	104	77	104	112	104	77	112	112	104	77
<b>totaal</b>	<b>112</b>	<b>112</b>	<b>104</b>	<b>77</b>	<b>104</b>	<b>112</b>	<b>104</b>	<b>77</b>	<b>112</b>	<b>112</b>	<b>104</b>	<b>77</b>
nieuwe functies:												
- geen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>104</b>	<b>112</b>	<b>104</b>	<b>77</b>	<b>104</b>	<b>112</b>	<b>104</b>	<b>77</b>	<b>0</b>	<b>112</b>	<b>104</b>	<b>77</b>
geen dubbelgebruik	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
wel dubbelgebruik	112	112	104	77	104	112	104	77	112	112	104	77
% reductie	0%	0%	7%	31%	0%	0%	7%	31%	0%	0%	7%	31%

## BIJLAGEN

Bijlage 1	Kaart onderzoeksgebied	1
Bijlage 2	Parkeernormen en aanwezigheidspercentages	2
Bijlage 3	Buurtindelingen	3
Bijlage 4	Overzicht berekening parkeerbehoefte per buurt	4
Bijlage 5	Tabellen parkeerbehoefte totaal	10
Bijlage 6	Voorbeeldtabel parkeerbehoefte	13
Bijlage 7	Loopafstanden per buurt	15



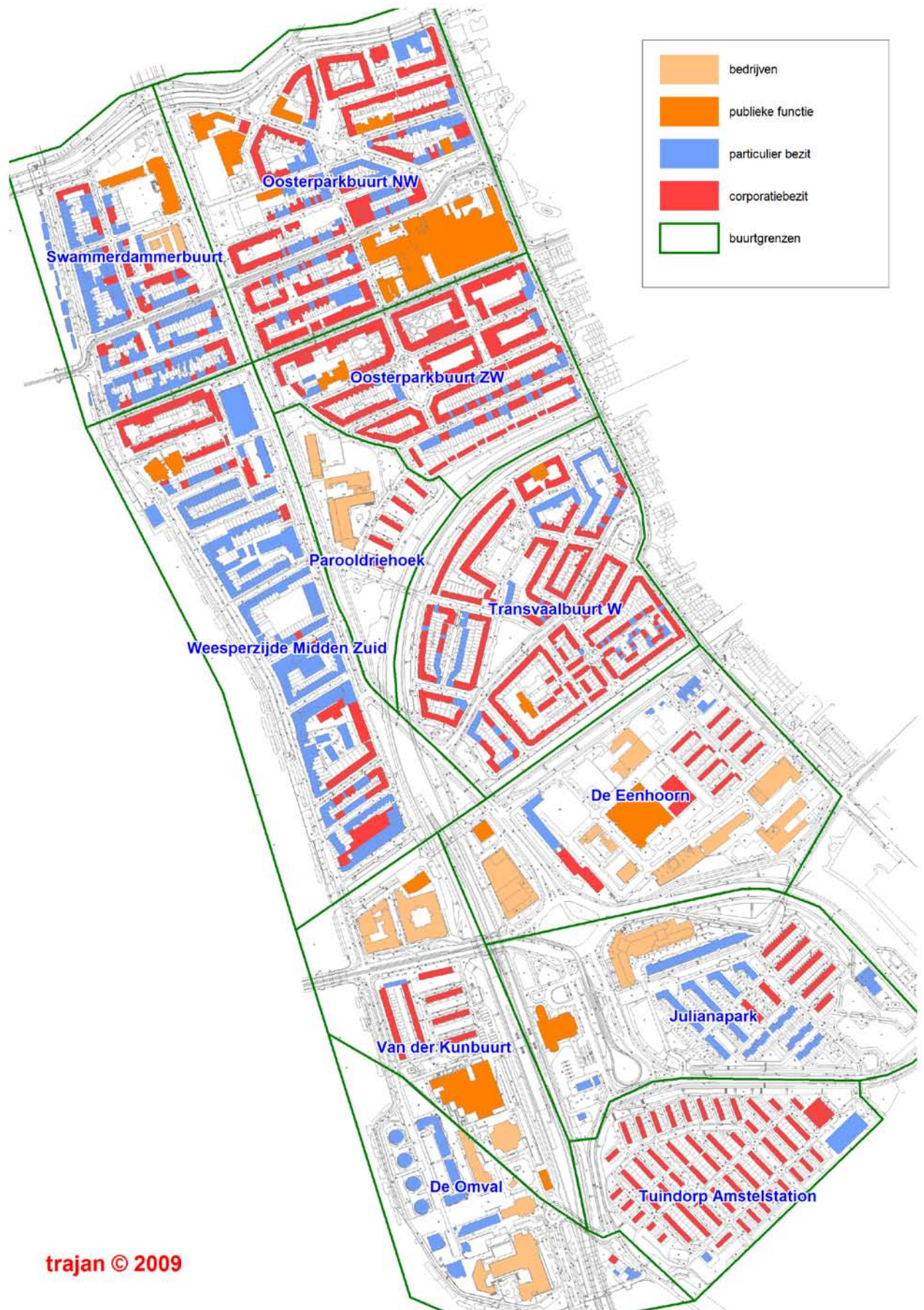
trajan © 2009

Functie	Norm	per
Wonen vrije sector koop	1,0	Woning
Wonen vrije sector huur	1,0	Woning
Wonen goedkoop huur	0,5	Woning
studentenwoningen	0,0	Woning
Bezoekers woonfunctie	0,1	Woning
Kantoren	1	250 m <sup>2</sup> bvo
Commerciële dienstverlening	0,04	100 m <sup>2</sup> bvo
Winkels	1.875	100 m <sup>2</sup> bvo
Supermarkt	1,875	100 m <sup>2</sup> bvo
Onderwijs	0,3	klaslokaal
Voorzieningen (politie, etc.)	0.75	100 m <sup>2</sup> bvo
Hotel	0,3	Kamer
Horeca	2	100 m <sup>2</sup> bvo
Bedrijfsruimten	1	250 m <sup>2</sup> bvo
kinderdagverblijf	0.45	100 m <sup>2</sup> bvo
Zorgcentra etc.	0,375	100 m <sup>2</sup> bvo

**Aanwezigheidspercentages**

functie	doordeweeks overdag	doordeweeks avond	zaterdag
basisschool	100	0	0
bedrijven	100	5	5
bezoekers wonen	60	100	60
bijzondere functie	30	90	60
dienstverlening	100	5	5
horeca	40	90	75
kantoor	100	5	5
kinderdagverblijf	100	5	0
onderwijs	100	0	0
servicepunt	100	90	100
sporthal	50	100	100
stedelijke functie	70	20	100
supermarkt	70	20	100
voorzieningen	100	5	5
winkels	70	20	100
wonen goedkoop	60	100	60
wonen vrije sector	60	100	60

Bron: CROW (2006)/ DIVV (2008)



trajan © 2009

## BIJLAGE 4 Overzicht berekening parkeerbehoefte per buurt

## U27a Swammerdambuurt

U27a	functie	eenheid	onttrekken			toevoegen			norm	onttrekken parkeerbehoefte			parkeerbehoefte		
			2012	2016	2020	2012	2016	2020		2012	2016	2020	2012	2016	2020
Amstelcampus (Kohnstamm)	kantoren	m <sup>2</sup> bvo	31.500						0,004	-126	0	0	0	0	0
	onderwijs	m <sup>2</sup> bvo				41.000			0,004	0	0	0	164	0	0
	wonen vrije sector	woningen				6			1,000	0	0	0	6	0	0
	bezoekers wonen	woningen				6			0,100	0	0	0	1	0	0
	<b>subtotaal</b>									<b>-126</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>171</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Amstelcampus (Rhijnspoor)	stedelijke functie	bvo				3.500			0,010	0	0	0	0	35	0
	wonen vrije sector	woningen				36			1,000	0	0	0	0	36	0
	wonen bezoek	woningen				36			0,100	0	0	0	0	4	0
	bijzondere functie	bvo				7.500			0,004	0	0	0	0	30	0
	<b>subtotaal</b>									<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>105</b>	<b>0</b>
SAN panden	wonen vrije sector	woningen				26			1,000	0	0	0	26	0	0
	bezoekers wonen	woningen				26			0,100	0	0	0	3	0	0
	kantoor	bvo				1.417			0,004	0	0	0	6	0	0
	winkels	bvo				180			0,019	0	0	0	3	0	0
	<b>subtotaal</b>									<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Kop Blasius	wonen goedkoop	woningen	39			25			0,500	-20	0	0	13	0	0
	wonen vrije sector	woningen	0			1			1,000	0	0	0	1	0	0
	wonen bezoek	woningen	39			26			0,100	-4	0	0	3	0	0
	winkels	aantal	4			360			0,010	0	0	0	4	0	0
	<b>horeca</b>	<b>bvo</b>	<b>140</b>			<b>180</b>			<b>0,030</b>	<b>-4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
										<b>-28</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>totaal U27a</b>									<b>-154</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>233</b>	<b>105</b>	<b>0</b>	

## BIJLAGE 4 Overzicht berekening parkeerbehoefte per buurt

## U27b Weesperzijde midden

locatie U27b	functie		onttrekken			toevoegen			norm	onttrekken parkeerbehoefte			parkeerbehoefte		
			2012	2016	2020	2012	2016	2020		2012	2016	2020	2012	2016	2020
Matrix	wonen	woningen	20					0,500	-10	0	0	0	0	0	
	bezoekers	woningen	20					0,100	-2	0	0	0	0	0	
	<b>subtotaal</b>								<b>-12</b>				<b>0</b>		
Thonik	kantoor	m <sup>2</sup> bvo				750		0,004	0	0	0	3	0	0	
	<b>subtotaal</b>								<b>0</b>				<b>0</b>		
Mul	woningen (midden)hoog	woningen				30		1,000	0	0	0	30	0	0	
	woningen laag	woningen	84			50		0,500	-42	0	0	25	0	0	
	bezoekers	woningen	84			80		0,100	-8	0	0	8	0	0	
	winkels	m <sup>2</sup> bvo				2.000		0,010	0	0	0	20	0	0	
	<b>subtotaal</b>								<b>-50</b>				<b>0</b>		
<b>totaal U28a</b>									<b>-62</b>			<b>86</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

## U27c Parooldriehoek

locatie U27c	functie		onttrekken			toevoegen			norm	onttrekken parkeerbehoefte			parkeerbehoefte		
			2012	2016	2020	2012	2016	2020		2012	2016	2020	2012	2016	2020
Parooldriehoek	wonen duur	woningen				382		1,000	0	0	0	0	382	0	
	wonen goedkoop	woningen	150			164		0,500	-75	0	0	0	82	0	
	bezoekers	woningen	150			546		0,100	-15	0	0	0	55	0	
	kantoor	m <sup>2</sup> bvo	20.600					0,004	-82	0	0	0	0	0	
	bijzondere functie	m <sup>2</sup> bvo				2.800		0,004	0	0	0	0	11	0	
	hotel	m <sup>2</sup> bvo				12.000		0,004	0	0	0	0	48	0	
	winkels	m <sup>2</sup> bvo				2.200		0,010	0	0	0	0	22	0	
	<b>subtotaal</b>								<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>totaal U28a</b>									<b>-172</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>600</b>	<b>0</b>	



## BIJLAGE 4 Overzicht berekening parkeerbehoefte per buurt

## U28a Oosterparkbuurt noordwest

locatie	functie	eenheid	onttrekken			toevoegen			norm	onttrekken parkeerbehoefte			parkeerbehoefte		
			2012	2016	2020	2012	2016	2020		2012	2016	2020	2012	2016	2020
Amstelcampus (Boerhaave)	bezoekers wonen (stud)	woningen				229			0,100	0	0	0	23	0	0
	onderwijs	bvo				8.500			0,004	0	0	0	34	0	0
	uitbr basisschool	lokalen				1			0,375	0	0	0	0	0	0
	bijz functies	bvo							0,004	0	0	0	0	0	0
	sporthal	bvo				2.500			0,011	0	0	0	28	0	0
	<b>subtotaal</b>									<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Amstelcampus (Wibaut)	kantoor	bvo	53.700						0,004	-215	0	0	0	0	0
	Jaco	bvo	300			300			0,029	-9	0	0	9	0	0
	sporthal	bvo	2.500						0,011	-28	0	0	0	0	0
	wonen (stud)	woningen				188			0,100	0	0	0	19	0	0
	onderwijs	bvo				32.000			0,004	0	0	0	128	0	0
	<b>subtotaal</b>									<b>-251</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>156</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Amstelcampus (Singelgracht)	kantoren	bvo	13.000						<b>0,004</b>	<b>-52</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	onderwijs	bvo				15.500			0,004	0	0	0	62	0	0
	<b>subtotaal</b>									<b>-52</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>62</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Camper/Tilanusstraat</b>	Wonen vrije sector	woningen				<b>59</b>			1,000	0	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>59</b>	0	0
	wonen goedkoop	woningen	46						0,500	-23	0	0	0	0	0
	bezoekers wonen	woningen	46			<b>59</b>			0,100	-5	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	0	0
	Bedrijfsruimte	aantal	3						1,000	-3	0	0	0	0	0
	<b>subtotaal</b>									<b>-8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>65</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>totaal U28a</b>										<b>-311</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>367</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## BIJLAGE 4 Overzicht berekening parkeerbehoefte per buurt

## U28d Oosterparkbuurt zuidwest

locatie U28d	functie		onttrekken			toevoegen			norm	onttrekken parkeerbehoefte			parkeerbehoefte		
			2012	2016	2020	2012	2016	2020		2012	2016	2020	2012	2016	2020
021	wonen duur	woningen				40			1,000	0	0	0	40	0	0
	wonen goedkoop	woningen	66			21			0,500	-33	0	0	11	0	0
	bezoekers	woningen	66			61			0,100	-7	0	0	6	0	0
	bedrijven	m <sup>2</sup> bvo				300			0,004	0	0	0	1	0	0
	supermarkt	m <sup>2</sup> bvo				1.000			0,010	0	0	0	10	0	0
	winkels	m <sup>2</sup> bvo				900			0,010	0	0	0	9	0	0
	<b>subtotaal</b>									<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
3e oosterparkstr	woningen (midden)hoog	woningen				42			1,000	0	0	0	42	0	0
	woningen goedkoop	woningen	93			16			0,500	-47	0	0	16	0	0
	bezoekers	woningen	93			58			0,100	9	0	0	6	0	0
	<b>subtotaal</b>									<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>totaal u28d</b>									<b>0,000</b>	<b>-95</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>140,6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## U30a Transvaalbuurt

locatie	functie		onttrekken			toevoegen			norm	onttrekken parkeerbehoefte			parkeerbehoefte		
			2012	2016	2020	2012	2016	2020		2012	2016	2020	2012	2016	2020
	wonen duur	woningen				0			1,000	0	0	0	0	0	0
	wonen goedkoop	woningen	48			41			0,375	-18	0	0	15	0	0
	bezoek	woningen	48			76			0,100	-5	0	0	8	0	0
	kinderdagverblijf	arb.plaats				4			0,450	0	0	0	2	0	0
	servicepunt	m <sup>2</sup> bvo				200			0,008	0	0	0	2	0	0
	<b>subtotaal</b>									<b>-23</b>				<b>0</b>	
<b>totaal U28a</b>										<b>-23</b>				<b>0</b>	<b>0</b>

## BIJLAGE 4 Overzicht berekening parkeerbehoefte per buurt

## U55a Van der Kunbuurt

locatie	functie		onttrekken			toevoegen			norm	onttrekken parkeerbehoefte			parkeerbehoefte		
			2012	2016	2020	2012	2016	2020		2012	2016	2020	2012	2016	2020
	geen	geen					0		0	0	0	0	0	0	0
	<b>subtotaal</b>								<b>0</b>				<b>0</b>		

## U55b De Eenhoorn

locatie	functie		onttrekken			toevoegen			norm	ontr. parkeerbehoefte			parkeerbehoefte		
			2012	2016	2020	2012	2016	2020		2012	2016	2020	2012	2016	2020
u55b															
eenhoorn	woningen duur	woningen				571	104	1,000	0	0	0	0	571	104	
	wonen goedkoop	woningen	259			119	44	0,500	0	-130	0	0	60	22	
	studenten	woningen	400			694	148	0,000	0	0	0	0	0	0	
	bezoek	woningen	659			1.384	296	0,100	0	-66	0	0	138	30	
	kantoren	m <sup>2</sup> bvo	14.505			6.897	9.360	0,004	0	-58	0	0	28	37	
	bedrijfsruimte	m <sup>2</sup> bvo	2.997					0,004	0	-12	0	0	0	0	
	voorzieningen	m <sup>2</sup> bvo	23.664			8.227		0,004	0	-95	0	0	33	0	
	hotel	m <sup>2</sup> bvo				350		0,375	0	0	0	0	131	0	
	school	m <sup>2</sup> bvo				1.500		0,004	0	0	0	0	6	0	
	<b>subtotaal</b>								<b>0</b>	<b>-360</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>967</b>	<b>193</b>	

## U55c Amstelstation

locatie	functie		onttrekken			toevoegen			norm	onttrekken parkeerbehoefte			parkeerbehoefte		
			2012	2016	2020	2012	2016	2020		2012	2016	2020	2012	2016	2020
	woningen duur	woningen				245		1,000	0	0	0	0	245	0	
	wonen goedkoop	woningen				105		0,500	0	0	0	0	53	0	
	bezoek	woningen				350		0,100	0	0	0	0	35	0	
	winkels	m <sup>2</sup> bvo				4.500		0,010	0	0	0	0	45	0	
	kantoren	m <sup>2</sup> bvo				21.750		0,004	0	0	0	0	87	0	
	dienstverlening	m <sup>2</sup> bvo				1.850		0,008	0	0	0	0	15	0	
	hotel	m <sup>2</sup> bvo				6.400		0,010	0	0	0	0	64	0	
	<b>subtotaal</b>								<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>543</b>	<b>0</b>	

## BIJLAGE 4 Overzicht berekening parkeerbehoefte per buurt

### U55c Julianapark

locatie	functie		onttrekken			toevoegen			norm	onttrekken parkeerbehoefte			parkeerbehoefte		
			2012	2016	2020	2012	2016	2020		2012	2016	2020	2012	2016	2020
	geen									0	0	0	0	0	0
	<b>totaal</b>									<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### U55f Tuindorp Amstelstation

locatie	functie		onttrekken			toevoegen			norm	onttrekken parkeerbehoefte			parkeerbehoefte		
			2012	2016	2020	2012	2016	2020		2012	2016	2020	2012	2016	2020
	geen									0	0	0	0	0	0
	<b>totaal</b>									<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### U58a De Omval

locatie	functie		onttrekken			toevoegen			norm	onttrekken parkeerbehoefte			parkeerbehoefte		
			2012	2016	2020	2012	2016	2020		2012	2016	2020	2012	2016	2020
	geen									0	0	0	0	0	0
	<b>totaal</b>									<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## BIJLAGE 5 tabellen parkeerbehoefte totaal

Tabel 5.1 Overzicht verdeling capaciteit

Rijlabels	2008				2012				2016				2020			
	open	privé	semi	totaal	open	privé	semi	totaal	open	privé	semi	totaal	open	privé	semi	totaal
Swammerdambuurt	351	-	-	431	333	90	80	503	347	90	80	517	255	90	80	425
Weesperzijde	685	-	-	685	643	85	-	728	643	85	-	728	416	85	-	501
Parooldriehoek	238	-	-	238	-	-	-	-	-	431	319	750	-	431	319	750
Oosterparkbuurt nw	725	-	-	994	695	-	269	964	695	-	269	964	695	-	269	964
Oosterparkbuurt ZW	554	-	-	554	532	96	-	628	532	96	-	628	532	96	-	628
Transvaalbuurt	798	-	-	798	798	-	-	798	798	-	-	798	798	-	-	798
De Eenhoorn	705	453	-	1.311	569	453	153	1.175	339	971	163	1.473	339	943	497	1.779
Van der Kunbuurt	257	-	-	257	257	-	-	257	257	-	-	257	208	-	-	208
Amstelstation	108	-	-	108	75	-	-	75	-	352	341	693	-	352	341	693
Tuindorp Amstelstation	490	-	-	490	490	-	-	490	490	-	-	490	490	-	-	490
Tuindorp Julianapark	380	-	-	380	380	-	-	380	380	-	-	380	380	-	-	380
De Omval	130	-	-	130	130	-	-	130	130	-	-	130	130	-	-	130
<b>Totaal</b>	<b>5.421</b>	<b>453</b>	<b>-</b>	<b>5.421</b>	<b>4.902</b>	<b>724</b>	<b>502</b>	<b>6.128</b>	<b>4.611</b>	<b>2.025</b>	<b>1.172</b>	<b>7.808</b>	<b>4.243</b>	<b>1.997</b>	<b>1.506</b>	<b>7.746</b>

## BIJLAGE 5 tabellen parkeerbehoefte totaal

Tabel 5.2 Overzicht totale parkeerbehoefte per buurt en periode

	tot 2008				2008-2012				2012-2016				2016-2020			
	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat
Swammerdambuurt	375	274	375	309	390	390	379	344	430	430	421	403	430	430	421	403
Weesperzijde midden	553	519	512	553	551	518	481	551	557	523	486	557	557	523	486	557
Parooldriehoek	79	73	79	72	0	0	0	0	104	37	104	52	104	37	104	52
Oosterparkbuurt NW	601	601	590	572	825	825	626	572	834	834	633	578	842	842	639	584
Oosterparkbuurt ZW	439	410	425	439	442	410	400	442	446	414	404	446	451	418	408	451
Transvaalbuurt W	759	570	759	550	765	578	765	556	772	584	772	562	780	590	780	568
Van der Kunbuurt	202	157	202	99	202	157	202	99	206	160	206	101	210	163	210	103
De Eenhoorn	478	478	231	408	488	488	236	416	414	410	222	414	463	463	248	430
Amstelstation	75	75	42	28	77	77	43	29	282	282	214	181	282	282	214	181
Julianapark	317	167	317	223	317	167	317	223	323	170	323	227	330	174	330	232
Tuindorp Amstelstation	263	176	263	189	263	176	263	189	268	180	268	193	274	183	274	197
De Omval	112	112	104	77	112	112	104	77	113	113	105	78	113	113	105	78
		<b>3.612</b>	<b>3.899</b>	<b>3.519</b>		<b>3.898</b>	<b>3.816</b>	<b>3.499</b>		<b>4.137</b>	<b>4.159</b>	<b>3.792</b>		<b>4.217</b>	<b>4.218</b>	<b>3.834</b>

In kleur is weergegeven de maatgevende periode voor het gehele projectgebied van Wibaut aan de Amstel, de blauw gekleurde aantallen geven de maatgevende periode voor de individuele buurten.

## BIJLAGE 5 tabellen parkeerbehoefte totaal

Tabel 5.3 Overzicht parkeerdruk per buurt en periode (totaal)

parkeerdruk	2008	Werkdag overdag			Werkdag avond			Zaterdag		
		2012	2016	2020	2012	2016	2020	2012	2016	2020
U27a Swammerdambuurt	107%	94%	101%	128%	92%	99%	126%	83%	94%	120%
U27b Weesperzijde midden	75%	81%	81%	126%	75%	76%	117%	86%	87%	134%
U27c Parooldriehoek	33%	-	12%	12%	-	33%	33%	-	16%	16%
U28a Oosterparkbuurt NW	81%	86%	86%	87%	65%	66%	66%	59%	60%	61%
U28d Oosterparkbuurt ZW	77%	77%	78%	79%	75%	76%	77%	83%	84%	85%
U30a Transvaalbuurt	95%	72%	73%	74%	96%	97%	98%	70%	70%	71%
U55a Van der Kunbuurt	79%	61%	62%	79%	79%	80%	101%	39%	39%	50%
U55b De Eenhoorn	33%	68%	82%	55%	33%	44%	30%	58%	82%	51%
U55c Amstelstation	39%	102%	83%	83%	57%	63%	63%	38%	53%	53%
U55c Julianapark	65%	34%	35%	35%	65%	66%	67%	46%	46%	47%
U55f Tuindorp Amstelstation	69%	46%	47%	48%	69%	71%	72%	50%	51%	52%
U58a De Omval	80%	86%	87%	87%	80%	81%	81%	59%	60%	60%
<b>totaal</b>	<b>72%</b>	<b>72%</b>	<b>71%</b>	<b>73%</b>	<b>70%</b>	<b>72%</b>	<b>73%</b>	<b>65%</b>	<b>65%</b>	<b>66%</b>

## BIJLAGE 5 tabellen parkeerbehoefte totaal

Tabel 5.4 Overzicht vrije capaciteit per buurt en periode (totaal)

		werkdag overdag				werkdag avond				zaterdag overdag			
		2008	2012	2016	2020	2008	2012	2016	2020	2008	2012	2016	2020
U27a	Swammerdambuurt	77	23	-3	-95	-24	34	6	-86	42	69	24	-68
U27b	Weesperzijde M	166	125	120	-107	173	162	157	-70	132	92	86	-141
U27c	Parooldriehoek	165	-	282	282	159	-	215	215	166	-	267	267
U28a	Oosterparkbuurt NW	124	139	130	122	135	338	331	325	153	392	386	380
U28d	Oosterparkbuurt ZW	144	122	118	114	129	132	128	124	115	90	86	81
U30a	Transvaalbuurt W	228	220	214	208	39	33	26	18	248	242	236	230
U55a	Van der Kunbuurt	100	100	97	45	55	55	51	-2	158	158	156	105
U55b	De Eenhoorn	227	234	92	373	474	486	280	588	297	306	88	406
U55c	Amstelstation	33	-2	59	59	66	32	127	127	80	46	160	160
U55c	Julianapark	323	323	320	316	173	173	167	160	267	267	263	258
U55f	Tuindorp Amstel	204	204	200	197	117	117	112	106	191	191	187	183
U58a	De Omval	18	18	17	17	26	26	25	25	53	53	52	52
totaal		<b>1.809</b>	<b>1.506</b>	<b>1.646</b>	<b>1.532</b>	<b>1522</b>	<b>1.588</b>	<b>1.624</b>	<b>1.531</b>	<b>1.902</b>	<b>1.905</b>	<b>1.991</b>	<b>1.915</b>
	Noord incl. transvaal	904	629	861	524	611	698	862	525	856	884	1.084	750
	Noord excl. transvaal	676	409	647	316	572	665	837	508	608	642	848	519
	zuid incl. transvaal	1.133	1.098	999	1.216	950	923	787	1.023	1.294	1.263	1.142	1.395



## BIJLAGE 5 tabellen parkeerbehoefte totaal

Tabel 5.5 Overzicht parkeerbehoefte op maaiveld per buurt en periode (lokale behoefte)

	tot 2008				2008-2012				2012-2016				2016-2020			
	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat
U27a Swammerdambuurt	375	274	375	309	379	281	379	344	386	285	386	349	386	285	386	349
U27b Weesperzijde midden	553	519	512	553	531	501	477	531	537	506	482	537	537	506	482	537
U27c Parooldriehoek	79	73	79	72	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
U28a Oosterparkbuurt NW	601	601	590	572	616	616	607	574	622	622	613	579	628	628	619	585
U28d Oosterparkbuurt ZW	439	410	425	439	442	410	400	442	446	414	404	446	451	418	408	451
U30a Transvaalbuurt W	759	570	759	550	765	578	765	556	772	584	772	562	780	590	780	568
U55a Van der Kunbuurt	202	157	202	99	202	157	202	99	206	160	206	101	210	163	210	103
U55b De Eenhoorn	478	478	231	408	488	488	236	416	134	81	134	81	142	95	142	95
U55c Amstelstation	75	75	42	28	77	77	43	29	0	0	0	0	0	0	0	0
U55c Julianapark	317	167	317	223	317	167	317	223	323	170	323	227	330	174	330	232
U55f Tuindorp Amstelstation	263	176	263	189	263	176	263	189	268	180	268	193	274	183	274	197
U58a De Omval	112	112	104	77	112	112	104	77	113	113	105	78	113	113	105	78
		<b>3.612</b>	<b>3.899</b>	<b>3.519</b>		<b>3.562</b>	<b>3.793</b>	<b>3.480</b>		<b>3.115</b>	<b>3.695</b>	<b>3.153</b>		<b>3.155</b>	<b>3.736</b>	<b>3.193</b>

In kleur is weergegeven de maatgevende periode voor het gehele projectgebied van Wibaut aan de Amstel, de blauw gekleurde aantallen geven de maatgevende periode voor de individuele buurten.

Tabel 5.6 Overzicht parkeerdruk per buurt en periode (openbaar fiscaal / maaiveld)

parkeerdruk	2008	Werkdag overdag			Werkdag avond			Zaterdag		
		2012	2016	2020	2012	2016	2020	2012	2016	2020
U27a Swammerdambuurt	107%	84%	82%	112%	96%	95%	123%	87%	86%	111%
U27b Weesperzijde midden	75%	78%	79%	122%	74%	75%	116%	83%	83%	129%
U27c Parooldriehoek	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
U28a Oosterparkbuurt NW	81%	89%	90%	90%	87%	88%	89%	83%	83%	84%
U28d Oosterparkbuurt ZW	77%	77%	78%	79%	75%	76%	77%	83%	84%	85%
U30a Transvaalbuurt	95%	72%	73%	74%	96%	97%	98%	70%	70%	71%
U55a Van der Kunbuurt	79%	61%	62%	79%	79%	80%	101%	39%	39%	50%
U55b De Eenhoorn	33%	86%	24%	28%	41%	40%	42%	73%	24%	28%
U55c Amstelstation	39%	102%	-	-	57%	-	-	38%	-	-
U55c Julianapark	65%	34%	35%	35%	65%	66%	67%	46%	46%	47%
U55f Tuindorp Amstelstation	69%	46%	47%	48%	69%	71%	72%	50%	51%	52%
U58a De Omval	80%	86%	87%	87%	80%	81%	81%	59%	60%	60%
<b>totaal</b>	72%	73%	68%	74%	77%	80%	88%	71%	68%	75%

## BIJLAGE 5 tabellen parkeerbehoefte totaal

Tabel 5.7 Overzicht vrije capaciteit per buurt en periode (totaal)

		werkdag overdag				werkdag avond				zaterdag overdag			
		2008	2012	2016	2020	2008	2012	2016	2020	2008	2012	2016	2020
U27a	Swammerdambuurt	77	52	62	-30	-24	14	21	-71	42	49	58	-34
U27b	Weesperzijde M	166	142	137	-90	173	166	161	-66	132	112	106	-121
U27c	Parooldriehoek	165	-	-	-	159	-	-	-	166	-	-	-
U28a	Oosterparkbuurt NW	124	79	73	67	135	88	82	76	153	121	116	110
U28d	Oosterparkbuurt ZW	144	122	118	114	129	132	128	124	115	90	86	81
U30a	Transvaalbuurt W	228	220	214	208	39	33	26	18	248	242	236	230
U55a	Van der Kunbuurt	100	100	97	45	55	55	51	-2	158	158	156	105
U55b	De Eenhoorn	227	81	258	244	474	333	205	197	297	153	258	244
U55c	Amstelstation	33	-2	-	-	66	32	-	-	80	46	-	-
U55c	Julianapark	323	323	320	316	173	173	167	160	267	267	263	258
U55f	Tuindorp Amstel	204	204	200	197	117	117	112	106	191	191	187	183
U58a	De Omval	18	18	17	17	26	26	25	25	53	53	52	52
		<b>1.809</b>	<b>1.340</b>	<b>1.496</b>	<b>1.088</b>	<b>1.522</b>	<b>1.169</b>	<b>976</b>	<b>567</b>	<b>1.902</b>	<b>1.422</b>	<b>1.458</b>	<b>1.050</b>
	Noord incl. transvaal	904	616	604	269	611	433	417	80	856	614	601	267
	Noord excl. transvaal	676	396	390	61	572	400	391	62	608	372	365	36
	zuid incl. transvaal	1133	945	1.106	1.027	950	770	585	504	1.294	1.110	1.152	1.073

## BIJLAGE 5 tabellen parkeerbehoefte totaal

Tabel 5.8 Verschillen tussen totale en lokale parkeerdruk (%)

parkeerdruk	Doordeweeks ochtend			Doordeweeks avond			zaterdagmiddag		
	2012	2016	2020	2012	2016	2020	2012	2016	2020
U27a Swammerdambuurt	-10%	-18%	-16%	5%	-4%	-3%	4%	-9%	-9%
U27b Weesperzijde midden	-3%	-3%	-4%	-1%	-1%	-1%	-3%	-3%	-5%
U27c Parooldriehoek		-12%	-12%		-33%	-33%		-16%	-16%
U28a Oosterparkbuurt NW	3%	3%	3%	22%	23%	23%	23%	23%	24%
U28d Oosterparkbuurt ZW									
U30a Transvaalbuurt									
U55a Van der Kunbuurt									
U55b De Eenhoorn	18%	-58%	-27%	9%	-5%	12%	15%	-59%	-24%
U55c Amstelstation		-83%	-83%		-63%	-63%		-53%	-53%
U55c Julianapark									
U55f Tuindorp Amstelstation									
U58a De Omval									
totaal	1%	-4%	2%	7%	8%	15%	6%	3%	9%

In de Swammerdambuurt heeft de parkeergarage overdag een positieve invloed op de parkeerdruk, 's avonds echter is de parkeerdruk 5 procent hoger in 2012. Na 2012 is komt extra openbare capaciteit ter beschikking. er met de extras capaciteit op Rhijnspoor weer een lagere parkeerdruk voor lokale groepen dan normaal. In de is overdag de parkeerdruk lager door de aanwezigheid van parkeergarages. In 2012 echter is de parkeerdruk 5 procent hoger in de avonden, eenals op zaterdag

In tabel 1 is de werking van de parkeerbehoefte uitgelegd. Vooraf wordt bepaald welke bestaande parkeerbehoefte (A) er in de betreffende buurt is geconstateerd. Deze is bepaald op basis van de meeste recente parkeertellingen in de betreffende buurt. De tellingen zijn in 2008 in opdracht van stadsdeel Oost-Watergraafsmeer gehouden op drie telmomenten: dinsdagmiddag, dinsdagavond en zaterdagmiddag. De uitkomsten hiervan worden beschouwd als bestaande behoefte, en zijn in feite een weerspiegeling van de huidige parkeersituatie in de buurt. De onderstaande tabel geeft drie perioden weer, linkerhelft (A1-J13) voor de periode 2008-2012, middendeel (A2-J23) voor de periode 2012-2016 en rechterdeel (A3-J33) voor de periode 2016-2020.

**Tabel 1 Parkeerbehoefte per buurt**

parkeerbilans	2008-2012				2012-2016				2016-2020			
	Max	ddw-o	ddw-a	zat	Max	ddw-o	ddw-a	zat	max	ddw-o	ddw-a	zat
aanvangsbehoefte	A1	A11	A12	A13	A2	A21	A22	A23	A3	A31	A32	A33
vertrokken functies:	B1	B11	B12	B13	B2	B21	B22	B23	B3	B31	B32	B33
<b>totaal</b>	<b>C1</b>	<b>C11</b>	<b>C12</b>	<b>C13</b>	<b>C2</b>	<b>C21</b>	<b>C22</b>	<b>C23</b>	<b>C3</b>	<b>C31</b>	<b>C32</b>	<b>C33</b>
nieuwe functies:	D1	D11	D12	D13	D2	D21	D22	D23	D3	D31	D32	D33
<b>Parkeerbehoefte totaal</b>	<b>E1</b>	<b>E11</b>	<b>E12</b>	<b>E13</b>	<b>E2</b>	<b>E21</b>	<b>E22</b>	<b>E23</b>	<b>E3</b>	<b>E31</b>	<b>E32</b>	<b>E33</b>
- geen dubbelgebruik	F1	F11	F12	F13	F2	F21	F22	F23	F3	F31	F32	F33
- wel dubbelgebruik	G1	G11	G12	G13	G2	G21	G22	G23	G3	G31	G32	G33
- lokaal maaiveld	H1	H11	H12	H13	H2	H21	H22	H23	H3	H31	H32	H33
% reductie	J1	J11	J12	J13	J2	J21	J22	J23	J3	J31	J32	J33

De mutaties B t/m E zijn de gevolgen van het veranderen van de parkeerbehoefte gebaseerd op de veranderende functies in het gebied, in de tabellen zijn deze uitgesplitst naar de specifieke functie (wonen, winkels, kantoren, etc.) die verandert in de desbetreffende buurt. De rijen B en D bevatten de individuele functies, de totalen C en E de getotaliseerde mutaties.

De parkeerbehoefte is berekend door het volume te bouwen voorzieningen te vermenigvuldigen met een kengetal van de parkeerbehoefte (zie de bijlagen 2 en 4). In de kolom “max” is de maximum aan parkeerbehoefte weergegeven, oftewel hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn in een (fictieve) situatie dat alle functies maximale parkeerbehoefte genereren. In de tabel is voor drie perioden de parkeerbehoefte doorgerekend: doordeweeks overdag (ddw-o) doordeweeks avond (ddw-a) en zaterdagmiddag (zat).

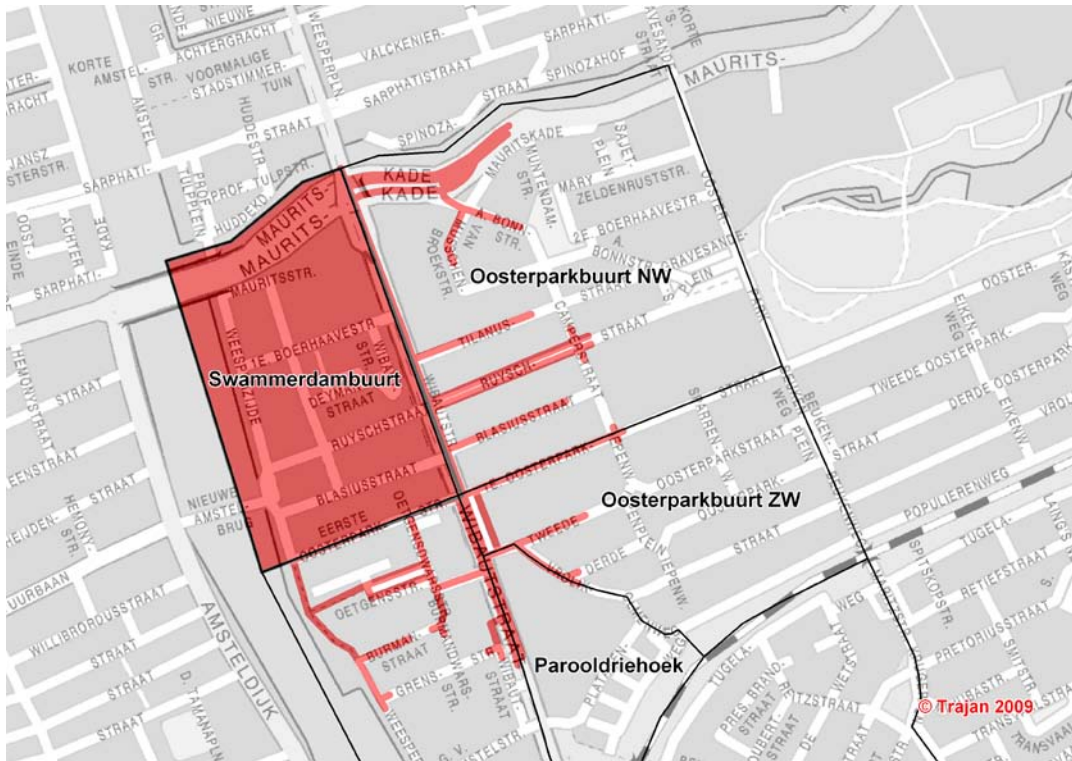
Daarnaast is er nog de “maatgevende” periode: het moment dat de parkeerbehoefte het hoogst is (deze kolom is doorgaans in kleur aangegeven). Dit kan per buurt en per moment variëren; in de meeste buurten is de hoogste parkeerbehoefte doorgaans op de dinsdagavond, in de Wibautas zijn echter ook veel buurten waar de maximale (maatgevende) parkeerbehoefte op zaterdagmiddag is.

In de velden eronder F en G wordt de behoefte weergegeven die wel en niet voor dubbelgebruik in aanmerking komt. Niet voor dubbelgebruik zijn de functies die privé zijn, zoals bedrijfsparkeerplaatsen op een bedrijfsterreinen of bewonersplekken in een parkeergarage onder een woongebouw. Wel voor dubbelgebruik zijn alle overige openbare parkeerplaatsen.

Maaiveld is het deel van de parkeerbehoefte die zich op het maaiveld concentreert. Hierbij gaat het vooral om bewoners, maar ook om bezoekers indien er geen parkeergarage voor deze groep aanwezig is. Zo is er een nieuwbouwproject in de Oosterparkbuurt zonder parkeergarage gebouwd. Niet alleen de bewoners, maar ook de bezoekers zullen in theorie dan op het maaiveld moeten parkeren.

Het percentage reducties is vervolgens het percentage dat kan worden gewonnen met dubbelgebruik, en is derhalve een percentage van het aantal benodigde plekken per periode (rij G) gedeeld door het maximum aantal benodigde plekken (cellen G1, G2 en G3).

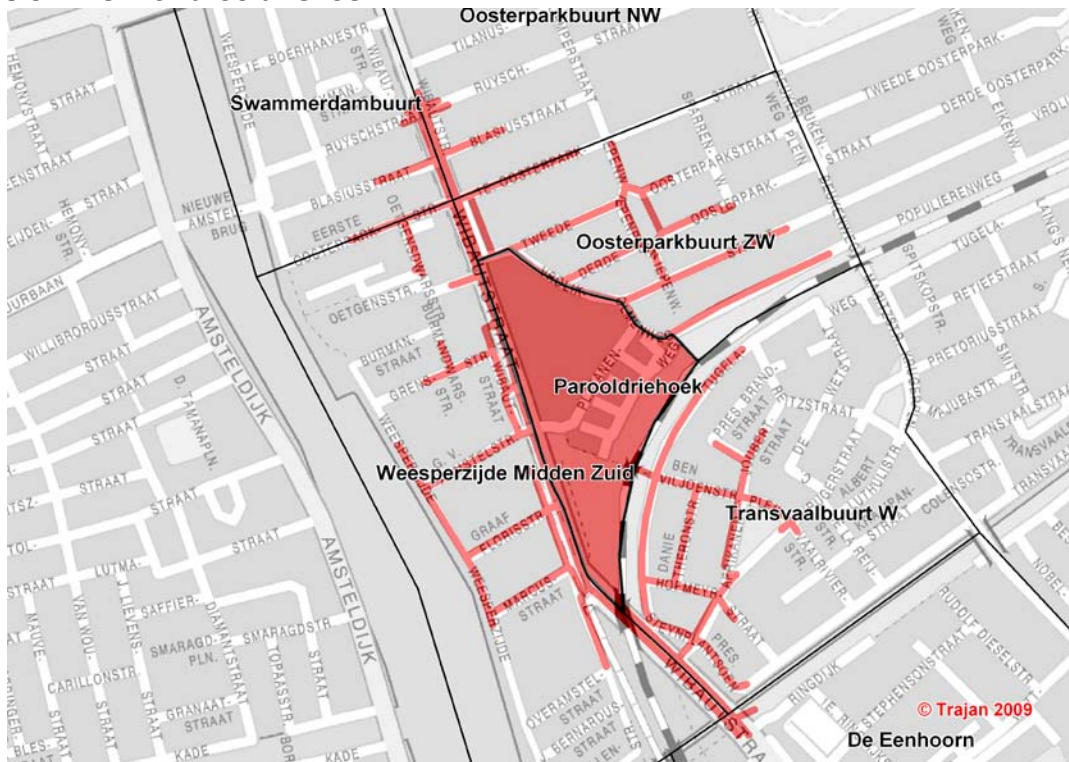
8.1 U27a Swammerdambuurt



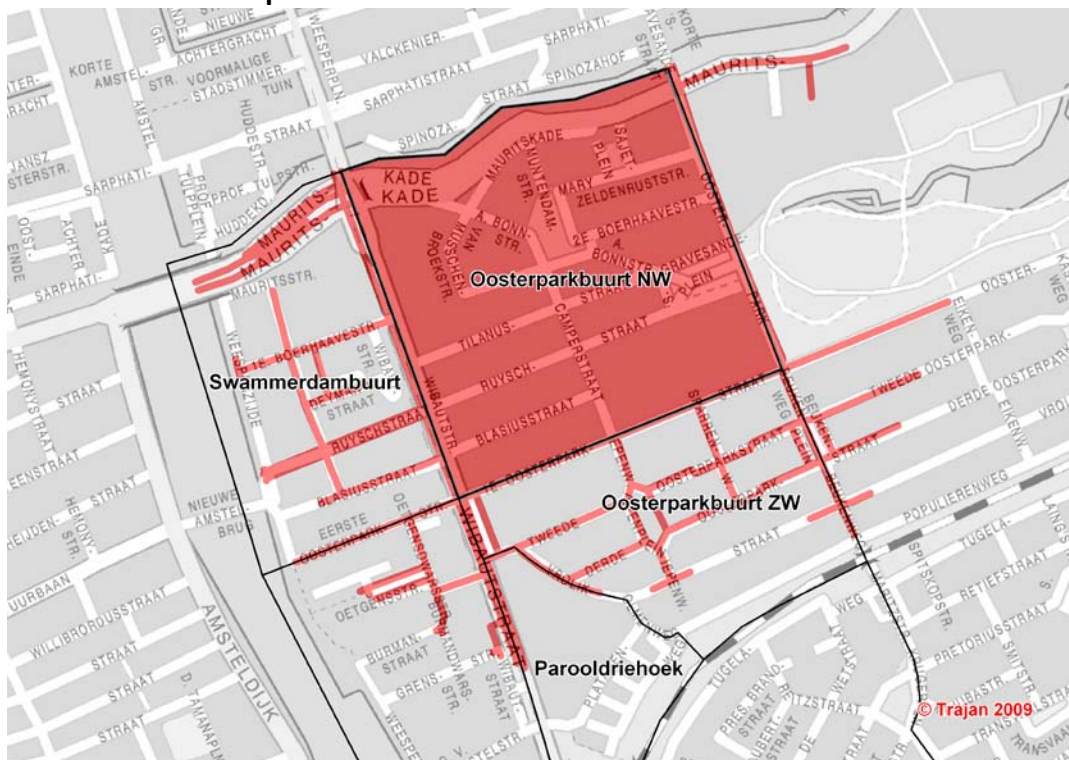
8.2 U27b Weesperzijde midden



### 8.3 U27c Parooldriehoek

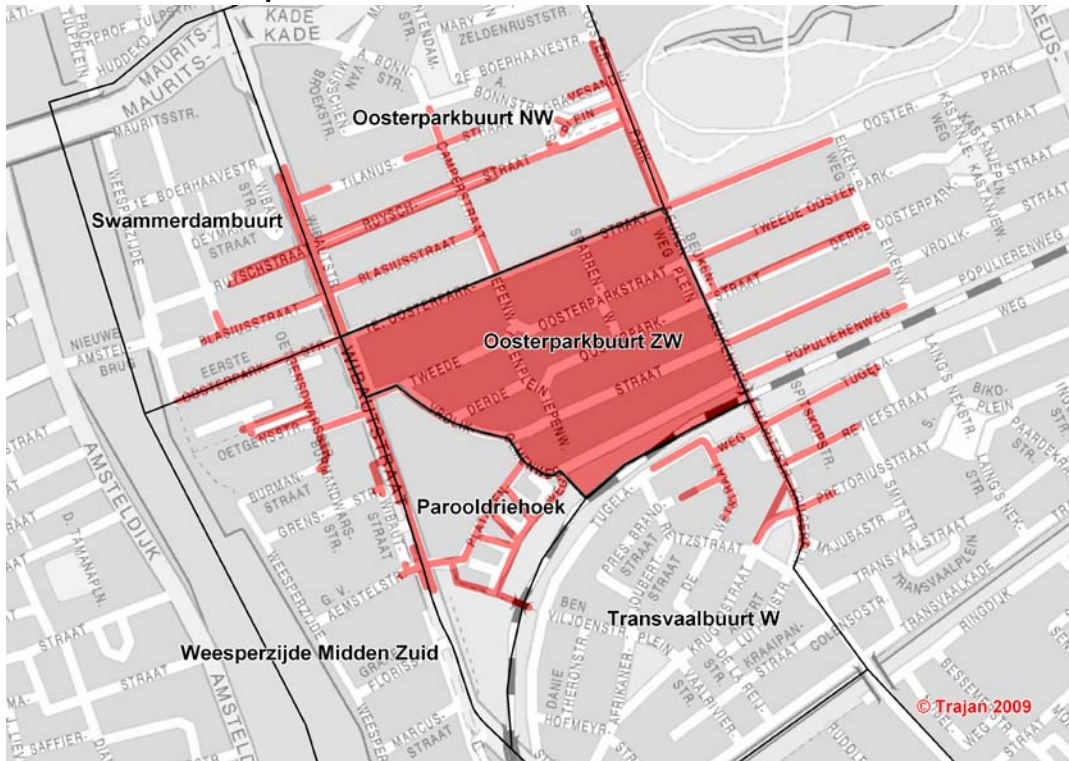


### 8.3 U28a Oosterparkbuurt noordwest

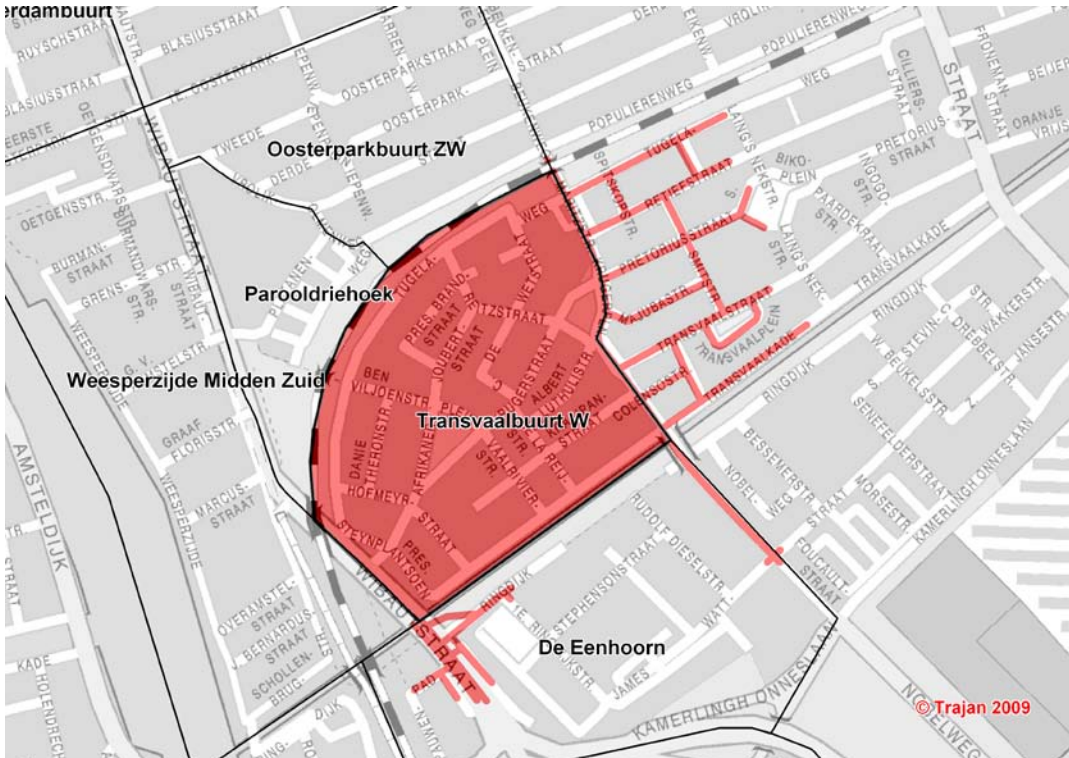




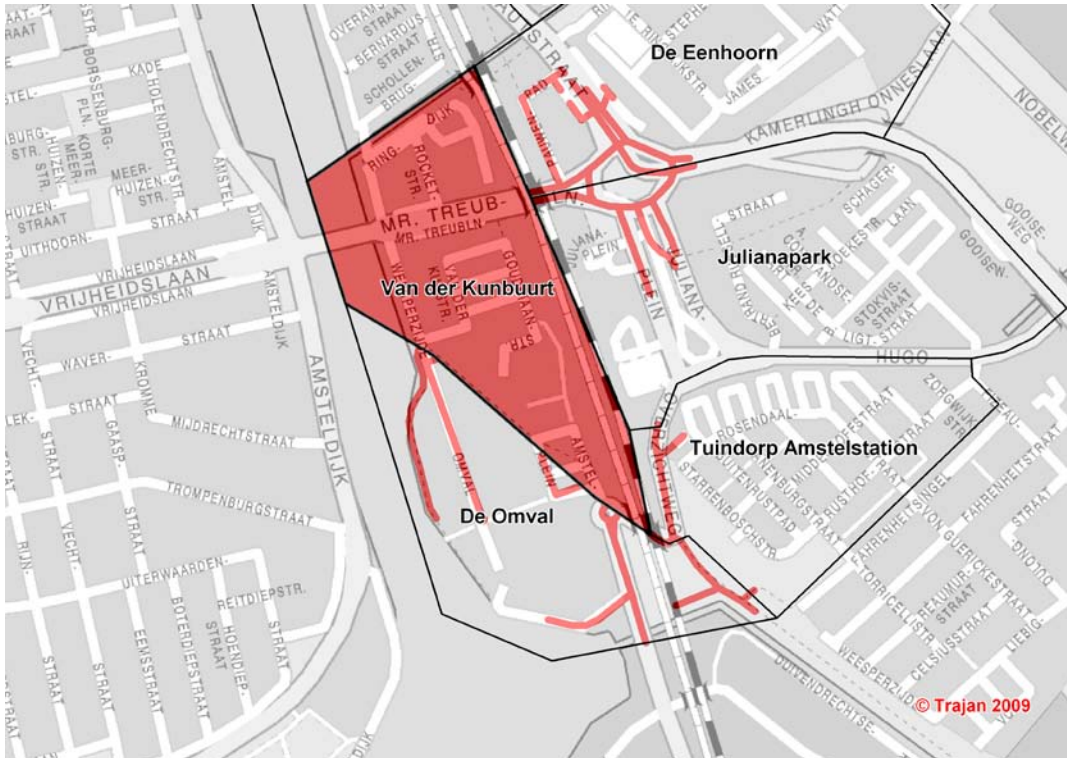
8.5 U28d Oosterparkbuurt zuidwest



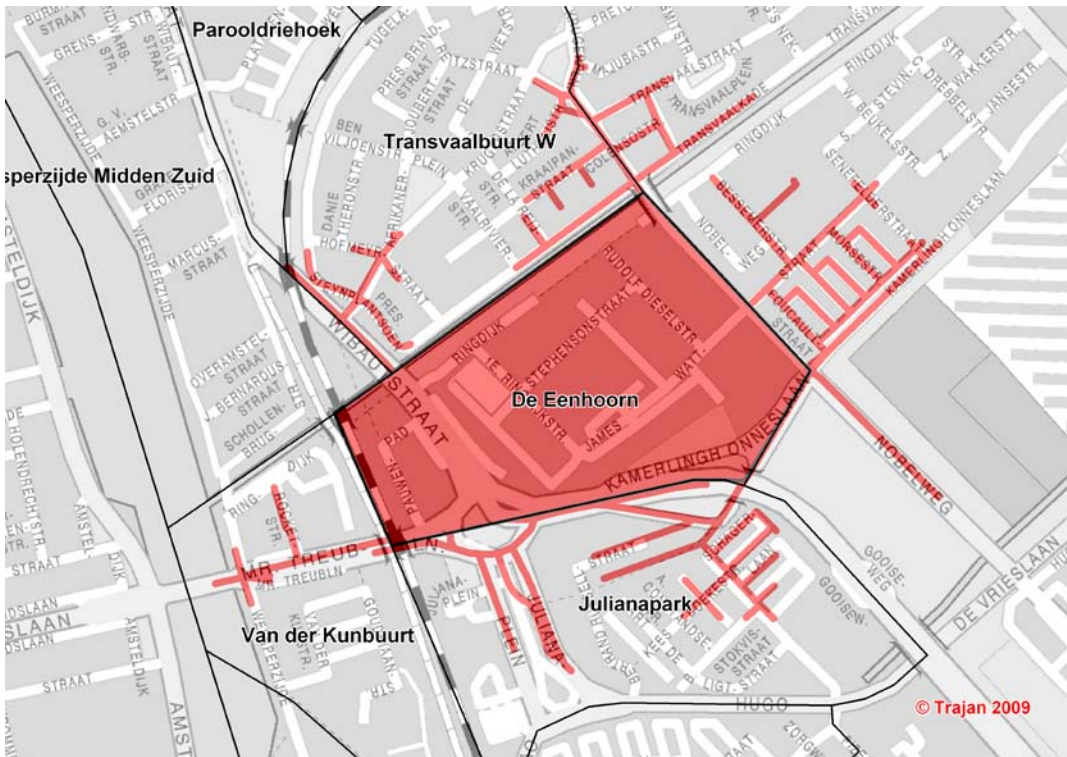
8.6 U30a Transvaalbuurt



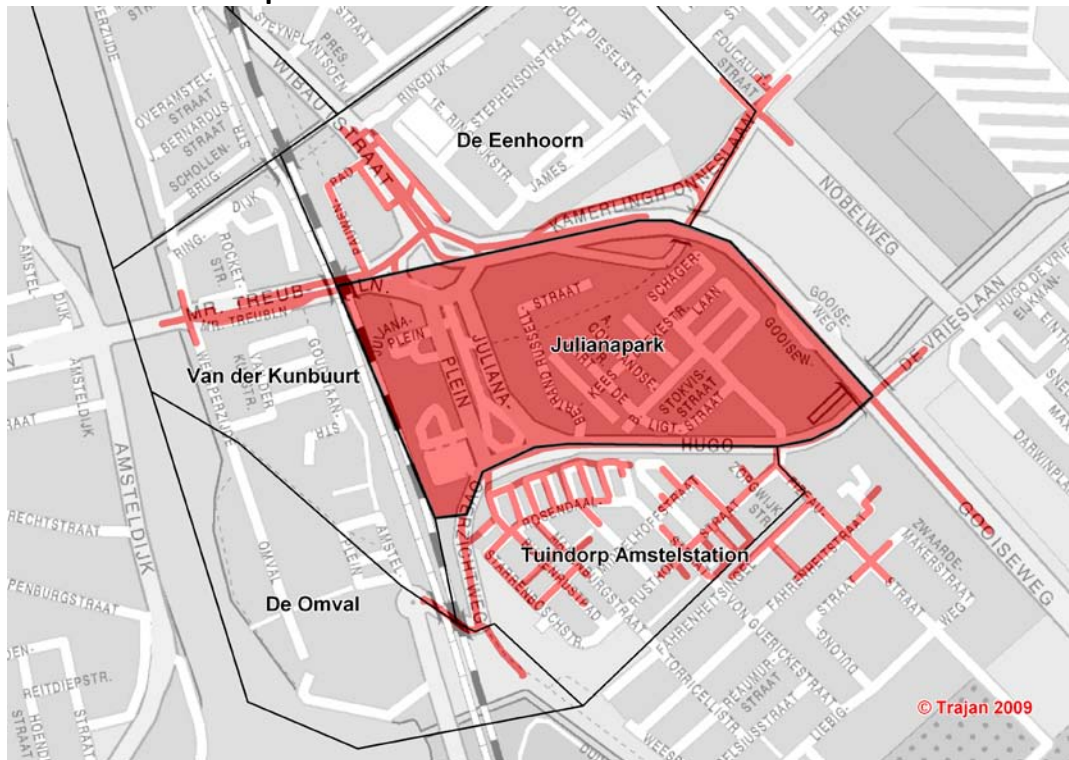
8.7 U55a Van der Kunbuurt



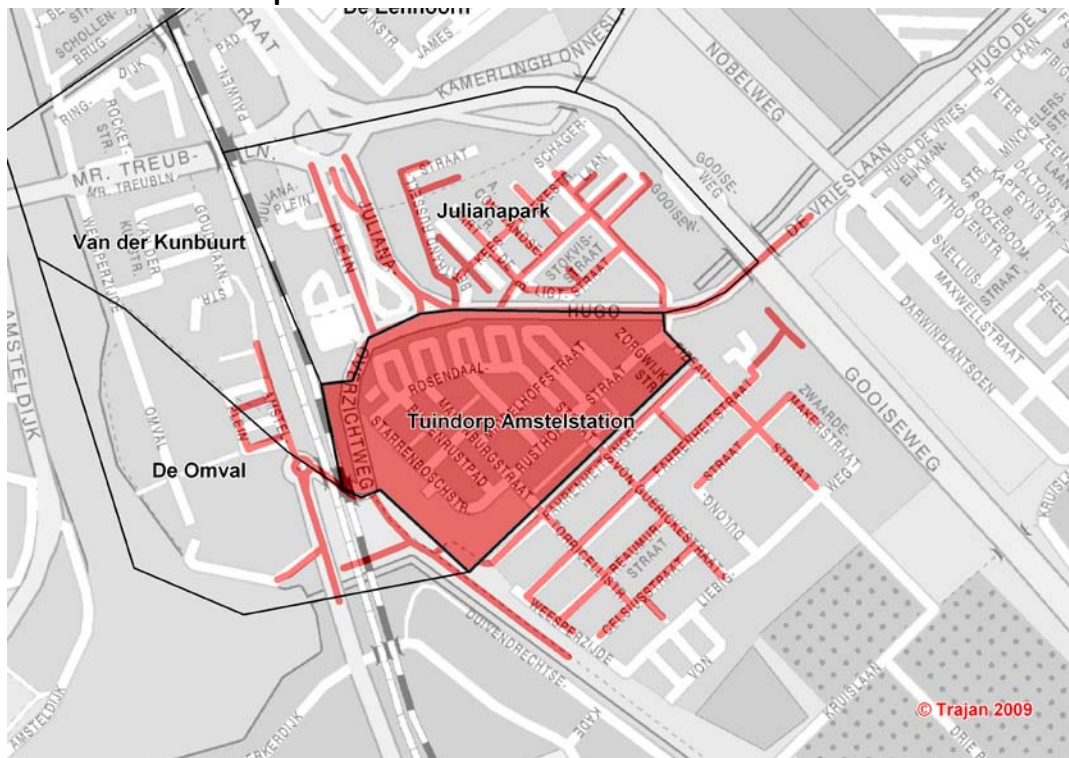
8.8 U55b De Eenhoorn



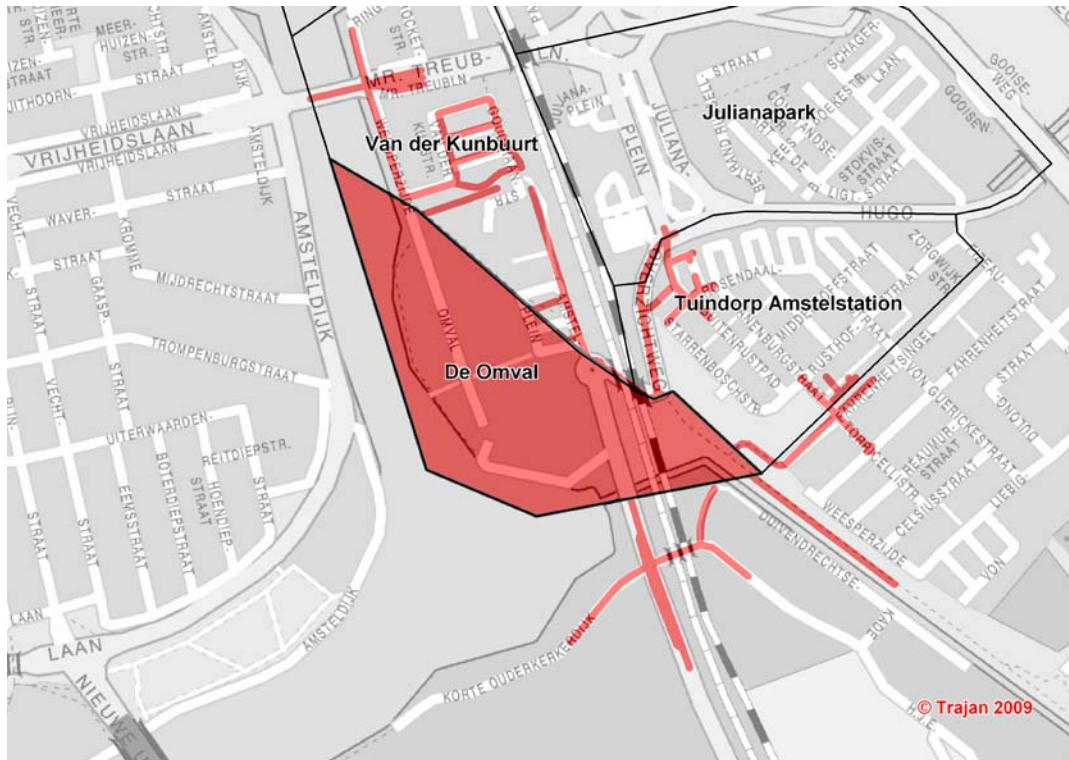
8.9 U55c Julianapark



8.10 U55f Tuindorp Amstelstation



### 8.11 U58a De Omval





**Parkeerbalans Wibautas 2010**  
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

WA049

© april/juli 2010  
drs J.S. de Vries  
drs E.M. Veldhuizen

**TRAJAN** transportation projects

WG-plein 753  
1054 SK Amsterdam

postbus 75291  
1070 AG Amsterdam

**T** 020 670 79 35  
**M** 062 705 28 50  
**W** <http://www.trajan.nl>  
**E** [info@trajan.nl](mailto:info@trajan.nl)