

Parkeerdrukmeting Swammerdambuurt 2013

Projectbureau Oost
Stadsdeel Oost
Maart 2013

TRAJAN
SO146



Inhoud

Conclusies en aanbevelingen	IV
1 Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Leeswijzer	2
2 Onderzoeksopzet.....	3
2.1 Inleiding.....	3
2.2 Onderzoeksgebied	3
2.3 Uitgangspunten parkeercapaciteit.....	3
2.3.1 Definities	3
2.3.2 Veranderingen ten opzichte van 2011	5
2.4 Uitgangspunten parkeerdruk	6
2.4.1 Definities	6
2.4.2 Parkeerdruk.....	6
2.4.3 Fout parkeren.....	7
2.5 Overige opmerkingen.....	7
3 Uitkomsten parkeerdrukmeting.....	8
3.1 Inleiding.....	8
3.2 Uitkomsten parkeerdruk.....	8
3.3 Parkeerduur en herkomst voertuigen.....	9
3.4 Vergelijking tussen 2011 en 2013	11
3.4.1 Parkeerdruk.....	11
3.4.2 Foutparkeren.....	13
4 Bezetting Kohnstammgarage	14
4.1 Inleiding.....	14
4.2 Bezetting Kohnstammgarage	14
5 Gevolgen opheffen parkeerterrein Rhijnspoor	16
5.1 Gevolgen exclusief Kohnstammgarage	16
5.2 Gevolgen inclusief Kohnstammgarage.....	17
COLOFON	19

Conclusies en aanbevelingen

1 Parkeerdrukmeting

In maart 2013 is een intervalmeting verricht naar de parkeerdruk in de Swammerdambuurt. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk gedurende het grootste deel van de dag beneden het acceptabele niveau van 90 procent ligt. Na zeven uur 's avonds stijgt de parkeerdruk naar waarden boven 90 procent en bereikt tussen acht en negen uur 's avonds een piek van 95,6 procent. Ook 's nachts en in de vroege ochtend ligt de parkeerdruk rond 95 procent.

Overdag tussen negen uur 's ochtends en zes uur in de middag varieert de parkeerdruk tussen 75 en 80 procent.

2 Herkomst en parkeerduur

Circa 30 procent van de aanwezige voertuigen om 6 uur 's ochtends komt de rest van de dag niet van zijn plek. Ongeveer 45 procent vertrekt op een gegeven moment uit de buurt en keert later weer terug. Deze beide groepen bestaan hoofdzakelijk uit vergunninghouders met een bewonersvergunning. De vergunninghouders zijn vrijwel alle afkomstig uit vergunningsgebied SO-35b.

Ongeveer tien procent bestaat uit een gemêleerde groep vertrekkers en aankomers; voertuigen aanwezig bij de start van het onderzoek die na vertrek niet meer terug kwamen en vice versa.

Het restant van de parkeerders is voor een bepaalde periode aanwezig in de buurt. Dit zijn deels werkenden met een lange parkeerduur, en bezoekers met een kortere parkeerduur (vier uur of minder). Opvallend is dat deze bezoekers tussen zeven en tien uur in de avond de oorzaak zijn van de piek in parkeerdruk. De bezoekers parkeren dan vooral in het noordelijk deel van de Swammerdambuurt (Mauritsstraat, Rhijnspoorplein).

3 Vergelijking met 2011

In vergelijking met 2011 valt op dat de parkeerdruk in 2013 over de hele periode tot 20 procent lager is dan in 2011, met uitzondering van de periode tussen zes en zeven uur 's avonds, wanneer deze op een vergelijkbaar niveau als in 2011 ligt. De oorzaken voor de lagere parkeerdruk zijn duidelijk:

- Er is in 2013 een aantal van 27 meer parkeerplaatsen beschikbaar in het maaiveld, en sindsdien een parkeergarage in de buurt;
- Er is een kleiner aantal voertuigen geteld dan in 2011, met uitzondering van de periode tussen zes en tien uur 's avonds. In deze periode zijn er meer voertuigen geteld dan in 2011.

De combinatie van een hoger aantal parkeerplaatsen en minder voertuigen leidt tot een lagere parkeerdruk. Opvallend is wel de verschuiving van de piek in aantal voertuigen van 's nachts in 2011 naar de vroege avond in 2013. Dit hangt mogelijk samen met hogere toestroom van bezoekers die op het Rhijnspoorplein parkeren omdat daar vrijwel altijd plaats is.

De lagere parkeerdruk (en afname van bouwwerkzaamheden) heeft ook gevolgen gehad voor de mate van foutparkeren in de buurt. Dit is minder dan de helft van het niveau van 2011.

4 Kohnstammgarage

De parkeergarage onder het Kohnstammhuis is tussen 18:00 en 8:00 uur deels beschikbaar voor vergunninghouders. Hiervan wordt echter weinig gebruik gemaakt. Mogelijk heeft dit te maken met het feit dat er gezien de parkeerdruk in de buurt geen noodzaak is om hier te parkeren. De aanwezige voertuigen zijn in de vroege avond in de garage gearriveerd, op dat moment was de parkeerdruk op het maaiveld op het hoogste niveau. Op dit moment lijken vergunninghouders vooral uit te wijken naar het Rhijnspoorplein.

5 Opheffen Rhijnspoorplein

Met het opheffen van de parkeercapaciteit op het Rhijnspoorplein zal de parkeerdruk in de buurt toenemen, met name na zes uur 's avonds. Het Rhijnspoorplein wordt op drie manieren gebruikt: lang parkerende werkenden en vergunninghouders overdag, in de vroege avond een piek in bezoekers en later op de avond een toenemend aantal vergunninghouders.

Overdag zal sluiting gezien de overcapaciteit in de buurt weinig problemen opleveren en na zes uur in de avond wordt vergunninghouders de mogelijkheid geboden gebruik te maken van de Kohnstammgarage, waar voldoende plekken vrij zijn om dit op te vangen. Daarmee concentreert het probleem zich op de vroege avond – waar vooral externe parkeerders de oorzaak vormen. Met inbegrip van de Kohnstammgarage is het knelpunt slechts kort van duur: tussen acht en negen uur 's avonds. Mogelijk zal (een deel van) de groep bezoekers met het verdwijnen van het Rhijnspoorplein ook geheel wegblijven of een andere parkeerlocatie kiezen.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Stadsdeel Oost en het Projectbureau Oost, wensen inzicht in de ontwikkeling van de parkeerdruk in de Swammerdambuurt. De Swammerdambuurt ligt tussen de Mauritskade, Wibautstraat, Eerste Oosterparkstraat en de Amstel.

In 2011 zijn reeds enkele metingen uitgevoerd, deze meting biedt naast de stand van de parkeerdruk in maart 2013 ook een vergelijking met de situatie in 2011. Tevens wordt een inventarisatie geboden van de gevolgen van het opheffen van de 60 parkeerplaatsen aan het Rhijnspoorplein en is de bezetting van de Kohnstammhofgarage door vergunninghouders onderzocht.

1.2 Leeswijzer

De rapportage is als volgt ingedeeld. In hoofdstuk 2 wordt een overzicht geboden van de onderzoeksmethodiek. Hoofdstuk 3 beschrijft de uitkomsten van de parkeerdrukmeting. In hoofdstuk 4 komt de bezetting van de Kohnstammgarage aan de orde en hoofdstuk 5 besluit met een doorrekening van de gevolgen van het sluiten van het Rhijnspoorplein.

2 Onderzoeksopzet

2.1 Inleiding

De parkeermeting bestond uit het inventariseren van de kentekens van alle aanwezige voertuigen in het aanwezige parkeerareaal per straatsectie, uitgesplitst naar bezetting op openbare en bijzondere parkeerplaatsen. Ook de foutparkeerders zijn geïnventariseerd. De meting is verricht op dinsdag 5 maart en in de nacht van 5 op 6 maart 2013. Vanaf 6:00 uur is elk uur een telling uitgevoerd tot 23:00 uur. Verder is er in de vroege ochtend een nachtmeting verricht tussen 2:00 en 3:00 uur, waarmee het totaal op 18 metingen komt. Paragraaf 2.4 gaat dieper in op de onderzoeksmethodiek van de parkeerdruk en de definiëring van de terminologie.

2.2 Onderzoeksgebied

De Swammerdambuurt wordt begrensd door de Amstel, Singelgracht, Wibautstraat en Eerste Oosterparkstraat. In dit onderzoek is de gebiedsindeling van de eerdere metingen gevolgd, namelijk beide zijden van de grensstraten Wibaut- en Eerste Oosterparkstraat, inclusief het parkeerterrein bij de HVA.

Deze indeling wijkt af van de buurtindeling van O+S, die de buurtgrens legt op de middellijn van bovengenoemde straten.

2.3 Uitgangspunten parkeercapaciteit

2.3.1 Definities

Het onderzoek is uitgevoerd in een gebied met een betaaldparkerenregime waarbij de meeste parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn, met uitzondering van een aantal bijzondere parkeerplaatsen, aangeduid met een bord RVV E5 t/m E9 (zie figuur 2.3.1). Voorbeelden hiervan zijn invalidenplekken (E6), laad/loslocaties (E7) en bijzondere voertuigcategorieën (E8) en plekken voor vergunninghouders (zoals autodate; E9).

Figuur 2.3.1 Overzicht E-borden (bijzondere parkeerplaatsen)



E6



E7

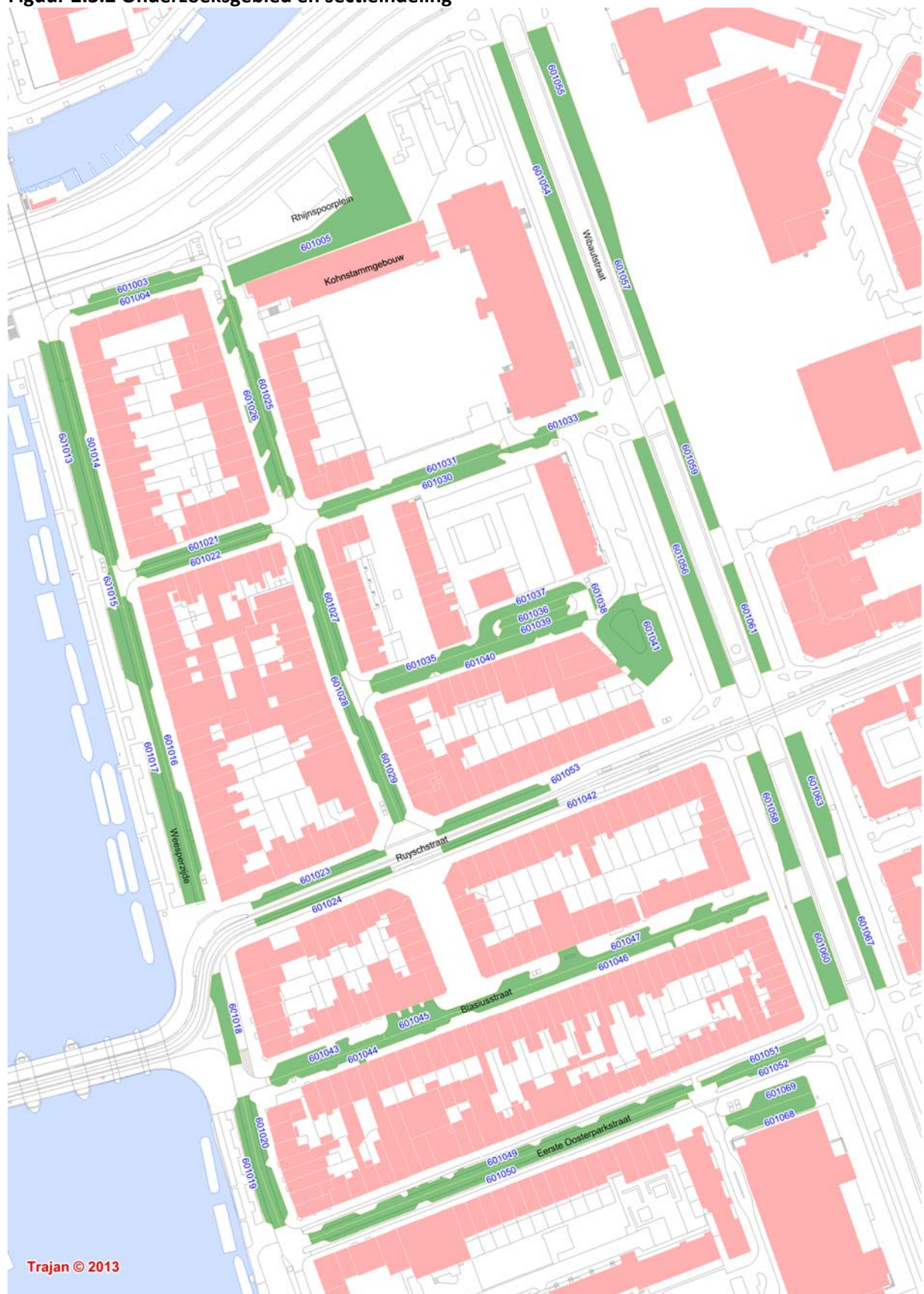


E8



E9

Figuur 2.3.2 Onderzoeksgebied en sectieindeling



In dit rapport wordt onderscheid gemaakt tussen bruto capaciteit, openbare capaciteit en actuele (reële) capaciteit. Hieronder wordt het volgende verstaan:

Bruto capaciteit:	het totaal aan parkeerplaatsen dat binnen het onderzoeksgebied aanwezig is, exclusief privé-parkeerplaatsen.
Openbare capaciteit:	de totale capaciteit minus de actieve bijzondere parkeerplaatsen. Indien deze met een venstertijd zijn geregeld, tellen de plekken buiten de venstertijden mee in de openbare capaciteit.
Actuele capaciteit:	het aantal overblijvende openbare parkeerplaatsen na aftrek van opgebroken parkeerplaatsen, venstertijden, of anderszins aan de openbaarheid onttrokken parkeerplaatsen zoals buiten gebruik zijnde capaciteit in verband met markten, etc.

2.3.2 Veranderingen ten opzichte van 2011

De bruto capaciteit in het maaiveld in de Swammerdambuurt bedroeg in september 2011 423 parkeerplaatsen. In maart 2013 zijn dit er 458. Het totaal aantal openbare parkeerplaatsen bedroeg in 2011 391 parkeerplaatsen en in 2013 waren dit er 418.

Ten opzichte van de meting van september 2011 is de bruto capaciteit dus met 35 parkeerplaatsen toegenomen. Van deze 35 parkeerplaatsen zijn 27 openbaar en de resterende 8 plekken bijzonder. Tabel 2.3.3 geeft een overzicht van de straten waarvan de capaciteit is veranderd.

Tabel 2.3.3 Mutaties capaciteit maaiveld Swammerdambuurt 2011 – 2013*

ID	straat	Bruto capaciteit			Openbare capaciteit		
		2011	2013	verschil	2011	2013	verschil
601005	Rhijnspoorplein	44	60	16	42	60	18
601020	Weesperzijde	9	10	1	-	-	-
601038	Deymanstraat	7	4	-3	7	4	-3
601041	Deymanstraat (plein)	6	16	10	6	16	10
601054	Wibautstraat	-	5	5	-	-	-
601056	Wibautstraat	-	3	3	-	1	1
601067	Wibautstraat	-	3	3	-	1	1
Totaal mutaties		66	101	35	55	82	27
Overig Swammerdambuurt		357	357	-	336	336	-
Eindtotaal		423	458	35	391	418	27

*meetmoment 21:00 uur 's avonds; excl. met venstertijd geregelde plekken

Ten opzichte van september 2011 zijn er de volgende mutaties geweest:

- Rhijnspoorplein: toevoeging van 18 parkeerplaatsen; inclusief opheffing twee invalidenplekken;
- Weesperzijde: toevoeging één parkeerplaats ten behoeve van autodate (niet openbaar);
- Deymanstraat reconstructie van het pleintje voor Miquel; per saldo 7 plekken extra;
- Wibautstraat: toevoeging van bruto 11 plekken, deze plekken zijn echter niet openbaar; er zijn vier laad- en losvoorzieningen gerealiseerd (8 plekken); een invalideplek en twee invalidenplekken met een venstertijd (die daarmee 's avonds openbaar zijn).

Naast deze mutaties is er in de avonduren tussen 18:00 en 08:00 uur een zestigtal parkeerplaatsen in het Kohnstammgebouw beschikbaar voor vergunninghouders. Deze plekken zijn wel geïnventariseerd maar worden apart beschreven om de vergelijkbaarheid met de 2011-meting te behouden.

2.4 Uitgangspunten parkeerdruk

2.4.1 Definities

Voor het berekenen van de parkeerdruk zijn twee gegevens van belang:

- de bezetting; oftewel het aantal getelde voertuigen en/of objecten per parkeersectie;
- de capaciteit; oftewel het aantal parkeerplaatsen per parkeersectie.

De capaciteit is reeds aan de orde gekomen in paragraaf 2.3; de bezetting is op straat gemeten. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van kentekenonderzoek. Door koppeling aan een vergunningsbestand kon inzicht worden verkregen in de herkomst van een groot deel van de parkeerders.

2.4.2 Parkeerdruk

Bij het berekenen van de parkeerdruk wordt de bezetting gerelateerd aan de parkeercapaciteit. In deze rapportage worden de volgende gegevens gepresenteerd:

- Netto openbare parkeerdruk: het aantal goed geparkeerde voertuigen inclusief objecten op openbare parkeerplaatsen gedeeld door de actuele parkeercapaciteit.
- Bruto openbare parkeerdruk: het aantal goed én fout geparkeerde voertuigen inclusief objecten op openbare parkeerplaatsen, gedeeld door de actuele parkeercapaciteit.

In deze rapportage wordt de bruto openbare parkeerdruk gebruikt als maatstaf. Wanneer in het vervolg van deze rapportage de term 'parkeerdruk' wordt gebruikt zonder nadere aanduiding dan betreft dit bruto openbare parkeerdruk, tenzij anders vermeld of nader aangeduid.

Bij het meten van parkeerdruk zijn twee criteria van belang: als de parkeerdruk boven 100 procent is, staan er in feite meer voertuigen dan dat er parkeerplaatsen zijn. Dit hoeft niet te betekenen dat er veel fout wordt geparkeerd, omdat met name in ongemarkeerde parkeerstroken de capaciteit arbitrair op 5½ meter is vastgesteld terwijl er in werkelijkheid vaak meer voertuigen kunnen parkeren.

Ook een parkeerdruk van minder dan 100 procent kan problematisch zijn; zo wordt algemeen aangenomen dat bij een parkeerdruk hoger dan 90 procent vrije parkeerplaatsen dermate schaars zijn dat zoekverkeer sterk toeneemt. Een parkeerdruk van 90 procent of minder wordt in een stedelijke omgeving beschouwd als acceptabel.

2.4.3 Fout parkeren

Bij het bepalen van de mate van fout parkeren is uitgegaan van de bepalingen in artikel 23, 24 en 25 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Op de volgende locaties mag niet worden geparkeerd:

- bij een kruispunt of oversteekplaats op een afstand van minder dan vijf meter daarvan;
- voor een inrit of een uitrit;
- bij een bushalte of op de rijbaan langs een busstrook;
- langs een gele doorgetrokken streep.

Geparkeerde voertuigen die op deze plekken zijn aangetroffen worden aangemerkt als foutparkeerders. Daarnaast worden de volgende parkeeracties aangemerkt als foutparkeren:

- indien aangegeven parkeren buiten parkeervakken, (half) op trottoirs, rijbaan, wegberm, etc.;
- dubbel parkeren;
- parkeren op locaties die (tijdelijk) niet voor openbaar parkeren zijn aangewezen: laad- en los-, autodate en invalidenparkeerplaatsen (zonder vergunning), etc.

2.5 Overige opmerkingen

Er waren op het moment van de meting geen opbrekingen ter plaatse. De openbare capaciteit is daarmee hetzelfde als de actuele capaciteit.

3 Uitkomsten parkeerdrukmeting

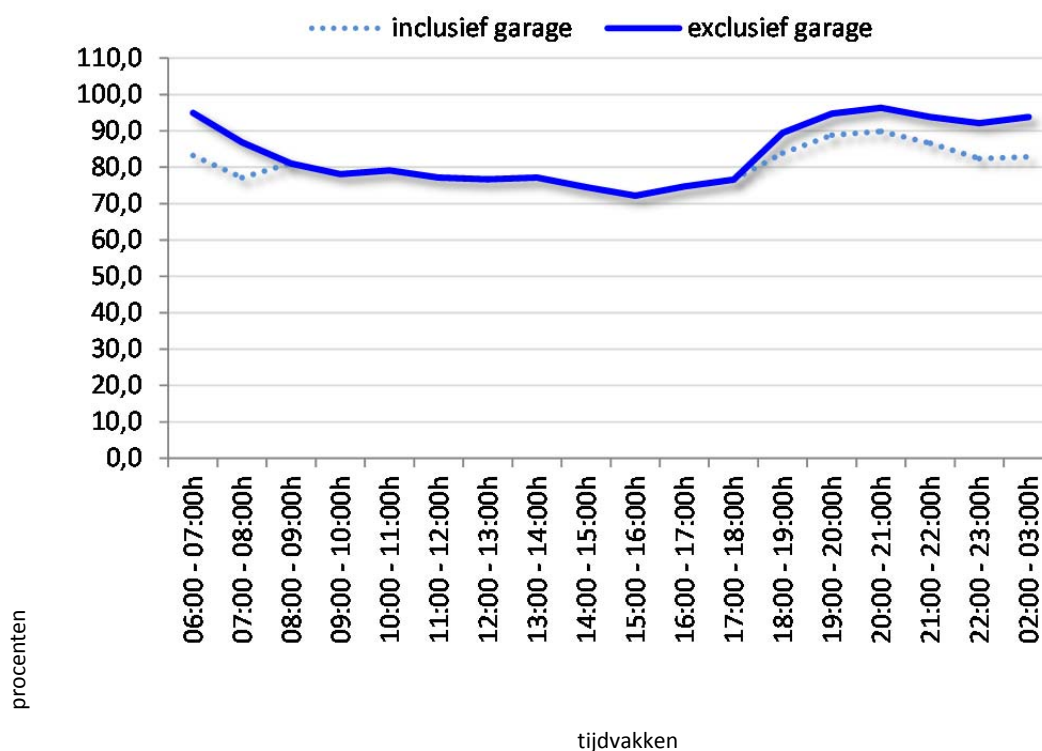
3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de uitkomsten van de parkeerdrukmeting van 5 en 6 maart 2013. Hierbij zal eerst worden ingegaan op de algemene uitkomsten voor het gehele gebied. Tevens is er een vergelijking gemaakt met de meting uit september 2011.

3.2 Uitkomsten parkeerdruk

De ontwikkeling van de parkeerdruk op basis van de getelde voertuigen is weergegeven in figuur 3.2.1. In de vroege ochtend ligt deze op 95 procent. In de loop van de dag daalt deze geleidelijk tot circa 72 procent na drie uur in de middag. Na 18:00 uur neemt de parkeerdruk weer toe tot de piek tussen acht en negen uur 's avonds.

Figuur 3.2.1 Ontwikkeling parkeerdruk 6:00 – 3:00 uur



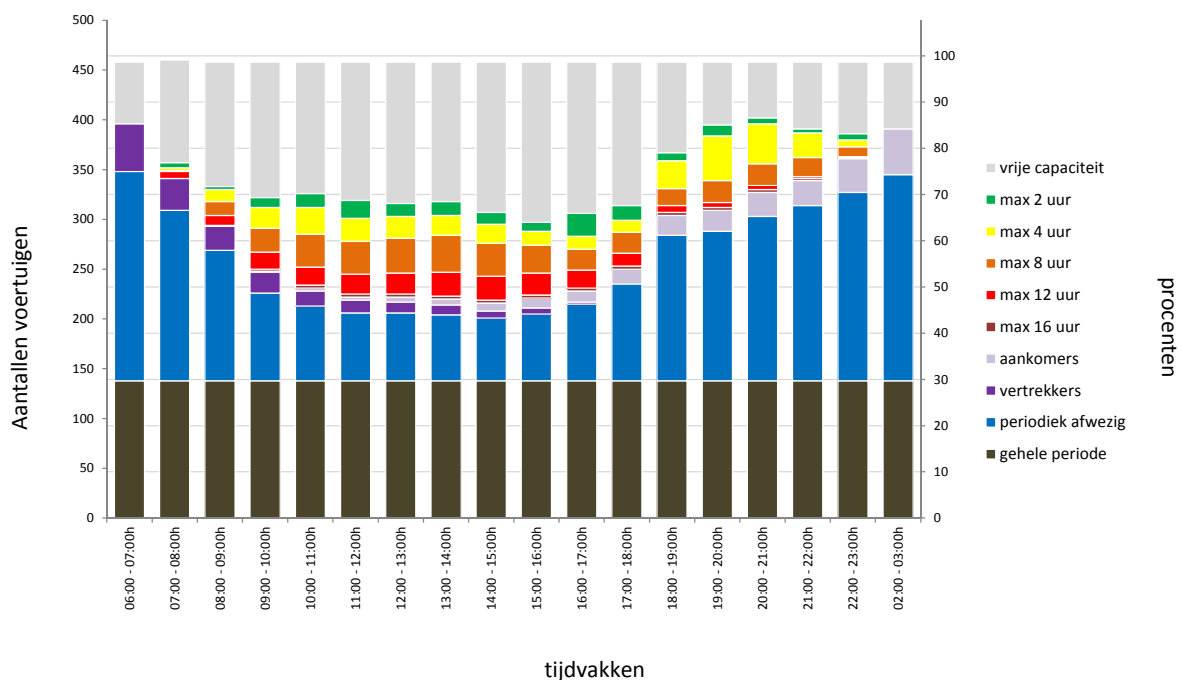
De invloed van de 60 parkeerplaatsen in de Kohnstammgarage is ook in de grafiek zichtbaar. Als deze in de totaalrekening wordt betrokken daalt de parkeerdruk in de buurt op de momenten dat deze toegankelijk is naar een lager niveau. Dit heeft te maken met het feit dat de garage grotendeels leeg staat, en de lege plekken bij de openbare capaciteit van de buurt zijn opgeteld.

3.3 Parkeerdur en herkomst voertuigen

Door middel van kentekenonderzoek is de parkeerdur berekend. Hiermee kan een indruk worden verkregen in herkomst en parkeerdoel van de voertuigen. Deze is weergegeven in figuur 3.3.1.

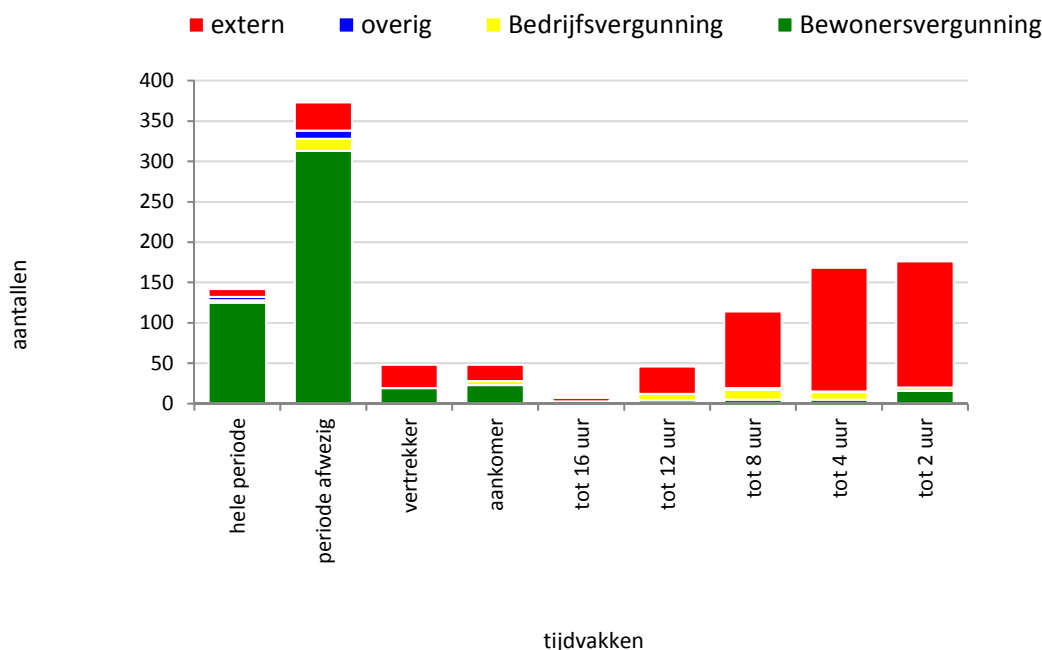
In totaal zijn er gedurende de onderzoeksperiode - los van de Kohnstammgarage - 853 verschillende voertuigen geteld. Daarmee wordt dagelijks elke parkeerplaats in de buurt gemiddeld door twee verschillende voertuigen bezet.

Figuur 3.3.1 Aanwezigheid en parkeerdur voertuigen Swammerdambuurt



Opvallend is dat circa 30 procent van de bezetting om 6 uur 's ochtends gedurende het onderzoek niet van zijn plek komt. Ongeveer 45 procent vertrekt op een gegeven moment uit de buurt en keert later weer terug. Figuur 3.3.2 laat zien dat beide groepen hoofdzakelijk bestaan uit vergunninghouders met een bewonersvergunning.

Verder is er enerzijds een groep vertrekkers, die bij de start van het onderzoek aanwezig waren, in de loop van de dag vertrekken en niet meer terug komen, en anderzijds een groep aankomers die in de loop van de dag aankomen en nog aanwezig zijn bij de laatste meting. Deze groep neemt ongeveer tien procent in van de begin- en eindbezetting en bestaat uit zowel vergunninghouders als (externe) parkeerders zonder vergunning. Wel valt op dat het aandeel externe parkeerders bij de vertrekkers groter is, dan bij de aankomers. Het betaald parkeren regime speelt hierbij mogelijk een rol.

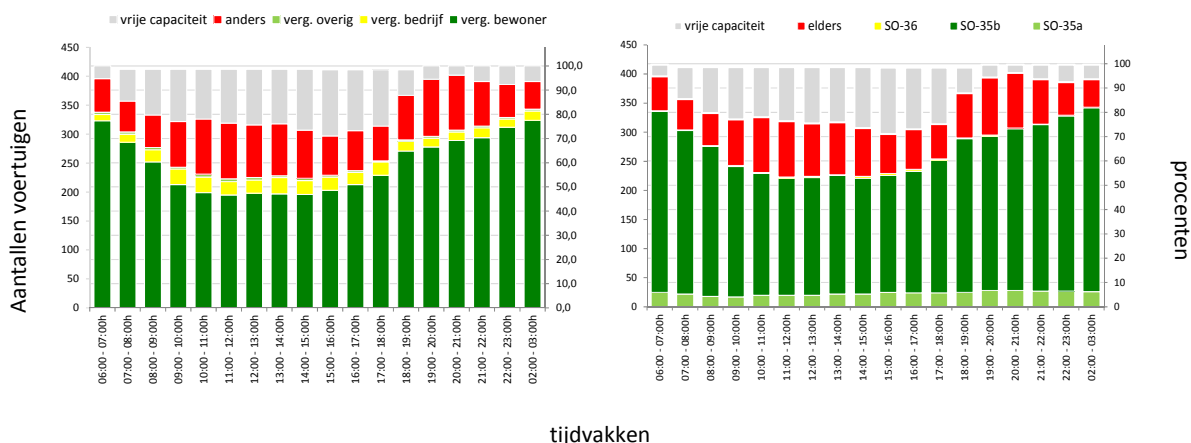
Figuur 3.3.2 Aanwezigheid en parkeerduur voertuigen Swammerdambuurt

Het restant van de parkeerders is voor een bepaalde periode aanwezig in de buurt. Een deel van deze groep werkt in het gebied gezien de parkeerduur en het hogere aandeel bedrijfsvergunningen in die categorieën. De groep parkeerders met een kortere parkeerduur dan acht uur bestaat grotendeels uit externe parkeerders.

Opvallend in figuur 3.3.1 is verder dat de parkeerdruk in de piek (tussen zeven en tien uur in de avond) wordt veroorzaakt door bezoekers. Deze parkeren in deze periode vooral in het noordelijk deel van de Swammerdambuurt (Mauritsstraat, Rhijnspoorplein).

De herkomst van voertuigen is weergegeven in figuur 3.3.3. In het linkerdiagram is de soort vergunning gepresenteerd, in het rechterdiagram het betreffende vergunningsgebied. Het aantal

Figuur 3.3.3 Ontwikkeling parkeerdruk naar soort vergunning



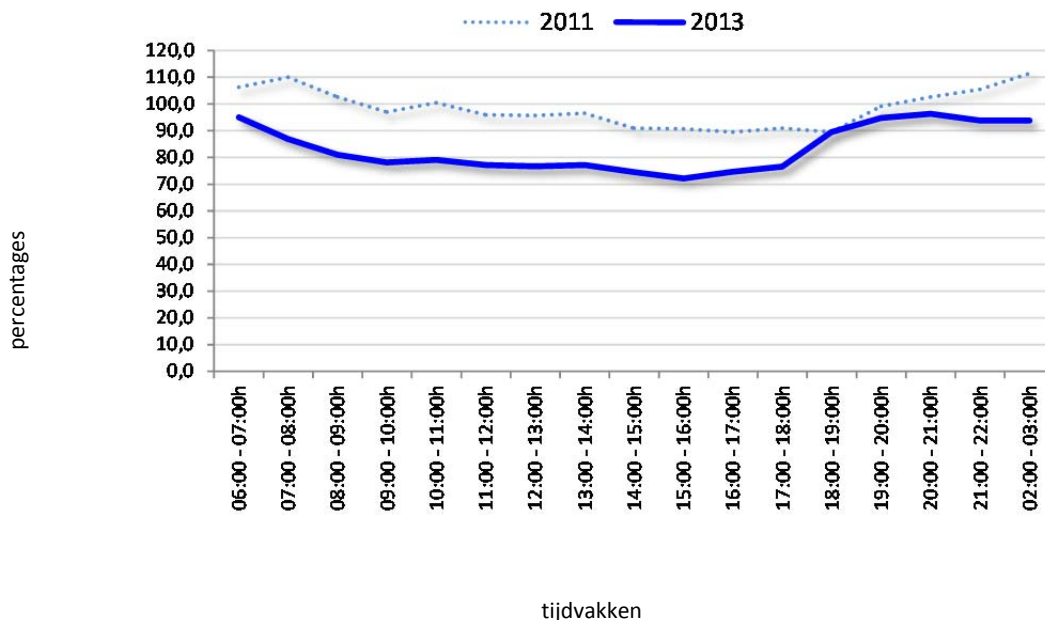
Het verloop van parkeergedrag loopt vrijwel synchroon met de ontwikkeling van de lokale groepen in figuur 3.3.1. Het overgrote deel van de vergunninghouders heeft een vergunning voor de Swammerdambuurt (SO-35b); slechts een klein aandeel komt uit een andere buurt.

3.4 Vergelijking tussen 2011 en 2013

3.4.1 Parkeerdruk

In figuur 3.4.1 is het verloop van de parkeerdruk weergegeven voor de recente meting en de meting van september 2011.

Figuur 3.4.1 Parkeerdruk Swammerdambuurt 2011 en 2013



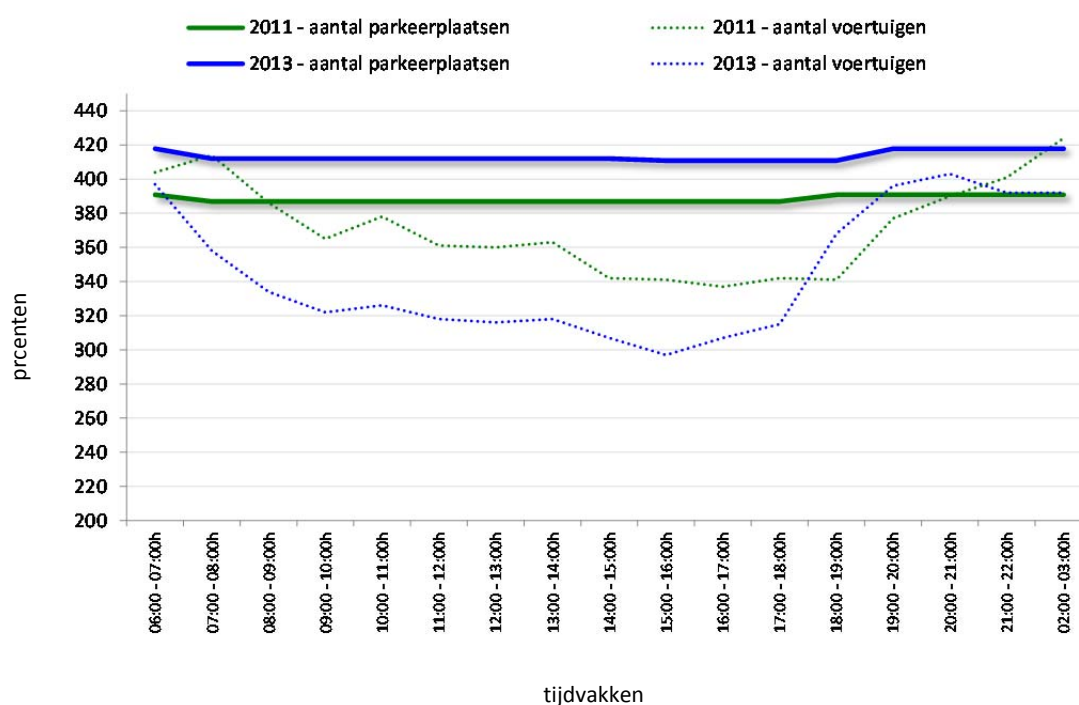
*exclusief Kohnstammgarage

Over het algemeen ligt de parkeerdruk in 2013 op een lager niveau, met name overdag. Tussen zes en negen uur in de avond benadert de parkeerdruk de situatie van 2011, maar in de tijdvakken erna stabiliseert deze waar deze in 2011 verder opliep. De oorzaken van de verschillen tussen 2011 en 2013 zijn te zoeken in drie feiten:

- een hoger aantal parkeerplaatsen dan in 2011;
- minder geparkeerde voertuigen dan in 2011 overdag en na 22:00 uur;
- meer geparkeerde voertuigen tussen 18:00 en 22:00 uur.

In figuur 3.4.2 is dit inzichtelijk. Om zes uur in de ochtend ligt het aantal voertuigen op ongeveer hetzelfde niveau als 2011. De bezetting bestaat dan voor het overgrote deel uit voertuigen met een lokale herkomst. Na 6:00 uur lopen de verschillen in bezetting tussen beide metingen echter op. De oorzaak ligt met name in het feit dat anno 2013 de Kohnstammgarage in gebruik is genomen en er minder bouwwerkzaamheden plaatsvinden dan in 2011.

Figuur 3.4.2 Capaciteit en bezetting Swammerdambuurt 2011 - 2013



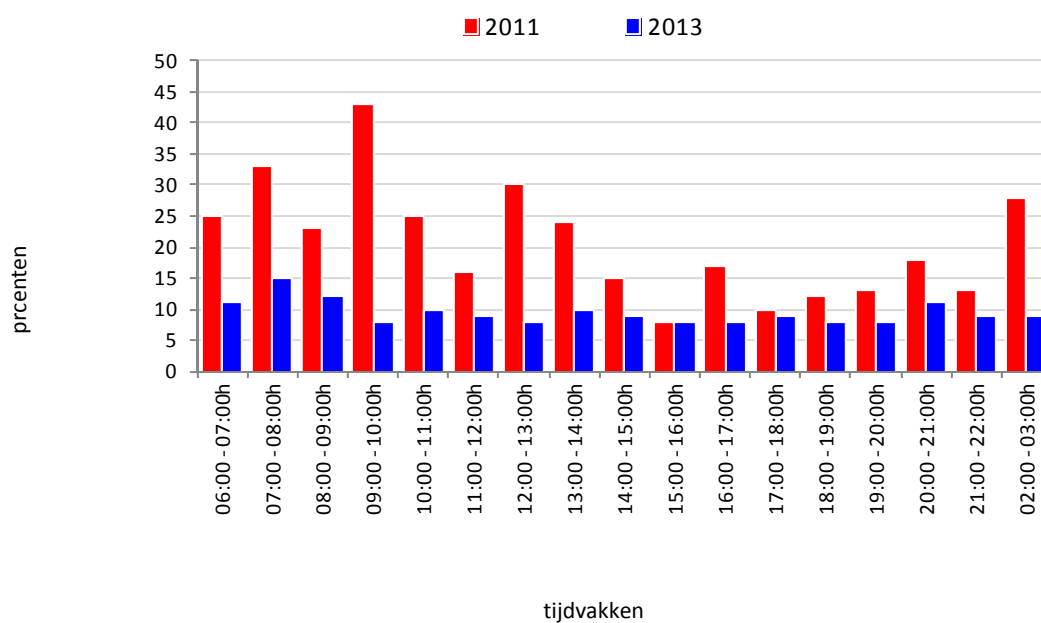
Tussen 18:00 en 22:00 uur is de bezetting in 2013 hoger dan in 2011. Uit figuur 3.3.1 blijkt het vooral te gaan om voertuigen met een externe herkomst en een parkeerduur tot vier uur. Mogelijk bezoeken deze de plaatselijke horeca.

3.4.2 Foutparkeren

Dat de parkeerdruk bij de meting van 2013 lager is dan 2011 blijkt ook uit het fout parkeren. In 2013 zijn veel minder foutparkeerders geteld dan in 2011. In 2011 werd met name in de ochtend veel fout parkeerders geteld, grotendeels verband houdend met bouwwerkzaamheden in de buurt. Ook in de nachtmeting werden destijds relatief veel foutparkeerders gezien.

Daarentegen is het aantal foutparkeerders in 2013 relatief stabiel en betreft vooral parkeren langs of op inritten en bijzondere parkeerlocaties zoals laad- en losvoorzieningen.

Figuur 3.4.3 Fout parkeren in 2011 en 2013



4 Bezetting Kohnstammgarage

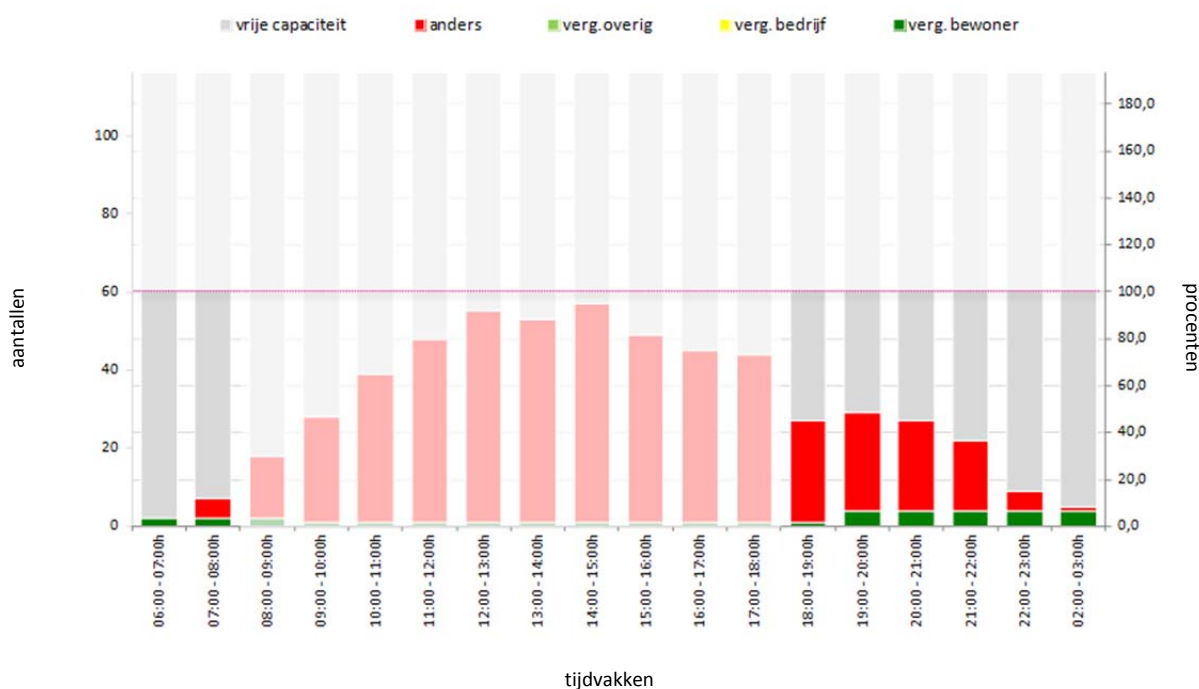
4.1 Inleiding

In de Swammerdambuurt bevindt zich op het terrein van de Amstelcampus de Kohnstammgarage. De garage heeft een capaciteit van 123 parkeerplaatsen, waarvan er zeven een bijzonder karakter hebben. De netto capaciteit is daarmee 116 plekken. Tussen 18:00 en 8:00 uur mogen 60 parkeerplaatsen in de garage gebruikt worden door vergunninghouders.

4.2 Bezetting Kohnstammgarage

De bezetting van de Kohnstammgarage is onderdeel geweest van het parkeeronderzoek. Figuur 5.2.1 geeft een overzicht van de herkomst van de parkeerders. Tussen 8:00 en 18:00 is de garage niet openbaar. De bezetting is daarom wel geteld maar niet meegewogen in de uitkomsten.

Figuur 5.2.1 bezetting Kohnstammgarage naar herkomst

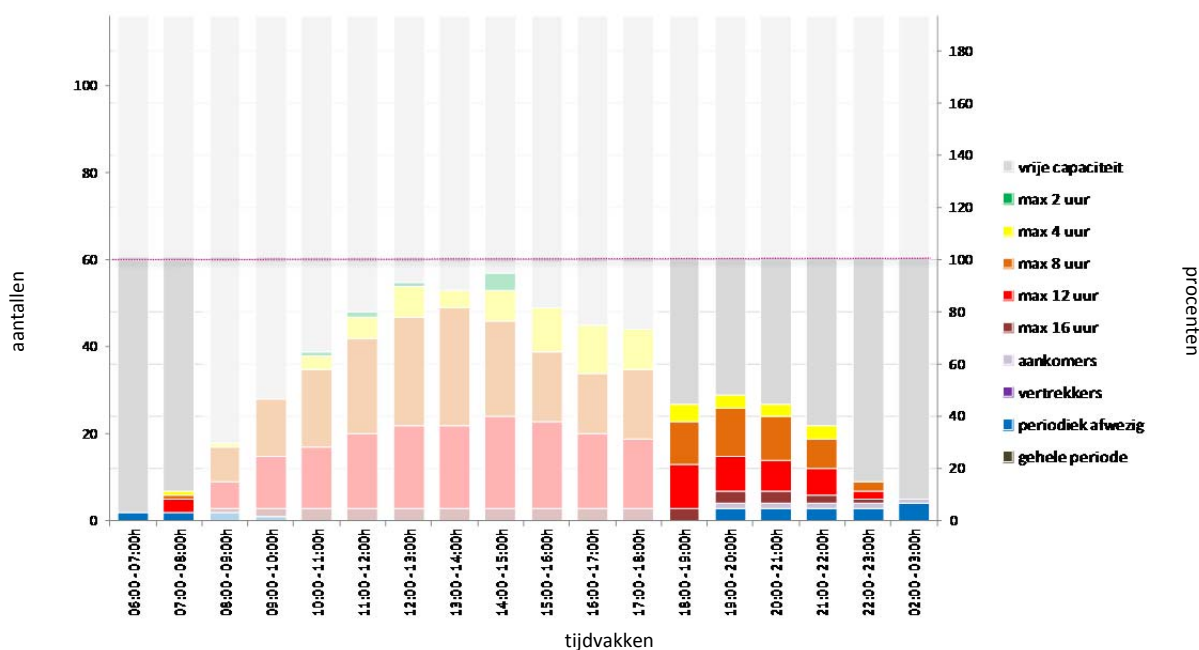


Figuur 5.1.1 laat zien dat het gebruik van de parkeergarage door vergunninghouders beperkt is. Tijdens de meetmomenten was de garage gelijktijdig bezet door maximaal vier vergunninghouders. Bij het openstellen van de garage om 18:00 uur was deze nog bezet door 26 voertuigen, maar deze hadden vrijwel allemaal een externe herkomst, een

parkeerduur van vier tot twaalf uur en waren na 22:00 uur niet meer aanwezig. Overdag is er één vergunninghouder geteld die de hele dag aanwezig was.

Figuur 5.2.2 laat zien dat de aankomst van vergunninghouders tussen 19:00 en 20:00 uur plaatsvond. Deze voertuigen bleven alle de gehele avond staan en waren nog aanwezig tijdens het laatste meetmoment. Een tweetal voertuigen is in de ochtend geteld in het maaiveld en 's avonds in de garage.

Figuur 5.2.2 bezetting Kohnstammgarage naar parkeerduur



Na opening van de garage voor vergunninghouders (na 18:00 uur) is van de zestig beschikbare plekken in de parkeergarage ongeveer maximaal 45 procent bezet. Na 22:00 daalt deze tot beneden 20 procent.

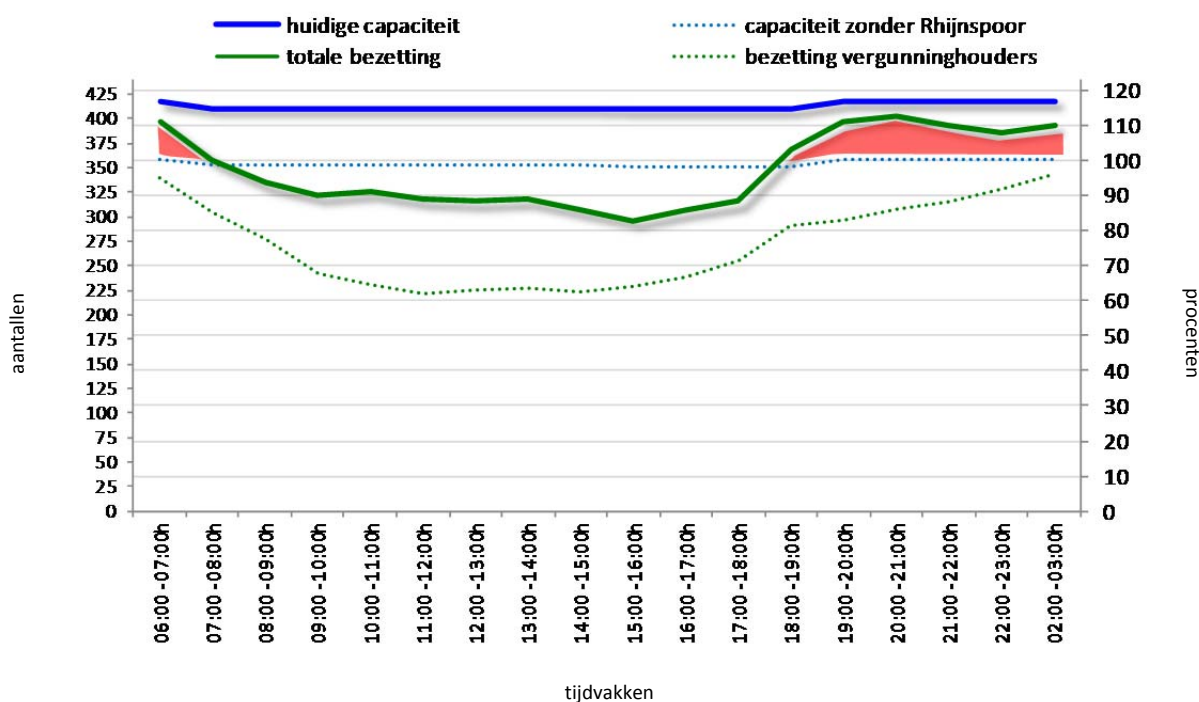
5 Gevolgen opheffen parkeerterrein Rhijnspoor

5.1 Gevolgen exclusief Kohnstammgarage

In dit hoofdstuk is een exploratie gemaakt van de parkeerdruk als het parkeerterrein aan het Rhijnspoorplein er niet zou zijn. De extra parkeercapaciteit in de Kohnstammgarage is in deze paragraaf niet meegewogen. De invloed hiervan is weergegeven in paragraaf 5.2.

In figuur 5.1.1 is het huidige aantal parkeerplaatsen weergegeven als de dikke blauwe lijn en het toekomstige aantal (na opheffing van de parkeerplaatsen op het Rhijnspoorplein) als blauwe stippellijn. Het totaal aantal getelde voertuigen is weergegeven als dikke groene lijn, waarbij het aantal lokale parkeerders (de vergunninghouders) in de grafiek zichtbaar is als groene stippellijn. Uit de grafiek blijkt dat er twee momenten zijn dat het aantal voertuigen het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie overschrijdt: tussen 6 en 7 uur in de ochtend, en na 19:00 uur.

Figuur 5.1.1 parkeerdruk bij opheffen Rhijnspoorterrein*



* exclusief Kohnstammgarage

Opvallend is dat de hoge parkeerdruk in de avond en nachtelijke uren met name wordt veroorzaakt door parkeerders met een herkomst buiten de Swammerdambuurt.

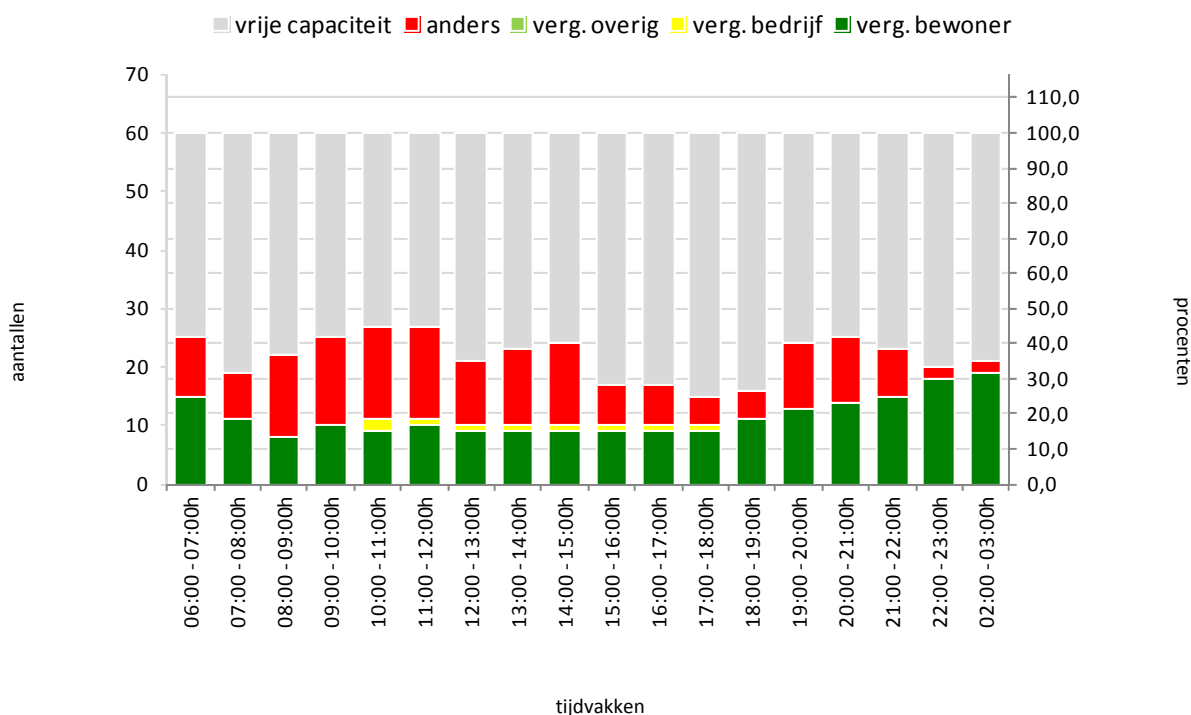
Bij het opheffen van het Rhijnspoorplein ontstaan hierdoor met name na in de avond en nachtelijke uren capaciteitsproblemen. De parkeerdruk in de buurt kan in de piek oplopen

tot 112 procent. De capaciteitsproblemen worden niet veroorzaakt door lokale parkeerders, maar vooral door externe parkeerders, met name tussen 18:00 en 22:00 uur.

5.2 Gevolgen inclusief Kohnstammgarage

Deze plekken kunnen - gedurende de venstertijden – na opheffen van het parkeerterrein als uitwijklocatie dienen voor parkeerders met een lokale parkeervergunning. Figuur 5.2.1 geeft een overzicht van de herkomst van de parkeerders op deze locatie.

Figuur 5.2.1 bezetting Rhijnspoorplein



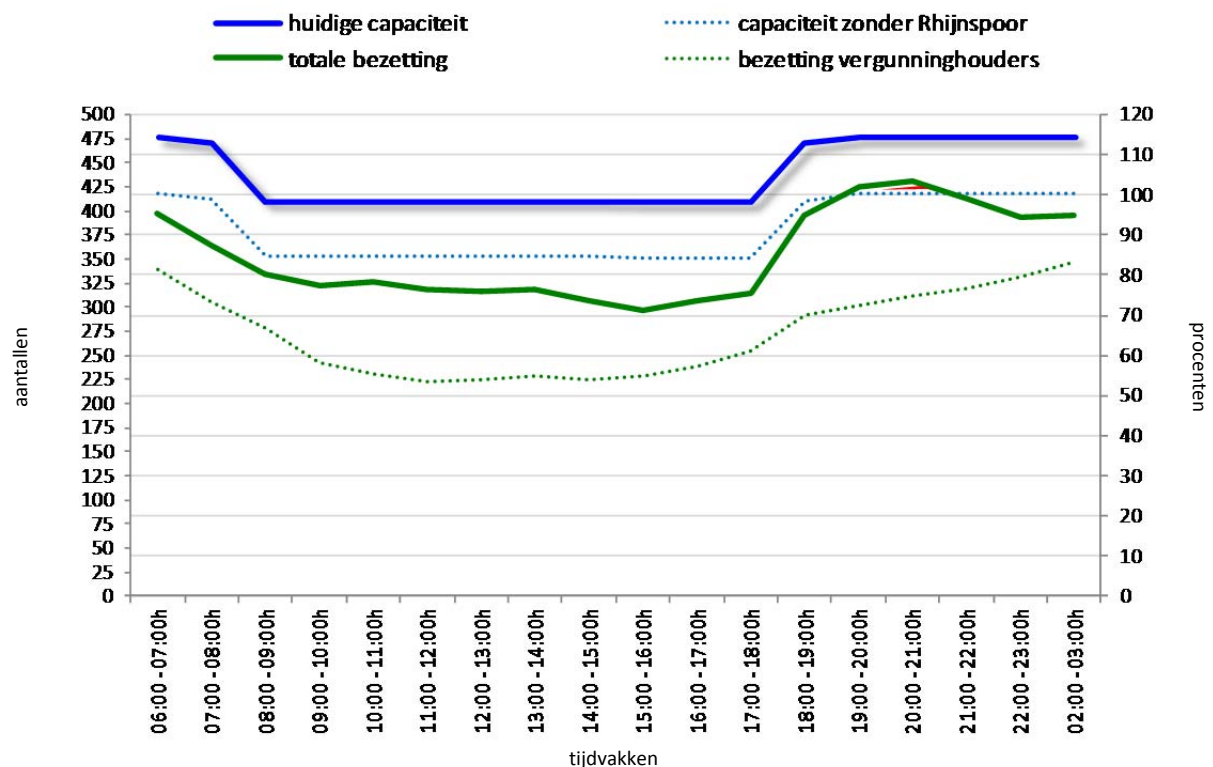
Uit figuur 5.2.1 blijkt dat de parkeerdruk op het Rhijnspoorplein vrijwel nooit boven 40 procent uitkomt. De herkomst van parkeerders is overdag vooral extern, na 18:00 uur begint het aandeel vergunningshouders op te lopen; deze lijken dus in eerste instantie te kiezen voor deze locatie in plaats van de Kohnstammgarage. Verder valt op dat er na 19:00 uur tijdelijk een toename is van externe parkeerders. Waarschijnlijk gaat het hier om bezoekers van lokale horeca.

De vergunninghouders in figuur 5.2.1 hebben de optie na het sluiten van het Rhijnspoorplein te parkeren in de Kohnstammgarage, die op die tijden open is. In figuur 5.2.2 is de invloed van de Kohnstammgarage verwerkt in de berekening. Dit heeft de volgende uitgangspunten:

- de parkeercapaciteit is tussen 18:00 en 8:00 uur 60 plekken hoger dan overdag omdat dan de Kohnstammgarage is geopend;

- de bezetting van de parkeergarage tijdens de venstertijden is meegenomen in de berekening;
- omdat de garage alleen beschikbaar is voor vergunninghouders zijn alleen de vergunninghouders die zijn geteld op het Rhijnspoorplein in de garage gehuisvest; de externe parkeerders staan buiten de garage.

Figuur 5.2.2 parkeerdruk bij opheffen Rhijnspoorterrein*



* inclusief Kohnstammgarage

Figuur 5.2.2 laat zien dat de parkeercapaciteit gedurende de hele meetperiode geen tekorten meer vertoont, met uitzondering van de periode tussen 19:00 en 21:00 uur. Het tekort is dan enkele parkeerplaatsen. De mogelijkheid bestaat dat externe parkeerders vooral op het Rhijnspoorplein parkeren omdat er op die locatie altijd plek is en deze relatief dichtbij horecagelegenheden ligt. Mogelijk heeft het aanbod van parkeercapaciteit op het Rhijnspoorplein zijn eigen vraag gecreëerd en zal deze groep bij het opheffen van het plein uitwijken naar een andere, verder weg gelegen parkeerlocatie en niet meer in de buurt terugkeren. Daarmee zal de parkeerdruk verder dalen.

COLOFON

Parkeerdrukmeting Swammerdambuurt 2013

stadsdeel Oost
Projectbureau Oost

SO146 © maart 2013



TRAJAN transportation projects

postbus 75291
1070 AG Amsterdam

WG-plein 753
1054 SK Amsterdam

T 020 670 79 35
M 062 705 28 50
E info@trajan.nl