

ruimte een aantal grote veranderingen ondergaan. Een verdere toename van parkeerdruk is niet wenselijk; niet alleen voor autobezitters, maar ook voor de gewone straatgebruiker, die ook last heeft van de vele zoektochten naar parkeerplekken die de straat minder leefbaar maken.

Het doel van deze notitie is het aanbod van parkeerplaatsen in kaart te brengen en een inventarisatie te geven van maatregelen die tijdens en na de ingrepen de leefbaarheid van de buurt zouden kunnen bevorderen.

De notitie is gebaseerd op (veld)onderzoek en gesprekken die ik met mijn burens, collega's van de buurtvereniging Buurbehoud Weesperzijdestrook, actiegroep King Kong en andere actieve verenigingen en ambtenaren heb gevoerd in de laatste jaren.

2 Ingrepen/Veranderingen in de buurt

In de nabij toekomst zijn een aantal ingrepen in de buurt gepland. Hieronder een overzicht.

Amstelcampus

De ruimtelijk plan van het DB stelt voor de 1^{ste} Boerhaavestraat (tussen Swammerdamstraat en Wibautstraat) autovrij te maken en daar alle parkeerplaatsen (27) weg te halen.

Amstelcampus/Voetbalkooi

Door de bebouwing van de Rhijnspoorplein wordt de voetbalkooi verplaatst tegenover Wibautstraat 12, nu in gebruik door de Reclassering. Daardoor zullen 26 parkeerplaatsen verdwijnen.

Miguel Plein

De Principaal bouwt daar twee torens en een commerciële ruimte. De nieuwe bewoners krijgen een plaats in de ondergronds garage. Het is niet duidelijk of er compensatie plaatsen voor bewoners zullen komen. In totaal zullen 13 officiële plaatsen verdwijnen en 10 onofficiële (deze onofficiële plaatsen worden niet meegeteld).

Deymanstraat

12 parkeerplaatsen verdwijnen om ruimte te maken voor een studentenhuis.

Bommerhuis

Op termijn word het Bommerhuis aangepakt. Dit kost 15 parkeerplaatsen aan de 1^{ste} Oosterparkstraat.

Nieuweramstelbrug

Parkeren aan de Weesperzijde wordt verboden en deze plekken worden gecompenseerd.

Herinrichtingen

De Blasiusstraat en de Weesperzijde staan op de nominatie voor een herinrichting. Mogelijk kost dit ook parkeerplaatsen, dit is nog niet opgenomen in deze inventarisatie. Mogelijk komen er ooit bomen in de Ruyschstraat, dat ook zou parkeerplaatsen kunnen kosten; ook deze mogelijkheid is buiten de inventarisatie gehouden.

Hieronder (Tabel 1) is een overzicht van de parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers voor en na deze ingrepen/veranderingen in onze buurt. Het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers en bewoners daalt van de huidige 413, naar 328. Dit is een daling van 21%. Geen rekening is gehouden met de onofficieel plaatsen en de herinrichtingen. De ongeveer 20 plaatsen die 2 jaar geleden zijn verdwenen vanwege het plaatsen van de afvalcontainers etc zijn ook niet meegeteld. Dit is dus een conservatieve schatting, een ondergrens, van de daadwerkelijk toename van parkeerdruk die ons staat te wachten.

Tabel 1: Weesperzijdestrook noord: parkeer plaatsen voor bezoekers en bewoners

	Status quo		Na Ingreep	
	Bewoners en bezoekers	Gereserveerd	Bewoners en bezoekers	Gereserveerd
Mauritsstraat	16	1	16	1
Weesperzijde (tussen 1ste Boerhaavestraat en Mauritsstraat)	42	1	42	1
Weesperzijde (tussen 1ste Boerhaavestraat en Ruyschstraat)	35	1	35	1
1ste Boerhaavestraat (tussen Weesperzijde en Swammerdamstraat)	16	0	16	0
1ste Boerhaavestraat (tussen Swammerdamstraat en Wibautstraat)	27	0	0	0
Swammerdamstraat (tussen Mauritsstraat en 1ste Boerhaavestraat)	23	0	23	0
Swammerdamstraat (tussen 1ste Boerhaavestraat en Deymanstraat)	16	1	16	1
Swammerdamstraat (tussen Deymanstraat en Ruyschstraat)	11	3	11	3
Wibaustraat 12 (Reclassering)	26	0	0	0
Wibaustraat 14-20 (Miguelplein)	13	0	0	0
Deymanstraat	36	0	24	0
Ruyschstraat	16	1	16	1
Blasiusstraat	51	4	51	4
1ste Oosterparkstraat 1-99	44	0	50	0
1ste Oosterparkstraat 52 (Bommehuisplein)	13	2	0	0
Weesperzijde 39-45	14	1	14	1
Weesperzijde 47-52	14	1	14	1
Totaal per categorie	413	16	328	14
Totaal		429		342

De ingrepen/veranderingen in de buurt zullen 85 parkeerplaatsen kosten.

3 Bredere gebied

Bewoners van de Weesperzijdestrook noord mogen ten westen en ten noorden van hun buurt niet parkeren (omdat dit buiten hun parkeergebied valt). De zuidkant van de 1ste Oosterparkstraat is al geteld in de berekeningen tot nu toe. Het is niet mogelijk met de auto verder richting het zuiden langs de Weesperzijde te rijden.. Wel mag er geparkeerd worden aan de oostkant van de Wibautstraat en in de Oetgenstraat, ten zuiden van onze buurt.

Ik ga dus het bredere gebied van Figuur 2 analyseren.



Figuur 2: Uitgebreid parkeergebied ten oost en zuid van de Wibautstraat

Het gebied strekt nu ongeveer 250 meters ten zuid-oosten van onze huizen. Tabel 3 geeft aan hoeveel plaatsen nog mogelijk bereikbaar zijn binnen 250 m, voor en na een aantal ingrepen die in deze gebieden ook zullen plaats vinden. Deze ingrepen zijn

1. Verwijderen parkeerplaatsen tegenover Rhijnspoorplein 1 en bij Tilanusstraat vanwege Amstelcampus
2. Verwijderen alle parkeerplaatsen in de ventwegen van de Wibautstraat voor herinrichting
3. Verwijderen 10 parkeerplaatsen in de 1ste Oosterparksstraat t.b.v. een nieuwe Albert Heijn.

Ook in Tabel 3 word aangegeven hoeveel plekken na deze ingrepen in de omliggende buurten zullen blijven.

Tabel 3: Extra parkeerplaatsen binnen 250 m ten zuid oost van onze buurt, per straat

	Voor ingreep	Na ingreep
Rhijnspoorplein	15	0
Tilanusstraat	30	25
Ruyschstraat oost	24	24
Wibautstraat 31-55 (Bakker Hartog)	6	0
Blasiusstraat oost	54	54
Wibautstraat 87-101 (Overkant Albert Heijn)	24	0
1ste Oosterparkstraat 56-152	25	15
Oetgenstraat	69	69
	247	187

De ingrepen in de omliggen buurten zullen 60 parkeerplaatsen kosten. In totaal zullen 145 parkeerplaatsen sneuvelen in de buurt en in de directe omgeving (zonder rekening te houden met eventuele herinrichtingen).

4 Toenemende vraag naar plaatsen op maaiveld

In de nabije toekomst is een stijging van de autobezitters, die in de buurt wonen, en van autogebruikers die onze buurt zullen willen bereiken, te verwachten. Reden voor de toename in autobezitters in de buurt is de afronding van de aanpak van de Swammerdambuurt hetgeen nog meer vrije sector huurwoningen zal opleveren, het verwijderen van vele sociale huurwoningen en het bouwen van meer nieuwbouw koopwoningen, zoals het Huis van Acht en mogelijk ook de (toekomstige?) panden aan de Wibautstraat. Autogebruikers van buiten de buurt zullen worden aangetrokken door de Amstelcampus, de nieuwe sporthal aan de Wibautstraat en de ontwikkeling van het Rhijnspoorplein. Het is zeer onduidelijk of er ooit bezoekers gebruik zullen maken van de ondergrondse garages van de Amstelcampus die een gelijk of hoger tarief zullen vragen dan op maaiveld.

De onderzoeken die tot nu toe zijn uitgevoerd geven aan dat de parkeerdruk niet zal toenemen. Helaas zijn die onderzoeken in onze mening onbetrouwbaar en rusten op aannames die verre van aannemelijk zijn (bijvoorbeeld dat de ontwikkeling van het Rhijnspoorplein parkeer-neutraal zal zijn, dat de Sporthal geen extra verkeer zal aantrekken, dat het rooster van alle Amstelcampus-deeltijdstudenten met auto zodanig zal zijn dat de ochtend studenten de garage zullen verlaten juist voor de aankomst van de middagstudenten etc ...). Wij achten het onwenselijk en onverstandig om het beleid van het stadsdeel te baseren op slecht gefundeerd onderzoek met onbetrouwbare conclusies.

5 Compensatie voor bewoners volgens stadsdeel

Het stadsdeel biedt compensatie voor een deel van het verlies van parkeerplaatsen op het maaiveld. Deze compensatie is echter veel geringer dan voorgesteld, in feite is die bijna nihil. Laten we alle aangeboden opties bekijken.

Amstelcampus

Het “ruimtelijke plan” voorziet tijdelijk (5 jaar lang) ongeveer 50 compensatieplaatsen in de garages van de Amstelcampus. Dit om de verloren plaatsen aan de 1^{ste} Boerhaavestraat en aan het Rhijnspoorplein 1 te compenseren. Helaas zijn deze plekken niet toegankelijk voor vergunningshouders, omdat het maaiveld uurtarief betaald moet worden. Deze plekken zullen dus alleen toegankelijk zijn voor bezoekers en niet voor bewoners. Maar waarom zou een bezoeker in de garage moeten parkeren (net zo duur de eerste 5 jaar en duurder daarna) als er een plek vrij is op maaiveld dichtbij zijn bestemming? De gewenste ruil “bezoekers onder de grond en bewoners op maaiveld” is niet erg waarschijnlijk.

Miguel locatie en kop Blasiusstraat

De Principaal zal 15 plaatsen onder het Miguelplein realiseren. Misschien zelfs 30 als er een tweede niveau wordt gegraven. 15 van deze plekken zijn ook nodig om de toekomstige bewoners van die locatie hun auto's te laten parkeren. De eventuele extra 15 plaatsen zouden inderdaad verkocht kunnen worden aan buurtbewoners die dat zich kunnen veroorloven. Een identiek verhaal geldt ook voor de sloop en nieuwbouw van de kop van de Blasiusstraat. Alleen is hier de toekomstige situatie nog zeer onzeker.

Compensatie na de bouw

Het moet worden opgemerkt dat de compensatie plekken alleen pas na afronding van de bouw bruikbaar zullen zijn. Deze plaatsen zullen lange tijd na het opheffen van de parkeerplaatsen op het maaiveld in gebruik kunnen worden genomen. Tijdens de bouw zal de parkeerdruk aanzienlijk zijn.

Conclusie

Op dit moment is er geen enkele compensatieplek voor bewoners gepland. Alleen 15 plaatsen zouden kunnen komen onder het Miguel plein en misschien wat meer onder de kop van de Blasiusstraat.

6 Opties voor de toekomst

De overheid heeft volgens mij 3 keuzes: 1) niets doen, 2) aanbod creëren, 3) vraag remmen.

Ad 1 De eerste optie betekent “hopen dat de toenemende druk mensen zal doen bewegen tot het opgeven van hun auto”. Er zal rekening gehouden moeten worden met de gevolgen voor de veiligheid en leefbaarheid van de buurt, indien deze druk geen effect heeft.

Ad 2 Er kan gewerkt worden aan een toename van het aanbod. Tijdelijke maatregelen zijn het gebruiken van braakliggende terreinen, lege garages (Bommerhuis?) en stukjes openbare ruimte die zich daar tijdelijk voor lenen.

Permanente maatregelen zijn het herinrichten van straten naar schuin parkeren, of het bouwen van parkeergarages.

De volgende vragen zijn dus interessant:

1. Is het mogelijk werkzaamheden zodanig te plannen dat niet aan alle braakliggende terreinen tegelijkertijd gewerkt wordt?
2. Is er winst te behalen bij een efficiënter herinrichting van onze 8 straten (zonder dat daarbij bomen verloren gaan)?
3. Is het mogelijk onder maaiveld plekken te creëren voordat andere ingrepen van start gaan (bv a la Silodam)?
4. Zijn er andere onbenutte opties (parkeren op daken, binnenterreinen, auto's opstapelen etc...)?

Ad 3 De derde optie, het remmen van de vraag naar plaatsen, zou snellere resultaten kunnen leveren. De vragen die daarbij geroepen worden zijn bv:

1. Kunnen wij een kleinere parkeerzone hebben met een wachtlijst voor vergunningsaanvragen?
2. Is het mogelijk, zo als in Utrecht of in zuiderAmstel, dat bewonersparkeren geïntroduceerd wordt (alleen voor vergunningshouders en dus niet voor bezoekers), met bezoekerskaarten voor bewoners?
3. Is een strengere regime voor bezoekers mogelijk? Bij voorbeeld parkeren voor maximaal 1 uur? Of betaalparkeren ook op zondag?
4. Kunnen wij regelen dat de Amstelcampus deeltijd studenten ontmoedigd wordt/wordt verboden met de auto te komen?
5. Kunnen wij evenementen langs de Wibautstraat verbieden (sport wedstrijden, theateervoorstellingen, feesten etc...) die een verkeersaantrekkende werking hebben?
6. Moeten alleen woningen voor mensen die geen auto zullen gebruiken gerealiseerd worden (studenten, bejaarden ...)?
7. En hoe veel vergunningshouders zijn er nu helemaal in de buurt? Waar wonen ze?

Een overheid die actief naar een oplossing wil zoeken voor de toenemende parkeerdruk zou dit soort vragen serieus moeten onderzoeken.

7 Weg naar de toekomst

Ik weet niet welke optie gekozen kan en zal worden, maar het zou wenselijk zijn als een inspraak traject over dit onderwerp gestart zou worden. Dit vereist coördinatie op het centrale niveau om te vermijden dat losse plannen hier en daar gerealiseerd worden die niet in een bredere visie passen.

Mauro Mastrogiacomo
mauro@gridline.nl