

Hogeschool van Amsterdam

# Bepaling parkeerbe- hoefte Rhijnspoorlocatie

*Omdat we ons verplaatsen*

adviseurs  
mobiliteit

**Goudappel  
Coffeng**

Hogeschool van Amsterdam

# Bepaling parkeerbehoefte Rhijnspoorlocatie

|               |              |
|---------------|--------------|
| Datum         | 21 juni 2013 |
| Kenmerk       | HGA003/Rta   |
| Eerste versie |              |

## Documentatiepagina

|                  |                                            |
|------------------|--------------------------------------------|
| Opdrachtgever(s) | Hogeschool van Amsterdam                   |
| Titel rapport    | Bepaling parkeerbehoefte Rhijnspoorlocatie |
| Kenmerk          | HGA003/Rta                                 |
| Datum publicatie | 21 juni 2013                               |

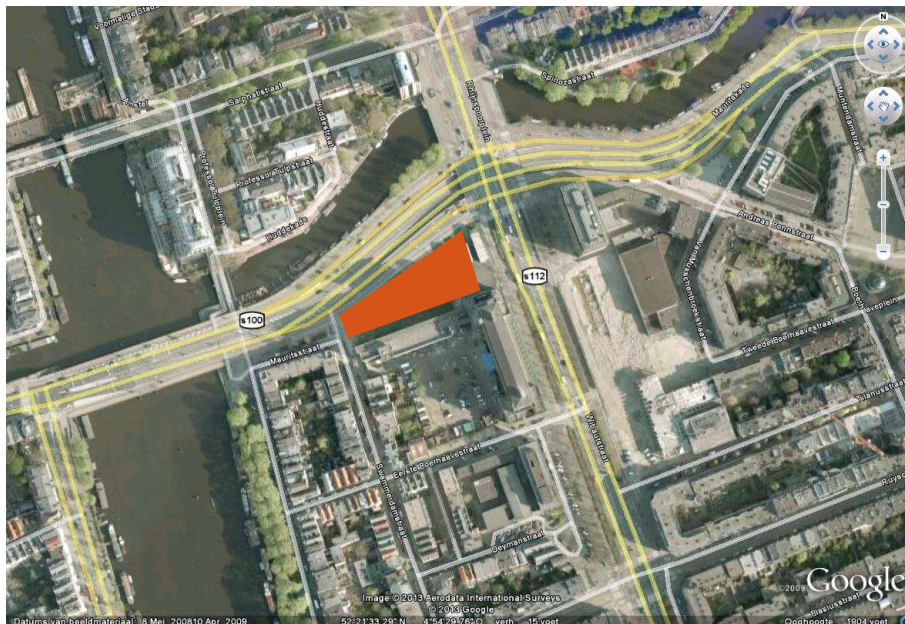
| Inhoud                                     | Pagina    |
|--------------------------------------------|-----------|
| <b>1 Inleiding</b>                         | <b>1</b>  |
| 1.1 Aanleiding                             | 1         |
| 1.2 Historie                               | 2         |
| 1.3 Opdracht                               | 2         |
| 1.4 Leeswijzer                             | 2         |
| <b>2 Proces en aanpak</b>                  | <b>3</b>  |
| 2.1 Proces                                 | 3         |
| 2.2 Aanpak en uitgangspunten               | 4         |
| <b>3 Actuele situatie Kohnstammhof</b>     | <b>7</b>  |
| 3.1 Inleiding                              | 7         |
| 3.2 Gebruik Kohnstammhofgarage             | 8         |
| 3.2.1 Uitgifte parkeerpassen               | 8         |
| 3.2.2 Aangemelde bezoekers                 | 8         |
| 3.2.3 Schouw                               | 9         |
| 3.2.4 Conclusie gebruik Kohnstammhofgarage | 10        |
| 3.3 Theoretische parkeervraagberekening    | 10        |
| 3.4 Conclusie                              | 12        |
| <b>4 Parkeervraag Rhijnspoorgebouw</b>     | <b>13</b> |
| <b>5 Amstelcampus</b>                      | <b>15</b> |
| <b>6 Conclusie</b>                         | <b>18</b> |

# 1

## Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Als onderdeel van de Amstelcampus bouwt de Hogeschool van Amsterdam op de Rhijnspoorlocatie in Amsterdam (hoek Rhijnspoorplein/Mauritskade, zie figuur 1.1) een onderwijsgebouw voor onder andere het domein Techniek. Circa 6.000 studenten en circa 400 medewerkers zullen hier gehuisvest worden vanaf 2018.



*Figuur 1.1: Toekomstige locatie Rhijnspoorgebouw (ondergrond: Google)*

Bij de ontwikkeling van deze locatie hoort een goede parkeeroplossing. De Hogeschool van Amsterdam vraagt zich af wat de parkeerbehoefte van het Rhijnspoorgebouw zal zijn. Deze vraag is ingegeven door de bezetting van de Kohnstammhofgarage, die minder is dan vooraf is geprognosticeerd. Voor het Rhijnspoorgebouw wil de Hogeschool van

Amsterdam voorkomen dat parkeerplaatsen voor leegstand worden gebouwd en daarmee een onnodige investering in de parkeervoorziening wordt gemaakt. Daarom wil de Hogeschool van Amsterdam tevens bekijken of de parkeervraag van het Rhijnspoorgebouw kan worden opgevangen binnen de Amstelcampus. De voorziene parkeerruimte onder de Rhijnspoorlocatie kan dan gebruikt worden voor onderwijsdoeleinden. De Hogeschool van Amsterdam deelt de ruimte overigens zo in, dat deze bij een functiewijziging van het gebouw snel omgebouwd kan worden tot een parkeerruimte.

## 1.2 Historie

In 2005 is het SpVE vastgesteld door de raad. In dit document werd uitgegaan van een parkeerbehoefte van 900 parkeerplaatsen. Een gemandateerde opdracht van de raad heeft er toe geleid dat in het Ruimtelijke plan in 2007 het aantal parkeerplaatsen is gedaald naar 510 parkeerplaatsen. Tevens werd gevraagd aan de Hogeschool van Amsterdam om een streng vervoersmanagement voor werknemers/studenten te ontwikkelen. Inmiddels heeft de Hogeschool van Amsterdam hier gehoor aan gegeven: toekomstige medewerkers van het Rhijnspoorgebouw kunnen in principe niet in aanmerking komen voor een parkeerabonnement.

Anno 2013 is de verkeerswereld anders dan in 2005, toen het eerst plan voor de Amstelcampus is behandeld in de raad. De gemeente Amsterdam is erin geslaagd het autogebruik in de stad terug te dringen. Hierdoor is de parkeervraag nu ook anders dan die was in 2005. Dit is een van de redenen voor het uitvoeren van deze studie.

## 1.3 Opdracht

De Hogeschool van Amsterdam heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de Amstelcampus en specifiek het gevolg voor het Rhijnspoorgebouw. Deze studie is in samenspraak met de Hogeschool van Amsterdam en de gemeente Amsterdam opgepakt.

## 1.4 Leeswijzer

In deze rapportage wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de aanpak van deze studie. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het gebruik van de Kohnstammhofgarage. Daarna worden in de hoofdstukken 4 en 5 de parkeervraag van respectievelijk het Rhijnspoorgebouw en de gehele Amstelcampus bepaald. Deze rapportage sluit af met conclusies in hoofdstuk 6.

# 2

## Proces en aanpak

### 2.1 Proces

#### *Interviews*

Deze rapportage is opgesteld in februari/maart 2013. Na een startoverleg met Hogeschool van Amsterdam, Projectbureau Wibaut aan de Amstel en Stadsdeel Oost heeft Goudappel Coffeng interviews gehouden met experts van de Hogeschool van Amsterdam (de heer A. Meyer), Stadsdeel Oost (de heer S. van den Brant) en Projectbureau Oost (de heer P. Renard).

Tijdens de interviews is alle relevante projectinformatie boven tafel gekomen. Uit deze interviews is onder andere naar voren gekomen dat:

- Buurtbewoners maken zich grote zorgen over de parkeerdruk in de buurt. Uit onderzoek door het stadsdeel blijkt dat de parkeerdruk op straat erg hoog is. De gemeente Amsterdam vraagt daarom van de Hogeschool van Amsterdam dat de parkeerbehoefte van het Rhijnspoorgebouw op eigen terrein wordt afgewikkeld.



*Figuur 2.1: Swammerdamstraat in Amsterdam*

- Bij eerdere parkeerdrukmetingen van Stadsdeel Oost is in de omgeving van het Rhijnspoorgebouw gemeten. De parkeerbezetting van de Kohnstammhofgarage aan de Eerste Boerhaavestraat is bij deze metingen echter niet bepaald. In het voorliggende onderzoek is daarom op diverse momenten de parkeerbezetting in de parkeergarage Kohnstammhof gemeten.
- De Hogeschool van Amsterdam hanteert een duurzaam beleid. Zij wil, net als de gemeente Amsterdam, het aantal autoverplaatsingen terugdringen. Een van de manieren waarop zij dit wil realiseren is het concentreren van onderwijsvoorzieningen rondom de Oostlijn van de metro in Amsterdam om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.
- In de Kohnstammhofgarage wordt de mogelijkheid geboden tot dubbelgebruik. Bewoners kunnen in de periode tussen 18.00 en 8.00 uur gebruik maken van 60 parkeerplaatsen (dubbelgebruik). Ook op weekend- en feestdagen wordt deze mogelijkheid geboden.

#### *Werksessie*

Op basis van de input uit de interviews en de parkeerbezetting in de Kohnstammhofgarage heeft Goudappel Coffeng een inschatting gemaakt van de parkeerbehoefte van het Rhijnspoorgebouw enerzijds en de Amstelcampus anderzijds. De aanpak voor het bepalen van deze parkeerbehoefte zijn in een werksessie op 27 februari 2013 met de betrokkenen besproken<sup>1</sup>. Deze rapportage geeft het resultaat van de bepaling van de parkeerbehoefte.

## 2.2 Aanpak en uitgangspunten

De parkeervraag van de ontwikkeling van de Amstelcampus in Amsterdam wordt berekend door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met het bijbehorende parkeerkencijfer<sup>2</sup>. Hierbij wordt de parkeervraag in drie stappen berekend:

1. Berekening parkeervraag met algemene parkeerkencijfers.
2. Afstemming parkeervraag op Amsterdamse specifieke situatie.
3. Effect van mobiliteitsbeleid.

### **Parkeerkencijfers**

Stadsdeel Oost hanteert de richtlijn van dienst Infrastructuur Verkeer & Vervoer (DIVV) inzake de Amsterdamse parkeerkencijfers. Er zijn minimale en maximale parkeerkencijfers. Bij de richtlijn van DIVV wordt uitgegaan van een bandbreedte van 75% van het minimum tot het maximum parkeerkencijfer op basis van de parkeerkencijfers van CROW<sup>3</sup>. In 2012 heeft CROW echter geactualiseerde parkeerkencijfers gepubliceerd<sup>4</sup>. In deze publicatie zijn de kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie op elkaar afgestemd en bovendien zijn de kencijfers gebaseerd op de meest recente onderzoeken. Daarom gaat Goudappel Coffeng in deze rapportage uit van de nieuwe parkeerkencijfers.

<sup>1</sup> Aanwezig waren vertegenwoordigers van Stadsdeel Oost, Projectbureau Oost, SAB en de HVA.

<sup>2</sup> Een parkeerkencijfer geeft het benodigde aantal parkeerplaatsen per functie-eenheid weer.

<sup>3</sup> Bron: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, publicatie 182, CROW, 2008.

<sup>4</sup> Bron: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, CROW, 2012.

Hierbij wordt uitgegaan van de indeling die het stadsdeel voor de betreffende locatie hanteert, namelijk Grootstedelijk kerngebied (locatie 1b). De bijbehorende kencijfers zijn die voor een centrum in zeer sterk stedelijk gebied<sup>5</sup>. Het minimum parkeerkencijfer wordt gehanteerd. In tabel 2.1 is de geplande functie en het bijbehorende parkeerkencijfer weergegeven.

| functie    | kencijfer | eenheid                           |
|------------|-----------|-----------------------------------|
| hogeschool | 5,5       | parkeerplaatsen per 100 studenten |

*Tabel 2.1: Gepland programma met bijbehorend parkeerkencijfer CROW*

De parkeerders van de Amstelcampus kunnen in drie doelgroepen worden onderscheiden: studenten, medewerkers en overige bezoekers zoals gastdocenten, zakelijk bezoek en reparateurs. Binnen deze studie wordt uitgegaan van een verdeling van de parkeervraag over de doelgroepen die gebaseerd is op de verdeling, zoals aangegeven door CROW. Deze verdeling is:

- Studenten: 66%;
- Medewerkers: 28%;
- Overige bezoekers: 6%<sup>6</sup>.

### Amsterdamse situatie

De gemeente Amsterdam heeft de richtlijn van 75% van het minimum parkeerkencijfer nog niet aangepast naar aanleiding van de nieuw gepubliceerde parkeerkencijfers. Amsterdam is echter anders dan andere zeer sterk stedelijke gebieden. Dit blijkt uit de vervoerswijze. OV en fiets worden in Amsterdam veel meer gebruikt, het autobezit ligt lager en er worden langere loopafstanden geaccepteerd.

Het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) doet jaarlijks onderzoek naar de vervoerswijze (modal split) van Nederland per gebied en per functie. Voor deze rapportage zijn de resultaten van 2011 (meest recent) gebruikt. Hierbij is de modal split van Amsterdam vergeleken met de gemiddelde modal split van zeer sterk stedelijke gebieden. De resultaten zijn:

- Het autogebruik onder studenten (motief onderwijs volgen) ligt in Amsterdam 38% lager dan het gemiddelde in zeer sterk stedelijke gebieden (4% ten opzichte van 7%).
- Het autogebruik onder medewerkers (motief woon-werk) ligt in Amsterdam 23% lager dan het gemiddelde in zeer sterk stedelijke gebieden (33% ten opzichte van 43%).
- Het autogebruik onder overige bezoekers (motief zakelijk bezoek) ligt in Amsterdam 19% lager dan het gemiddelde in zeer sterk stedelijke gebieden (54% ten opzichte van 57%).

<sup>5</sup> De stedelijkheid wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid, een indeling van het CBS.

<sup>6</sup> Aangenomen is dat de parkeervraag door overige bezoekers vergelijkbaar is met de parkeervraag door bezoekers bij kantoren met baliefunctie (20% van de parkeervraag door medewerkers).

Op basis van deze percentages kan de parkeervraag per doelgroep, zoals is berekend op met behulp van de CROW-parkeerkencijfers, worden verlaagd.

### **Mobiliteitsbeleid**

De Hogeschool van Amsterdam voert actief beleid om zo duurzaam mogelijk te opereren. Ook het mobiliteitsbeleid maakt hier onderdeel van uit. Het autogebruik van medewerkers wordt daarom ook ontmoedigd. Voor de locaties van de Hogeschool van Amsterdam gelegen in het gereguleerde gebied van Amsterdam, voert de HvA daarom het volgende mobiliteitsbeleid:

- De Wibautgarage zal openbaar toegankelijk zijn. De Kohnstammhofgarage is op dit moment niet openbaar toegankelijk.
- Gebruikers van de parkeervoorzieningen kunnen tegen betaling in de parkeervoorziening parkeren.
- Het parkeertarief is gelijk aan het tarief op straat (bij de Amstelcampus € 4,- per uur).
- Abonnementen zijn tegen commerciële tarieven verkrijgbaar<sup>7</sup>.

Het mobiliteitsbeleid van de Hogeschool van Amsterdam heeft een positief effect op de parkeerbezetting. Een voorbeeld daarvan is de Kohnstammhofgarage. Het blijkt dat door het mobiliteitsbeleid het gerealiseerde parkeeraanbod in de garage veel hoger is dan de parkeervraag. Goudappel Coffeng verwacht daarom dat door het gevoerde mobiliteitsbeleid van de Hogeschool van Amsterdam de parkeervraag door studenten en medewerkers kan worden gereduceerd. Dit beleid heeft geen effect op de overige bezoekers. Hoe groot de reductie is, wordt bepaald op basis van het daadwerkelijke gebruik van de Kohnstammhofgarage (zie hiervoor hoofdstuk 3).

---

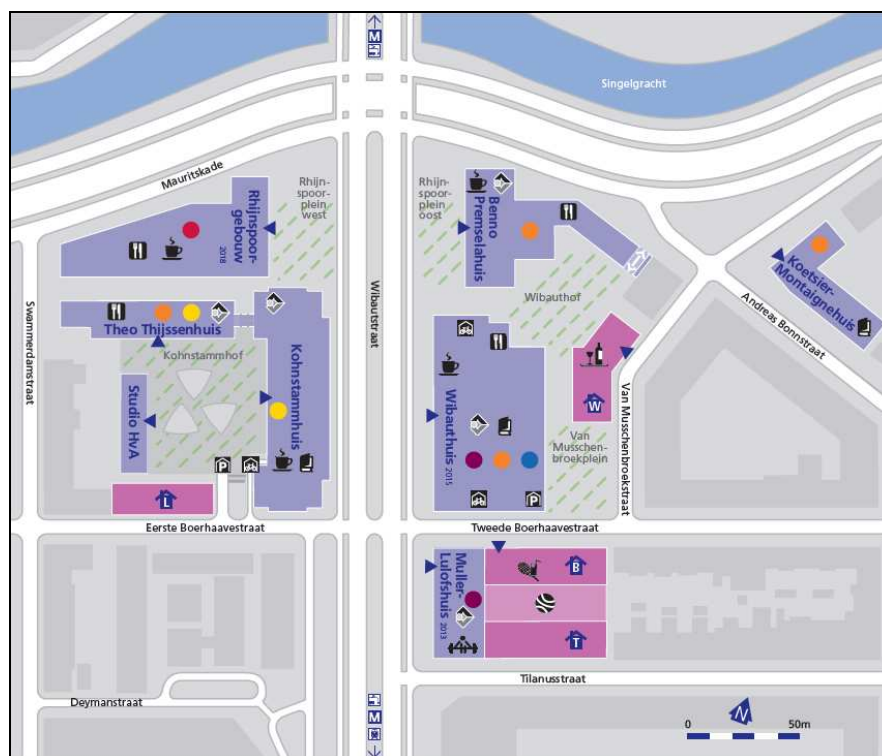
<sup>7</sup> Ter indicatie: voor medewerkers geldt een (voorlopig) jaartarief van € 1.600,-

# 3

## Actuele situatie Kohnstammhof

### 3.1 Inleiding

De parkeervraag van een ontwikkeling kan op basis van theoretische kentallen worden bepaald. Voor de ontwikkeling van het Rhijnspoorgebouw van de Hogeschool van Amsterdam kan echter ook geput worden uit daadwerkelijk gebruik. Grenzend aan de ontwikkelingslocatie van het Rhijnspoorgebouw ligt namelijk een reeds gerealiseerd deel van de Amstelcampus. De panden rondom het Kohnstammhof zijn weergegeven in figuur 3.1.



*Figuur 3.1: Plattegrond Amstelcampus*

In dit hoofdstuk wordt de theoretisch berekende parkeervraag voor de functies aan de Kohnstammhof vergeleken met het gebruik van de parkeergarage. Op deze wijze kan het effect van het mobiliteitsmanagement van de Hogeschool van Amsterdam inzichtelijk worden gemaakt.

## **3.2      Gebruik Kohnstammhofgarage**

De Kohnstammhofgarage is een parkeergarage met 123 parkeerplaatsen bestemd voor bezoekers en medewerkers van de Hogeschool van Amsterdam. Bezoekers kunnen met een vooraf aangeschafte (halve)dagpas parkeren of kosteloos wanneer zij vooraf zijn aangemeld. Medewerkers kunnen een parkeerpas aanschaffen om in de parkeergarage te parkeren.

Ook bewoners uit de omgeving kunnen gebruik maken van de parkeergarage. In de garage zijn 60 parkeerplaatsen hiervoor beschikbaar. De bewoners kunnen deze parkeerplaatsen op werkdagen tussen 18.00 en 8.00 uur gebruiken en in het weekend en op feestdagen de gehele dag.

Om het gebruik van de parkeerplaatsen in de parkeergarage te bepalen is zowel gekeken naar het aantal afgenomen parkeerpassen en aangemelde bezoekers in 2012, als naar de daadwerkelijke bezetting op een drietal momenten.

### **3.2.1      Uitgifte parkeerpassen**

Door de Hogeschool van Amsterdam is aangegeven dat in totaal 21 parkeerpassen voor vaste gebruikers is afgegeven. Het betreft 15 passen voor medewerkers en 6 passen voor studenten op medische indicatie.

### **3.2.2      Aangemelde bezoekers**

Door de Hogeschool van Amsterdam is ook het aantal bezoekers doorgegeven die aangemeld in de parkeergarage hebben geparkeerd. Dit zijn behalve externen (doorgaans leveranciers en bezoekers) ook medewerkers die geen parkeerpas hebben gekregen maar wel middels een kostenplaats een parkeerplaats reserveren. In tabel 3.1 is per maand het aantal aangemelde bezoekers, het aantal werkdagen en het gemiddelde aantal bezoekers per werkdag over 2012 weergegeven.

| maand     | aantal bezoekers | werkdagen | Gemiddeld aantal bezoekers per werkdag |
|-----------|------------------|-----------|----------------------------------------|
| januari   | 114              | 22        | 5,2                                    |
| februari  | 259              | 21        | 12,3                                   |
| maart     | 309              | 22        | 14,0                                   |
| april     | 351              | 19        | 18,5                                   |
| mei       | 287              | 21        | 13,7                                   |
| juni      | 402              | 23        | 17,5                                   |
| juli      | 305              | 22        | 13,9                                   |
| augustus  | 187              | 23        | 8,1                                    |
| september | 455              | 20        | 22,8                                   |
| oktober   | 447              | 23        | 19,4                                   |
| november  | 655              | 22        | 29,8                                   |
| december  | 468              | 15        | 31,2                                   |

Tabel 3.1: Aantal aangemelde bezoekers over 2012<sup>8</sup>

Uit tabel 3.1 blijkt dat in de Kohnstammhofgarage door 4.239 aangemelde bezoekers is geparkeerd. Gemiddeld zijn dit 16,8 bezoekers per werkdag. Het is echter niet reëel om voor de parkeervraag uit te gaan van dit gemiddelde. Uit figuur 3.1 blijkt namelijk ook dat er grote verschillen in de maandgemiddelden zit. Dit is het effect van vakanties, weersomstandigheden en aantal evenementen.

Buiten de aangemelde bezoekers, kunnen bezoekers ook met een vooraf aangeschafte (halve) dagkaart parkeren. De informatie hierover is bij Goudappel Coffeng niet bekend. Bij de berekening van de parkeervraag voor de Kohnstammhofgarage wordt daarom uitgegaan van het hoogste maandgemiddelde per werkdag (31 aangemelde bezoekers per werkdag<sup>9</sup>). Bij evenementen zal dit aantal hoger liggen. Veiligheidshalve wordt bij de berekening voor de reductiefactoren als gevolg van mobiliteitsmanagement uitgegaan van een bezoekersaantal gelijk aan 1,4 maal het hoogste maandgemiddelde.

De parkeervraag voor de functies rondom de Kohnstammhofgarage wordt bepaald op circa 65 parkeerplaatsen (21 parkeerpassen + 1,4 maal 31 aangemelde bezoekers).

### 3.2.3 Schouw

Op diverse momenten is de parkeerbezetting in de Kohnstammhof parkeergarage bepaald. Ook bureau Trajan heeft in opdracht van Stadsdeel Oost een meting gehouden in de garage. De parkeerbezetting is bepaald door de capaciteit van de garage (123 parkeerplaatsen) af te zetten naar het getelde aantal personenauto's. In tabel 3.2 zijn de resultaten weergegeven.

<sup>8</sup> Omwonenden die gebruik maken van 'dubbel gebruik' 's avonds en 's nachts maken geen onderdeel uit van deze tabel.

<sup>9</sup> In de praktijk zal de parkeervraag mogelijk lager zijn, aangezien de bezoekers verspreid over de dag kunnen komen. Met dit element wordt in deze analyse geen rekening gehouden.

|                                           | aantal parkeerplaatsen bezet | parkeerbezetting |
|-------------------------------------------|------------------------------|------------------|
| 25 februari 2013 – 11.00 uur              | 52                           | 41%              |
| 27 februari 2013 – 16.00 uur              | 43                           | 34%              |
| 28 februari 2013 – 11.00 uur              | 50                           | 39%              |
| 12 maart 2013 – 16.00 uur                 | 49                           | 38%              |
| Maart 2013 – 11.00 uur (onderzoek Trajan) | 49                           | 38%              |
| Maart 2013 – 14.00 uur (onderzoek Trajan) | 58                           | 45%              |
| Maart 2013 – 16.00 uur (onderzoek Trajan) | 48                           | 37%              |

Tabel 3.2: Resultaten parkeermeting Kohnstammhofgarage<sup>10</sup>

Uit tabel 3.2 blijkt dat er veel parkeerplaatsen in de parkeergarage overdag niet gebruikt worden. Tijdens de meting waren op het bepalende moment 58 parkeerplaatsen bezet. Dit aantal is vergelijkbaar met de inschatting op basis van het aantal uitgegeven parkeerpassen en aantal aangemelde bezoekers (februari en maart zijn verhoudingsgewijs iets rustigere maanden).

### 3.2.4 Conclusie gebruik Kohnstammhofgarage

Op basis van het gebruik van de Kohnstammhofgarage door medewerkers en bezoekers aan de Hogeschool van Amsterdam is de parkeervraag waarmee voor de functies rondom de Kohnstammhofgarage rekening moet worden gehouden 65 parkeerplaatsen.

## 3.3 Theoretische parkeervraagberekening

Rondom de Kohnstammhof parkeergarage liggen het Kohnstammhuis, Theo Thijssenhuis en Studio HvA. Deze locaties van de Hogeschool van Amsterdam bieden ruimte voor 5.700 studenten (zie tabel 3.3). In deze paragraaf wordt de parkeervraag berekend op de wijze, zoals in hoofdstuk 2 is beschreven. Vervolgens wordt de berekende parkeervraag vergeleken met het daadwerkelijke gebruik om het effect van het mobiliteitsbeleid te bepalen.

| Gebouw            | Aantal studenten |
|-------------------|------------------|
| Kohnstammhuis     | 5.000 studenten  |
| Theo Thijssenhuis | 600 studenten    |
| Studio HvA        | 100 studenten    |
| Totaal            | 5.700 studenten  |

Tabel 3.3: Programma Kohnstammhof (indicatief)

<sup>10</sup> De parkeermetingen zijn gehouden in een periode zonder schoolvakanties.

### Parkeerkencijfers

Op basis van de CROW-parkeerkencijfers blijkt dat de parkeervraag voor de Kohnstammhof met 5.700 studenten 314 parkeerplaatsen bedraagt. In tabel 3.4 is de verdeling van de parkeervraag over de verschillende doelgroepen weergegeven.

| Doelgroep         | Parkeervraag        |
|-------------------|---------------------|
| Studenten         | 208 parkeerplaatsen |
| Medewerkers       | 88 parkeerplaatsen  |
| Overige bezoekers | 18 parkeerplaatsen  |
| Totaal            | 314 parkeerplaatsen |

Tabel 3.4: parkeervraag op basis van CROW-parkeerkencijfers

### Amsterdamse situatie

Het autogebruik in Amsterdam ligt lager dan in andere gemeentes die als zeer sterk stedelijk worden aangeduid. De parkeervraag zoals berekend op basis de CROW-parkeerkencijfers wordt daarom gecorrigeerd op het autogebruik in Amsterdam (zie ook hoofdstuk 2.2). In tabel 3.5 is dit weergegeven. De parkeervraag bedraagt na correctie 211 parkeerplaatsen.

| Doelgroep         | Parkeervraag        |
|-------------------|---------------------|
| Studenten         | 129 parkeerplaatsen |
| Medewerkers       | 68 parkeerplaatsen  |
| Overige bezoekers | 14 parkeerplaatsen  |
| Totaal            | 211 parkeerplaatsen |

Tabel 3.5: parkeervraag op basis van Amsterdamse situatie

### Mobiliteitsbeleid

De Amstelcampus is gelegen in een gebied met parkeerregulering waarbij het parkeren € 4,- per uur kost. Daarnaast voert de Hogeschool van Amsterdam het beleid om autogebruik door medewerkers te ontmoedigen. Dit betekent dat het overgrote deel van de studenten en medewerkers niet met de auto naar de locatie komt. Uit het gebruik van de parkeergarage (zie hoofdstuk 3.1) blijkt dat de parkeervraag in totaal 61 parkeerplaatsen bedraagt. De reductie als gevolg van het mobiliteitsbeleid voor de doelgroep studenten bedraagt dan 90% en voor medewerkers 50%. In tabel 3.6 is de parkeervraag per doelgroep opgenomen.

| Doelgroep         | Parkeervraag       |
|-------------------|--------------------|
| Studenten         | 13 parkeerplaatsen |
| Medewerkers       | 34 parkeerplaatsen |
| Overige bezoekers | 14 parkeerplaatsen |
| Totaal            | 61 parkeerplaatsen |

*Tabel 3.6: parkeervraag rekening houdend met de lokale situatie en toepassing van mobiliteitsbeleid.*

### 3.4 Conclusie

Op basis van het huidige gebruik van de Kohnstammhofgarage kan worden geconcludeerd dat naast de Amsterdamse specifieke situatie ook het gevoerde Mobiliteitsbeleid van de Hogeschool van Amsterdam van grote invloed is op de parkeervraag. Hierdoor ligt de daadwerkelijke parkeervraag, lager dan wanneer deze puur op basis van theoretische kentallen wordt berekend. Als gevolg van het Mobiliteitsbeleid treedt een extra reductie op de parkeervraag op van 90% voor studenten en 50% voor medewerkers.

# 4

## Parkeervraag Rhijnspoorgebouw

Het Rhijnspoorgebouw krijgt een omvang van 20.000 m<sup>2</sup> bvo. In dit gebouw wordt het Domein Techniek van de Hogeschool van Amsterdam gevestigd. Deze locatie zal plaats gaan bieden aan circa 6.000 studenten en 400 medewerkers. In dit hoofdstuk is de berekening van de parkeervraag voor het Rhijnspoorgebouw opgenomen. Hierbij wordt uitgegaan van de systematiek en uitgangspunten die zijn opgenomen in de voorgaande hoofdstukken (paragraaf 2.2 en paragraaf 3.3).

### Parkeerkencijfers

Op basis van de CROW-parkeerkencijfers blijkt dat de parkeervraag voor de hogeschool met 6.000 studenten 330 parkeerplaatsen bedraagt. In tabel 4.1 is de verdeling van de parkeervraag over de verschillende doelgroepen weergegeven.

| Doelgroep         | Parkeervraag        |
|-------------------|---------------------|
| Studenten         | 219 parkeerplaatsen |
| Medewerkers       | 92 parkeerplaatsen  |
| Overige bezoekers | 19 parkeerplaatsen  |
| Totaal            | 330 parkeerplaatsen |

*Tabel 4.1: parkeervraag op basis van CROW-parkeerkencijfers*

### Amsterdamse situatie

Na correctie van de berekende parkeervraag op basis van de CROW-parkeerkencijfers op de Amsterdamse situatie bedraagt de parkeervraag 222 parkeerplaatsen. In tabel 4.2 is dit weergegeven.

| Doelgroep         | Parkeervraag        |
|-------------------|---------------------|
| Studenten         | 136 parkeerplaatsen |
| Medewerkers       | 71 parkeerplaatsen  |
| Overige bezoekers | 15 parkeerplaatsen  |
| Totaal            | 222 parkeerplaatsen |

*Tabel 4.2: parkeervraag op basis van Amsterdamse situatie*

### Mobiliteitsbeleid

Als gevolg van het te voeren Mobiliteitsbeleid zullen minder studenten en medewerkers met de auto naar de locatie komen, dan berekend met de kentallen in tabel 4.2. Hoewel het effect wellicht groter zal zijn, wordt gerekend met de reductiefactoren zoals deze in het vorige hoofdstuk zijn bepaald (90% voor studenten en 50% voor medewerkers). De parkeervraag op de locatie kan hierdoor worden gereduceerd tot 65 parkeerplaatsen. In tabel 4.3 is de parkeervraag per doelgroep opgenomen.

| Doelgroep         | Parkeervraag       |
|-------------------|--------------------|
| Studenten         | 14 parkeerplaatsen |
| Medewerkers       | 36 parkeerplaatsen |
| Overige bezoekers | 15 parkeerplaatsen |
| Totaal            | 65 parkeerplaatsen |

*Tabel 4.3: parkeervraag rekening houdend met de locale situatie en toepassing van mobiliteitsbeleid.*

### Conclusie

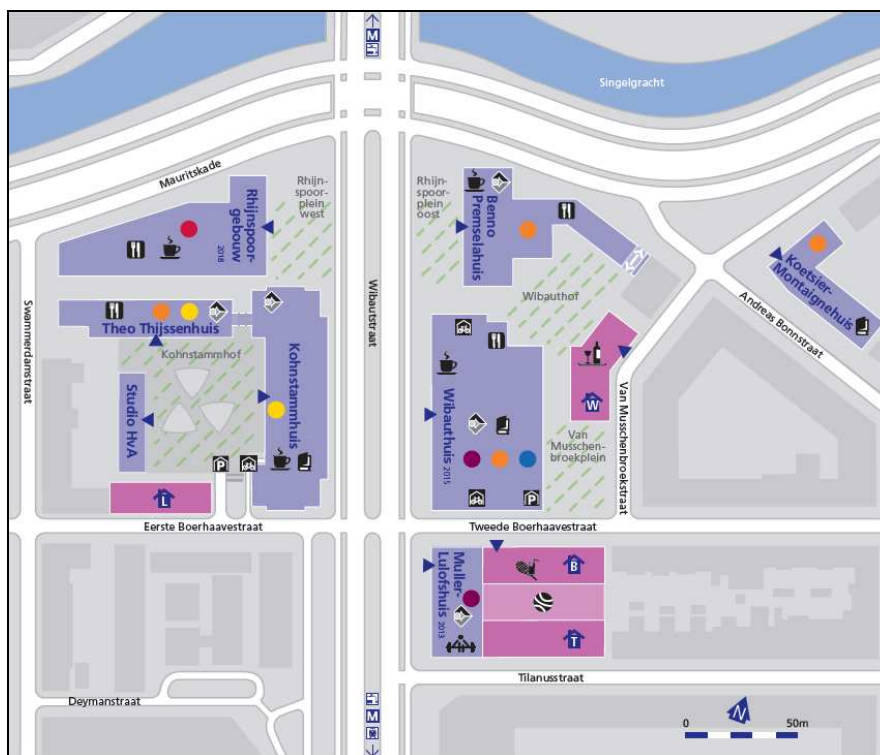
De parkeervraag van het Rhijnspoorgebouw bedraagt 65 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen voor leveranciers en dergelijk zullen in de directe nabijheid van het pand moeten worden gerealiseerd. De overige parkeervraag voor studenten, medewerkers en bezoekers kan ook op beperkte loopafstand worden opgelost.

Op dit moment heeft de Kohnstammgarage een restcapaciteit van 58 parkeerplaatsen. Deze restcapaciteit kan worden ingezet voor het opvangen van de parkeervraag van het Rhijnspoorgebouw. De overige parkeercapaciteit dient gevonden te worden in de andere parkeergarage. In het volgende hoofdstuk wordt bekeken of met deze oplossing ook na realisatie van de gehele Amstelcampus sprake is van voldoende parkeercapaciteit.

# 5

## Amstelcampus

De ontwikkeling op de Rhijnspoorlocatie functioneert niet als een op zichzelf staande locatie. De ontwikkeling is onderdeel van de Amstelcampus (zie figuur 5.1).



*Figuur 5.1: Plattegrond Amstelcampus*

De Amstelcampus biedt ruimte aan circa 28.000 studenten en 2.000 medewerkers. Daarnaast worden ook een aantal studentenwoningen ontwikkeld. De Amstelcampus kent twee parkeergarages: de (private) Kohnstammhofgarage met 123 parkeerplaatsen en de

(openbare) Wibautgarage met 270 parkeerplaatsen. In totaal komen er dus 393 parkeerplaatsen.

Op dit moment is de Amstelcampus in aanbouw. Het Kohnstammhuis (inclusief parkeergarage), Theo Thijssenhuis, Studio HvA, Koetsier-Montaignehuis en Benno Premselahuis zijn inmiddels in gebruik. Het Muller-Lulofshuis en Wibauthuis zijn in aanbouw en het Rhijnspoorgebouw zit in de planningsfase.

In tabel 5.1 is het aantal te verwachten studenten per gebouw opgenomen.

| Gebouw                 | Aantal studenten               |
|------------------------|--------------------------------|
| Kohnstammhuis          | 5.000 studenten                |
| Theo Thijssenhuis      | 600 studenten                  |
| Studio HvA             | 100 studenten                  |
| Benno Premselahuis     | 5.000 studenten                |
| Koetsier-Montaignehuis | 1.200 studenten                |
| Muller-Lulofshuis      | 4.000 studenten                |
| Wibauthuis             | 7.000 studenten                |
| Rhijnspoorgebouw       | 6.000 studenten                |
| Totaal                 | 28.900 studenten <sup>11</sup> |

Tabel 5.1: Programma Amstelcampus (indicatief)

Ook de parkeervraag van de gehele Amstelcampus is bepaald op basis van de drie stappen zoals in hoofdstuk 2.2 beschreven. Het resultaat van deze berekeningen is in de volgende tabellen opgenomen:

1. Berekening parkeervraag met algemene parkeerkencijfers (tabel 5.2).
2. Afstemming parkeervraag op Amsterdamse specifieke situatie (tabel 5.3).
3. Effect van mobiliteitsbeleid (tabel 5.4).

### Parkeerkencijfers

| Doelgroep         | Parkeervraag          |
|-------------------|-----------------------|
| Studenten         | 1.023 parkeerplaatsen |
| Medewerkers       | 431 parkeerplaatsen   |
| Overige bezoekers | 86 parkeerplaatsen    |
| Totaal            | 1.540 parkeerplaatsen |

Tabel 5.2: parkeervraag op basis van CROW-parkeerkencijfers

<sup>11</sup> In de berekening wordt uitgegaan van 28.000 studenten.

### Amsterdamse situatie

| Doelgroep         | Parkeervraag          |
|-------------------|-----------------------|
| Studenten         | 634 parkeerplaatsen   |
| Medewerkers       | 332 parkeerplaatsen   |
| Overige bezoekers | 70 parkeerplaatsen    |
| Totaal            | 1.036 parkeerplaatsen |

Tabel 5.3: parkeervraag op basis van Amsterdamse situatie

### Mobiliteitsbeleid

| Doelgroep         | Parkeervraag        |
|-------------------|---------------------|
| Studenten         | 64 parkeerplaatsen  |
| Medewerkers       | 166 parkeerplaatsen |
| Overige bezoekers | 70 parkeerplaatsen  |
| Totaal            | 300 parkeerplaatsen |

Tabel 5.4: parkeervraag rekening houdend met de locale situatie en toepassing van mobiliteitsbeleid.

### Conclusie

Uit tabel 5.4 blijkt dat voor de gehele Amstelcampus, inclusief het Rhijnspoorgebouw, bij het gevoerde mobiliteitsbeleid door de Hogeschool van Amsterdam circa 300 parkeerplaatsen benodigd zijn. De twee parkeergarages beschikken samen over 393 parkeerplaatsen. Dit betekent dat voldoende parkeerruimte gepland is en dat voor het Rhijnspoorgebouw geen eigen parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden.

# 6

## Conclusie

Op basis van het gebruik van de parkeervoorziening en onderwijsgebouwen rondom het Kohnstammhof is de te verwachten parkeervraag voor het Rhijnspoorgebouw bepaald. Uit het gebruik van de parkeergarage Kohnstammhof blijkt dat het actieve mobiliteitsbeleid door de Hogeschool van Amsterdam het autogebruik ontmoedigd en dat de parkeervraag daardoor lager is, dan op basis van parkeerkentallen wordt berekend. Uit de analyse blijkt dat het mobiliteitsbeleid (in combinatie met betaald parkeren) een reductie geeft van 90% op de parkeervraag van studenten en een reductie van 50% op de parkeervraag door medewerkers. De huidige parkeervraag van de Kohnstammhofgarage is 65 parkeerplaatsen.

De parkeervraag voor het Rhijnspoorgebouw is bepaald op 65 parkeerplaatsen, 50 parkeerplaatsen voor studenten en medewerkers en 15 parkeerplaatsen voor overige bezoekers. Deze overige bezoekers zijn bijvoorbeeld leveranciers, zakelijk bezoek en gastdocenten. Leveranciers zullen in de directe nabijheid van het Rhijnspoorgebouw parkeren. De overige parkeerders kunnen ook op korte afstand, bijvoorbeeld in de Kohnstammhof- of Wibautgarage, worden geacommodeerd. De Kohnstammhofgarage kent op dit moment een restcapaciteit van 58 parkeerplaatsen.

Op basis van de berekening van de parkeervraag voor de gehele Amstelcampus blijkt dat voor deze onderwijsfuncties samen 300 parkeerplaatsen benodigd zijn. In de Kohnstammhofgarage en Wibautgarage zijn samen 393 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit betekent dat deze twee garages voldoende parkeerplaatsen hebben om bij het dagelijkse gebruik de parkeervraag van de Amstelcampus op te vangen, inclusief de parkeervraag van het Rhijnspoorgebouw. Er is zelfs nog restcapaciteit beschikbaar om bij evenementen de extra parkeervraag op te vangen.

Vestiging Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam  
T (020) 420 92 17  
F (020) 420 63 47

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel**  
**Coffeng**