

Parkeerdilemma's Amsterdam Zuidas

Finn van Leeuwen
Projectmanagementbureau
gemeente Amsterdam
fln@zuidas.nl

Stéphan Suiker
Movares
stephan.suiker@movares.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
19 en 20 november, Antwerpen**

Samenvatting

De Zuidas is een internationale toplocatie voor wonen, werken en recreëren. De huidige parkeercapaciteit van circa 11.000 parkeerplaatsen wordt nagenoeg volledig benut. In de spits loopt mede daardoor het wegennet vol, waardoor vooral op de aansluitingen met de A10 en bij grote kruispunten in het gebied vertraging wordt opgelopen. De ontwikkeling van de Zuidas is ongeveer halverwege. Van de 3,4 miljoen m² aan programma is nu 1,6 miljoen m² gerealiseerd. Wanneer de vigerende parkeernormen worden toegepast op het te ontwikkelen programma komen daar nog ruim 12.000 parkeerplaatsen bij.

In dit onderzoek zijn de effecten van een aantal scenario's in beeld gebracht om te bepalen welke maatregelen zinvol zijn om de parkeersituatie in de toekomst te kunnen beheersen.

*De **belangrijkste conclusie** van het onderzoek luidt:*

De hoge parkeerdruk in Zuidas zorgt voor een grote druk op beschikbare parkeervoorzieningen in het invloedsgebied. Tevens zorgt de parkeerdruk in de huidige situatie voor een sturende werking op de vervoerswijzekeuze. In de toekomst zal dit effect door krappere parkeernormen verder toenemen.

Om de balans tussen bereikbaarheid van de Zuidas en het aantal en het gebruik van de (toekomstige) parkeerplaatsen te onderzoeken zijn de volgende dilemma's geanalyseerd:

- *Wat is een acceptabele parkeerdruk in de Zuidas, ofwel wanneer is de parkeerdruk een probleem en voor wie?*
- *Wat zijn optimale parkeernormen voor kantoren, wonen en voorzieningen?*
- *Moet het verschil in parkeertarieven in de Zuidas worden geharmoniseerd?*
- *Wat zijn de mogelijkheden voor het toepassen van dubbelgebruik van parkeerplaatsen in de Zuidas?*
- *Hoe kan de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners met een marktconform tarief worden gewaarborgd?*

Uit de analyse van de parkeerdilemma's zijn voor Zuidas aanbevelingen gedefinieerd om:

- 1. De parkeeroverlast op straat te beheersen en de primaire doelgroep te faciliteren;*
- 2. De parkeernormen bij kantoren en woningen te optimaliseren en het gebruik van bestaande parkeervoorzieningen te optimaliseren;*
- 3. Voldoende faciliteiten voor bezoekersparkeren te organiseren.*

Inhoud

Inhoud

Samenvatting	2
Inhoud	3
1 Inleiding.....	4
1.1 Achtergrond.....	4
1.2 Dilemma's	4
1.3 Leeswijzer.....	5
2 Huidige situatie	5
2.1 Analyse parkeerbeleid	5
2.2 Capaciteit en bezetting parkeerplaatsen.....	7
3 Situatie 2030.....	9
3.1 Analyse parkeeropgave tot 2030	9
3.2 Conclusie situatie 2030	9
3.3 Relatie parkeren en bereikbaarheid Zuidas.....	10
4 Parkeerdilemma's	11
4.1 Inleiding.....	11
4.2 Parkeerverlast op straat	11
4.3 Parkeren kantoren.....	12
4.4 Parkeernormen woningen.....	13
4.5 Faciliteiten voor bezoekersparkeren	13
5 Aanbevelingen.....	14

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De Zuidas is een internationale toplocaties voor wonen, werken en recreëren. De locatie ligt gunstig ten opzichte van de A10, kent een groot station met regionale verbindingen en ligt op fietsafstand van het grootste deel van Amsterdam. Dit zorgt voor een goede mix van het gebruik van verschillende vervoerwijzen, maar door de grote bebouwingsdichtheid en het relatief grote aantal kantoren staat de bereikbaarheid voor het autoverkeer onder druk. De huidige parkeercapaciteit wordt nagenoeg volledig benut. In de spits loopt mede daardoor het wegennet vol, waardoor vooral op de aansluitingen met de A10 en bij grote kruispunten in het gebied vertraging wordt opgelopen. De ontwikkeling van de Zuidas is ongeveer halverwege. Van de 3,4 miljoen m² aan programma is nu 1,6 miljoen m² gerealiseerd.



Figuur 1.1: Overzicht deelgebieden Zuidas

Zuidas is in ontwikkeling: rond 2040 zou Zuidas 'klaar' moeten zijn. De geplande ruimtelijke ontwikkelingen van Zuidas zijn in onderstaande tabel samengevat.

Overzicht programmatische ontwikkelingen Zuidas					
	2010	2015	2020	2025	2030
Woningen	87.000	130.000	457.164	646.850	869.526
Kantoren	700.000	770.000	973.508	1.131.088	1.222.388
Voorzieningen	470.000	580.000	798.836	847.653	956.518
Onderwijs	350.000	390.000	308.905	325.673	351.173
Totaal	1.607.000	1.870.000	2.538.413	2.951.264	3.399.605

Tabel 1.1: Overzicht programmatische ontwikkeling 2010 – 2030, bron: Zuidas

1.2 Dilemma's

Om de bereikbaarheid van Zuidas voor autoverkeer te waarborgen wordt bij dit ruimtelijk programma parkeerareaal ontwikkeld. Om het aantal parkeerplaatsen te bepalen zijn parkeernormen vastgesteld door de gemeente. De huidige verkeersdruk in combinatie met het toekomstige ruimtelijk programma met daarbij behorend parkeerareaal roepen

de vraag op of de bereikbaarheid van het gebied gewaarborgd kan worden. In dit paper zijn daarom de volgende parkeerdilemma's voor de Zuidas uitgewerkt:

1. Wat is een acceptabele parkeerdruk in de Zuidas, ofwel wanneer is de parkeerdruk een probleem en voor wie?
2. Wat zijn optimale parkeernormen voor kantoren, wonen en voorzieningen?
3. Moet het verschil in parkeertarieven in de Zuidas worden geharmoniseerd?
4. Wat zijn de mogelijkheden voor het toepassen van dubbelgebruik van parkeerplaatsen in de Zuidas?
5. Hoe kan de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners met een marktconform tarief worden gewaarborgd?

De paper is bedoeld als discussiestuk om de grenzen van parkeren in relatie tot bereikbaarheid op te zoeken en om alternatieve oplossingsrichtingen te genereren voor de gestelde dilemma's. Dit paper gaat globaal in op de toename van de verkeersdruk in het gebied, de consequenties voor de bereikbaarheid en het gebruik van verschillende vervoerwijzen. Later dit jaar wordt een verkeersonderzoek gestart, waarin de leerpunten uit het parkeeronderzoek worden betrokken en de bereikbaarheid van het gebied in detail wordt onderzocht.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige parkeersituatie. In hoofdstuk 3 is een analyse gemaakt van het aantal parkeerplaatsen per deelgebied voor 2030. In hoofdstuk 4 wordt een aantal scenario's beschreven met oplossingsrichtingen voor de geconstateerde dilemma's. In hoofdstuk 5 zijn tenslotte de conclusies en aanbevelingen van de analyse opgenomen.

2 Huidige situatie

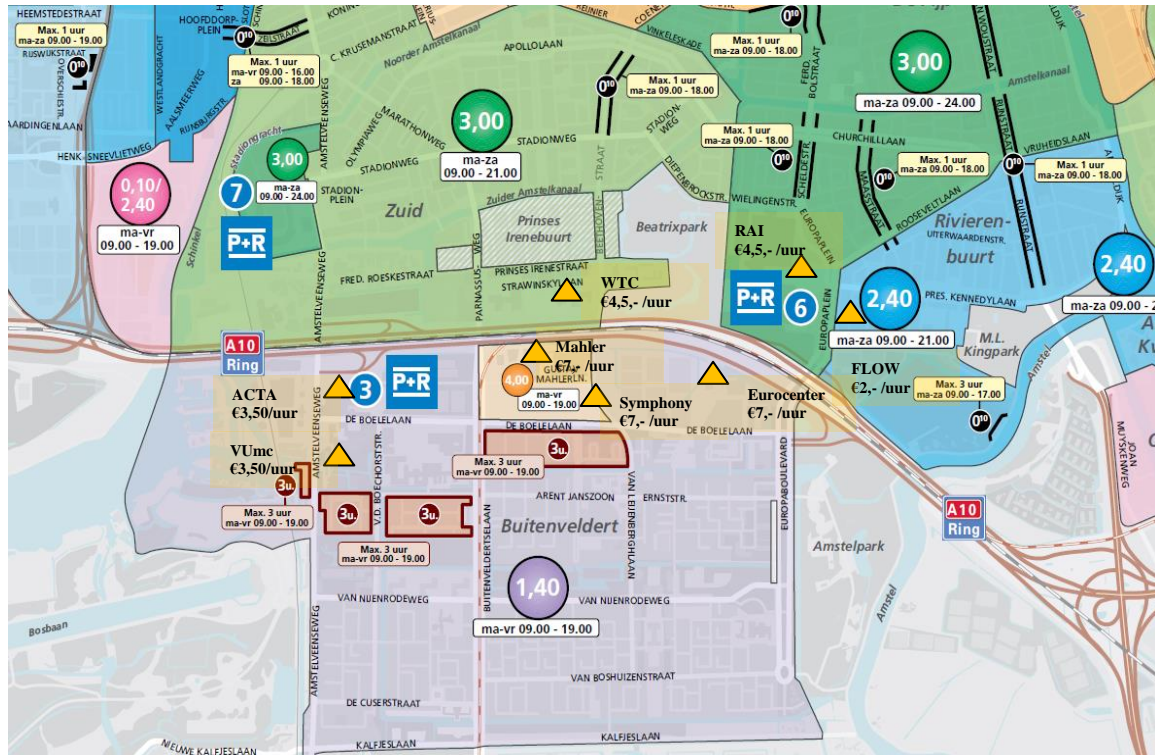
2.1 Analyse parkeerbeleid

Het parkeerbeleid voor de Zuidas is vastgelegd in enerzijds de Nota Parkeernormen Zuidas uit 2001 en anderzijds het Locatiebeleid Amsterdam uit 2008. Parkeren vindt plaats op eigen terrein, zoveel mogelijk inpandig. Er zijn in het voorziene eindbeeld voor de Zuidas nauwelijks straatparkeerplaatsen. Voor woningen wordt gewerkt met een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning van 100 m²bvo. Afhankelijk van de woninggrootte is de parkeernorm evenredig hoger of lager. Voor een woning van 125 m² is de parkeernorm daarmee 1,25 parkeerplaats(inclusief 0,25 bezoekersparkeerplaats). Voor voorzieningen is sprake van maatwerk op basis van behoeftecijfers en voor kantoren geldt 1 parkeerplaats per 250 m² bvo binnen een straal van 800 meter om Station Zuid en 1 op 125 m² daarbuiten.

Een aantal trends en (historisch gegroeide) ontwikkelingen dienen in ogenschouw te worden genomen bij het evalueren van het parkeerbeleid in Zuidas. Deze zijn van invloed op het beoordelen van het vigerende beleid.

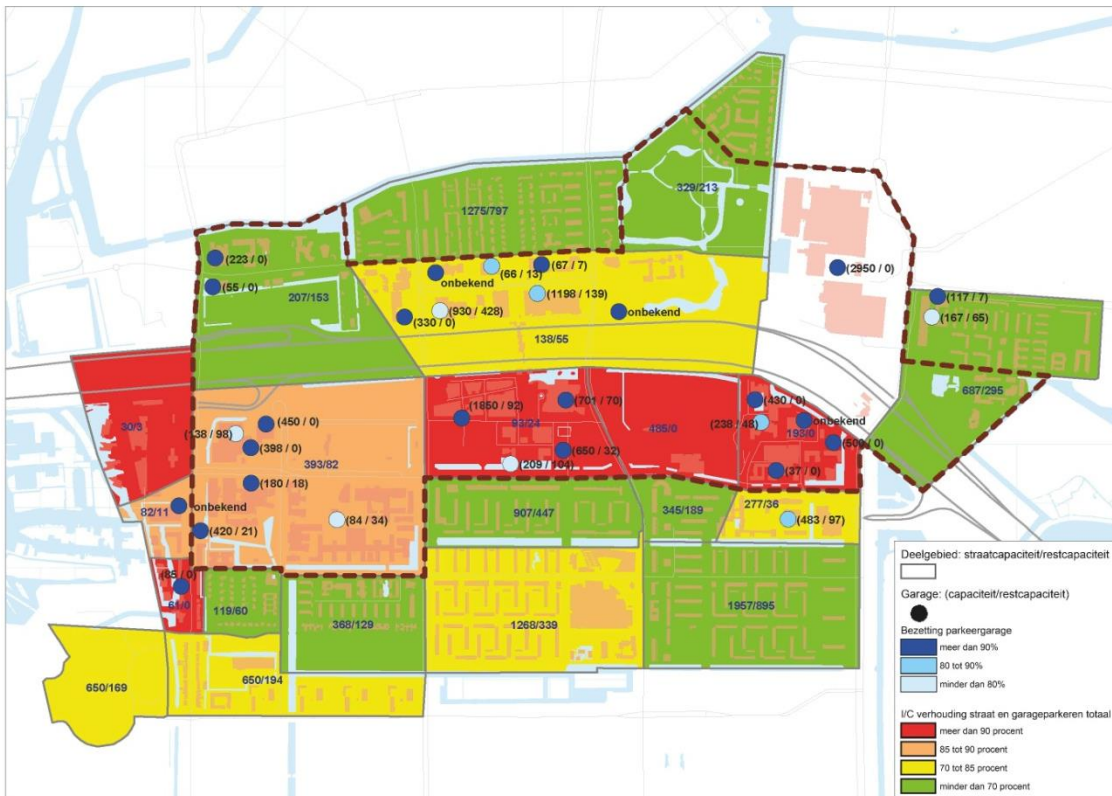
- Voor het onderzoek is een parkeerdruk voor de openbare straatparkeerplaatsen van boven de 90% als knelpunt aangehouden. Voor de particuliere parkeervoorzieningen is een parkeerdruk van 100% toelaatbaar.

- De parkeerplaatsen voor de functies in de Zuidas dienen te worden opgenomen in gebouwde voorzieningen op eigen terrein. Bezoekersparkeren dient in principe inpandig te worden vormgegeven. De uitwerking en de verdeling openbaar/particulier en straatparkeren/eigen terrein (al dan niet inpandig) dient per plangebied nader te worden uitgewerkt.
- Voor de grote voorzieningen in het gebied (VU/VUMc en de RAI) geldt dat parkeerplaatsen worden gebouwd voor de behoefte van de voorziening zelf. Deze zijn dan ook zelfvoorzienend.
- Voor woningen geldt dat, gemiddeld genomen, de parkeerbehoefte kleiner is dan de normen toestaan. Wanneer de recent opgeleverde studentenwoningen in Ravel buiten beschouwing worden gelaten is in het gebied gemiddeld 0,9 parkeerplaats per woning gebouwd. Ontwikkelaars onderschrijven de lagere behoefte dan de normen toestaan, maar geven aan bij grotere woningen juist meer parkeerplaatsen dan de norm per woning toestaat te willen realiseren.
- Voor kantoren is het beeld uiteenlopend. Voor veel van de bestaande kantoorgebouwen geldt dat ze in de praktijk over meer parkeerplaatsen beschikken dan de huidige norm voorschrijft. Deels komt dit doordat ze ouder zijn dan de vigerende normen (dit geldt voor o.a. WTC, Atrium en ABN-AMRO), deels doordat bij het vaststellen van het aantal parkeerplaatsen rekening is gehouden met toekomstige ontwikkelingen (dit geldt voor Mahler, waar bij de bouw van de parkeergarage rekening is gehouden met een toen voorziene bebouwing op de Dokzone waar geen parkeerplaatsen mogelijk zouden zijn) en tot slot deels doordat bepaalde bedrijven extern en op private basis parkeerplaatsen bijhuren.



Figuur 2.1: Parkeerregime en tariefstelling in en rond de Zuidas

- Met betrekking tot parkeeroverlast in de omliggende wijken wordt geconstateerd dat de parkeerduurbeperking die is ingevoerd effectief is om de problemen op te lossen.



Figuur 2.3: Overzicht capaciteit (eerste getal), parkeerdruk (kleur) en aantal vrije parkeerplaatsen (tweede getal) Zuidas, 2015

Uit de kaartbeelden van de parkeerdruk voor 2012 en 2015 zijn de volgende conclusies te trekken:

- In de Zuidas zijn in 2014 ruim 10.500 parkeerplaatsen¹, waarvan ruim 1.100 op straat en 9.400 in garages. Op het drukste uur (rond 15 uur) zijn bijna 9.000 geparkeerde auto's geteld (parkeerdruk 86%). De bezettingsgraad op straat is 75%. In de garages is deze hoger met gemiddeld 88%.
- De parkeerdruk op zowel openbare als particuliere parkeervoorzieningen in de Zuidas is sinds het onderzoek uit 2012 toegenomen. In een groot aantal gebieden is de parkeerdruk op een gemiddelde werkdag boven de 90%.
- De inwerkingtreding van de parkeerdurbeperking in delen van Buitenveldert noord heeft een dempende werking op de parkeerdruk. De parkeerdruk in de omliggende wijken van de Zuidas is over het algemeen laag met een gemiddelde bezetting van 63%. In deze gebieden zijn in totaal circa 2.000 parkeerplaatsen onbezet. Lokaal is de parkeerdruk soms hoger dan 90%. Dit duidt op lokale parkeerproblemen.
- De parkeerdruk in de openbare en particuliere parkeergarages is toegenomen. Deze parkeerplaatsen worden efficiënt gebruikt. Opvallend is de toegenomen parkeerdruk van de straatparkeerplaatsen in Kenniskwartier en in de Mahlergarage. Hier ligt waarschijnlijk een relatie met de ingestelde parkeerdurbeperking in delen van Buitenveldert noord.

¹ Dit is exclusief de parkeerplaatsen van P15, die vaak bezet zijn door de RAI en in de toekomst komt te vervallen.

3 Situatie 2030

3.1 Analyse parkeeropgave tot 2030

Kijkend naar de toekomst en rekening houdend met de voorziene ontwikkelingen in de Zuidas is het mogelijk een beeld te schetsen van het voorziene aantal parkeerplaatsen in de toekomst. Op dit moment zijn er ruim 11.000 parkeerplaatsen in de Zuidas. Verreweg het grootste deel (circa 90 procent) hiervan bevindt zich in de garages in het gebied. Conform de huidige plannen zal dit aantal groeien tot naar verwachting zo'n 24.000 bij een volledig ontwikkelde Zuidas (peiljaar 2030), waarbij het aandeel straatparkeerplaatsen verder zal krimpen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van: het huidige aantal parkeerplaatsen, het voorziene aantal parkeerplaatsen bij een volledig ontwikkelde Zuidas en het aantal parkeerplaatsen wanneer voor het hele gebied (bestaand plus nieuw) de huidige normen zouden worden toegepast.

Gebied	Bestaand aantal ppl (2015)	Extra ppl in ruimtelijke plannen tot 2030	Extra ppl 2030 (parkeernorm)	Totaal # ppl in 2030 gepland	Totaal # ppl in 2030 Bestaand + p-norm
Fred Roeske	901	627	797	1528	1698
Strawinsky	2.622	18	333	2.640	2.955
Kop Zuidas	537	1.793	1.594	2.330	2.131
Kenniskwartier	2.064	5.917	8.289	7.981	10.353
Mahler	3.505	1.373	1.481	4.878	4.986
Vivaldi	1.686	3.167	3.107	4.853	4.793
Totaal	11.315	12.895	15.601	24.210	26.916

De ontwikkeling van het aantal parkeerplaatsen in de komende jaren volgt de programmatische ontwikkelingen. In dit parkeeronderzoek is een beeld geschetst van het toegestane aantal parkeerplaatsen per deelgebied voor het planjaar 2030. Een analyse van enerzijds het aantal parkeerplaatsen per deelgebied, en anderzijds de parkeerdruk die momenteel bestaat, leidt voornamelijk voor kantoren tot een aantal inzichten.

3.2 Conclusie situatie 2030

Op grond van het feit dat de bedrijven in de Zuidas momenteel gemiddeld ruim 1 parkeerplaats op 100m² in gebruik hebben als gevolg van historische rechten en dubbelgebruik van parkeervoorzieningen van woningen, wordt geconcludeerd dat de parkeernorm van 1:250m² voor toekomstige ontwikkelingen een sturende werking zal hebben op de vervoerwijzekeuze². Dit onderschrijft dat het aantal parkeerplaatsen waarover een bedrijf kan beschikken uiteindelijk sturend is in het mobiliteitsbeleid dat het betreffende bedrijf voert.

Het roept ook de vraag op of de vigerende norm van 1 op 250 niet te streng is. Hiertoe lijkt echter niet direct aanleiding. Dit blijkt onder andere uit de op korte termijn plaatsvindende verhuizingen van een aantal bedrijven binnen de Zuidas. Zowel AKZO als Stibbe en Nauta Dutilh verhuizen de komende jaren vanuit deelgebied Strawinsky (waar historisch meer parkeerplaatsen aanwezig zijn dan de huidige normen voorschrijven)

² Gemeenteraadsbesluit om parkeernorm van 1:250m² binnen straal van 800 meter van station Zuid toe te passen?

naar andere deelgebieden (respectievelijk Beethoven en Gershwin) waar de normen die het Locatiebeleid voorschrijft gelden. Alle drie de bedrijven kiezen voor de Zuidas, ongeacht de consequentie die dit met zich meebrengt (de noodzaak tot het voeren van sturend mobiliteitsbeleid). Daarmee bereikt het parkeerbeleid in de Zuidas hetgeen ermee wordt beoogd, namelijk het bereikbaar houden van Amsterdam.

De druk op het gebruik van (bestaande) parkeervoorzieningen in het invloedsgebied neemt verder toe. Het is daarom van belang om duidelijke parkeerbeleidsmaatregelen in te zetten om de beperkte parkeervoorzieningen in de Zuidas zo optimaal mogelijk te benutten. Het beperken van de overlast voor de omliggende wijken wordt voorkomen door de invoering van de parkeerduurbepanking.

3.3 Relatie parkeren en bereikbaarheid Zuidas

Bovenstaande analyse veronderstelt een relatie tussen het aantal parkeerplaatsen en het autoverkeer naar de Zuidas. Om deze these te onderzoeken is een analyse gemaakt van de verkeersaantrekkende werking van een aantal kantoren in de Zuidas die zich allemaal in grofweg hetzelfde gebied bevinden (op een vergelijkbare afstand tot Station Zuid en met een vergelijkbare fietsbereikbaarheid). In andere woorden: hoe bepalend is nu het aantal parkeerplaatsen voor het aantal autobewegingen dat een kantoor genereert? Om dit te onderzoeken is voor een viertal kantoren waarvan door de beheerder inzicht is gegeven in het aantal slagboombewegingen tijdens de spits een vergelijking gemaakt tussen het aantal parkeerplaatsen en het aantal verkeersbewegingen in de avondspits. De kantoren die zijn vergeleken zijn het Atrium, WTC, de Rechtbank Amsterdam en ABN/AMRO. Al deze kantoren liggen rondom Station Zuid in het kerngebied van de Zuidas. Onderstaande tabel geeft zowel de grootte van het kantoor, het aantal parkeerplaatsen (inclusief externe bijhuur), als het aantal ritten in de avondspits per parkeerplaats en per m2 kantooroppervlakte weer.

Locatie	m ²	Ppl	Parkeerplaatsen per m2 bvo	Ritproductie avondspits	Ritten/ppl	Ritten/100m2
Atrium	51.000	550	1:92	330	0,60	0,65
WTC	147.000	1200	1:122	720	0,60	0,49
Rechtbank	51.000	290	1:176	260	0,90	0,51
ABN/AMRO	90.000	1160	1:78	700	0,60	0,78

Uit de tabel blijkt dat de vier vergeleken kantoren over in de praktijk zeer verschillende hoeveelheden parkeerplaatsen per m2 kantoor beschikken (hierbij is rekening gehouden met extern bijgehuurde parkeerplaatsen). Het aantal ritten per parkeerplaats is echter voor Atrium, WTC en ABN/AMRO gelijk. De Rechtbank wijkt af van de kantoren, echter wanneer hier de procesgebonden ritten van wordt afgetrokken (conform opgave van de Rechtbank zelf) en zuiver wordt gekeken naar het kantoorpersoneel ligt het aantal ritten per parkeerplaats ook exact op 0,6 per parkeerplaats. Bovenstaande analyse vormt een onderbouwing van de relatie tussen het aantal parkeerplaatsen bij kantoren en de verkeersproductie van deze functies.

4 Parkeerdilemma's

4.1 Inleiding

In algemene zin dient ieder gebied te voorzien in voldoende parkeerplaatsen om te voldoen aan de vraag. Daarbij wordt generiek het uitgangspunt gehanteerd dat een bezetting van de parkeerplaatsen van meer dan 90 procent een knelpunt vormt, omdat dit tot zoekverkeer leidt (wat op zijn beurt leidt tot irritatie en een slechtere bereikbaarheid). Hoewel de gemiddelde parkeerdruk in de Zuidas daar onder blijft met circa 86 procent, is die algemene maatstaf echter onvoldoende om te beoordelen of er sprake is van knelpunten in een complex gebied als de Zuidas.

Om te beginnen geeft de norm op zich geen inzicht in overlast in de omliggende wijken. Daarnaast beschikken veel werknemers over een vaste plek in een van de garages behorend bij de kantoren. Zij weten dus van tevoren of ze over een parkeerplek zullen beschikken of niet. Hetzelfde geldt voor bewoners van woningen. Dit alles is het gevolg van het gegeven dat zich in Zuidas nauwelijks straatparkeerplaatsen bevinden. Om bovenstaande reden wordt de bezettingsgraad voor kantoren in algemene zin niet direct als een knelpunt beschouwd. Wel vormt hij aanleiding tot een nadere analyse van potentiële knelpunten in de parkeerbalans voor verschillende functies. Daarbij worden vier verschillende (potentiële) knelpunten onderscheiden:

1. Parkeeroverlast op straat
2. Parkeren kantoren
3. Parkeernormen woningen
4. Faciliteiten voor bezoekersparkeren.

Voor ieder knelpunt zijn mogelijke oplossingen benoemd.

4.2 Parkeeroverlast op straat

Zoals beschreven is er (vooral in specifieke straten) in de wijken rondom de Zuidas momenteel soms sprake van parkeeroverlast. Datzelfde geldt voor parkeerplaatsen op straat in de delen van de Zuidas waar het straatparkeertarief laag is in vergelijking met de tarieven in de garages. De overlast treedt voornamelijk op, op dagen dat een evenement in de RAI plaatsvindt en uitwijkparkeerterrein P15 niet beschikbaar is voor kantoorpersoneel. Kantoorpersoneel wijkt in deze gevallen vooral uit naar de omliggende wijken en veroorzaakt hier overlast.

Voor wat betreft de ervaren overlast in de omliggende wijken rondom de Zuidas hoeft eigenlijk geen oplossing te worden gevonden. Hiervoor zijn echter de afgelopen jaren, en zeer recentelijk, stappen gezet door de Gemeenteraad. Het belanghebbendenparkeren in de Prinses Irenestraat enerzijds en (de verdere uitrol van) de parkeerduurbepanking in Buitenveldert anderzijds zullen voorkomen dat kantoormedewerkers hun auto in de omliggende wijken zullen parkeren. Nadere monitoring zal de komende jaren in samenspraak met Stadsdeel Zuid moeten worden uitgevoerd.

Voor wat betreft de overbezetting (en daarmee overlast voor bezoekers van het gebied) binnen de Zuidas zelf ligt dit anders. In principe zijn hier twee oplossingen mogelijk:

1. Het ook hier invoeren van een parkeerduurbepanking van 3 uur in Zuidas, waardoor kantoorgebruikers worden gedwongen een plek in een garage te huren of te kiezen voor een andere modaliteit.

2. Het verhogen van de tarieven voor straatparkeren in Zuidas naar een niveau dat meer in lijn ligt met de tarieven elders in de Zuidas, in Oud-Zuid en in de Rivierenbuurt. Hierbij ligt een tarief van rond de 3 euro per uur voor de hand.

4.3 *Parkeren kantoren*

Het parkeeronderzoek geeft inzicht in een aantal zaken. Primair de relatie tussen het aantal parkeerplaatsen en de mobiliteit van kantoormedewerkers. Het aantal parkeerplaatsen vertoont een directe relatie met het aantal autoritten tijdens de spits, de drukste en zwaarst belaste periode in het toch al drukke verkeersnetwerk in en om de Zuidas. Vanuit verkeersoogpunt is het dus noodzakelijk het aantal parkeerplaatsen in het gebied te beperken. Met betrekking tot het parkeren voor kantoren bestaan de volgende mogelijkheden (die deels in combinatie kunnen worden ingezet):

1. *Het stringent handhaven van de bestaande norm van 1 parkeerplaats per 250 m² bvo kantoor binnen een straal van 800 meter van het station en 1 op 125 daarbuiten.* Dit is verdedigbaar vanwege de volgende redenen. Enerzijds de bereidheid van bedrijven om genoeg te nemen met minder parkeerplaatsen. De genoemde voorbeelden (AKZO, Stibbe en Nauta Dutilh) geven geen aanleiding te verwachten dat dit niet het geval is. Bovendien laten die bedrijven, die bewust kiezen voor een flexibeler mobiliteitsbeleid, ook kantoorruimte met een ruimere parkeernorm achter.

2. *Het oprekken van de parkeernorm voor de volledige Zuidas naar 1 parkeerplaats per 125 m² bvo kantoor.*

Voordeel van deze optie is dat toekomstige kantoorgebruikers en ontwikkelaars programma kunnen realiseren dat over ongeveer dezelfde hoeveelheid parkeerplaatsen beschikt als het gros van de bestaande kantoren.

Nadeel van deze optie is dat de autobereikbaarheid van het gebied verder onder druk komt te staan. Dit effect wordt enigszins verzacht doordat de komende jaren ook parkeerplaatsen (en daarmee autoverkeer) verdwijnen. Indicatief betekent een verruiming van de norm naar 1 op 125 een toename van 750 tot 1000 parkeerplaatsen. Het aantal straatparkeerplaatsen dat verdwijnt, ligt rond de 750, dus het netto verkeerseffect zal beperkt zijn. Vanuit de bereikbaarheid van het gebied de komende tien jaar (tot na realisatie Zuidasdok) is de voorziene afname als gevolg van het verdwijnen van P15 en de parkeerplaatsen langs de Mahlerlaan zeer welkom.

3. *Het (beter) organiseren van parkeren op afstand.*

Indien het standpunt wordt ingenomen dat het opheffen van parkeerplaatsen en het beperken van de automobilititeit voor zittende en toekomstige kantoorgebruikers niet eenzijdig en zonder alternatief mogelijk is, komt parkeren op afstand naar voren als alternatief. De belangrijkste troef hierin is het slimmer inzetten van de P+R-voorzieningen in en om de stad. Vereiste is echter wel dat het reeds geldende P+R-tarief van circa 8 euro per dag niet alleen geldt wanneer de reis per OV wordt vervolgd richting het centrum van Amsterdam, maar ook richting de Zuidas.

Een andere mogelijkheid om parkeren op afstand mogelijk te maken is het ontwikkelen van P+R locaties aan de rand van de Zuidas. Deze locaties dienen direct vanaf de toe- en afritten van de A10 toegankelijk te zijn. Daarmee wordt het verkeer voor de laatste kilometer van de weg gehaald, waarmee het deel van de reis met de

grootste congestiegevoeligheid en de meeste vertraging wordt vermeden. Vervolgens dienen de reizigers met diverse alternatieve vervoerwijzen naar de bestemming in de Zuidas te kunnen komen.

4.4 Parkeernormen woningen

Zoals eerder is beschreven is de meest gehanteerde parkeernorm voor woningen een maximumnorm van 1,25 parkeerplaats per woning of per 125 m² bvo. Van die 1,25 parkeerplaats is 0,25 bedoeld voor bezoekers en 1 voor de bewoners. In de praktijk ligt de parkeerbehoefte per woning gemiddeld genomen lager, mede als gevolg van de bouw van kleinere woningen, dalend autobezit en de bouw van huurwoningen. Gezien het feit dat het maximale toegestane parkeerplaatsen in de praktijk niet wordt gebouwd of afgenomen (de marktwerking zorgt voor een optimum), is er weinig noodzaak de maximale norm strenger te maken. Waar vanuit de markt behoefte aan is, is flexibiliteit. De flexibiliteit om bij kleinere woningen (vooral in het (sociale) huursegment) minder parkeerplaatsen te bouwen, en de flexibiliteit om bij grotere en duurdere koopwoningen meer parkeerplaatsen te bouwen en daarmee te voldoen aan de bestaande vraag. Daarbij werkt naar verwachting het toepassen van een maximumnorm per 100 m² bvo beter dan een maximumnorm per woning. Een minimumnorm lijkt niet nodig, aangezien de markt voldoende zelfcorrigerend vermogen kent.

4.5 Faciliteiten voor bezoekersparkeren

Het laatste, en in de toekomst waarschijnlijk meest bepalende knelpunt in het parkeren in de Zuidas vormt het parkeren voor bezoekers. Daarbij gaat het voornamelijk om bezoekers van bewoners, aangezien de bezoekers van bedrijven vaak ofwel kunnen parkeren in de garage van het bedrijf zelf (dat daarvoor plekken vrij houdt), ofwel bereid zijn om gezien het zakelijke karakter een hoger tarief te betalen. Voor de bezoekers van bewoners ligt dit echter anders. In principe is in de norm voor woningen ruimte 'ingebakken' om te voorzien in parkeerplaatsen voor bewoners (0,25 parkeerplaats per woning). In de praktijk zijn deze echter nauwelijks tot niet beschikbaar voor dit doel. Ontwikkelaars realiseren geen parkeerplaats die vervolgens niet wordt afgenomen door een koper of huurder. Daarom worden de parkeerplaatsen ofwel niet gerealiseerd, ofwel direct na realisatie doorverkocht of verhuurd. In andere delen van Amsterdam wordt het bezoekersparkeren op straat georganiseerd. In de Zuidas is dit, vanwege het gebrek aan deze plaatsen, geen optie.

Om toch te voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers bestaat een aantal mogelijkheden. In alle gevallen (behalve optie 1) is het uitgangspunt dat de norm voor woningen (mits een maximumnorm gehandhaafd blijft) wordt verlaagd met 0,25, het beoogde onderdeel bedoeld voor bezoekersparkeren. Reden hiervoor is dat deze plekke hoe dan ook niet voor hun doel worden ingezet.

1. Gebouwde bezoekersparkeerplaatsen afdwingen.

Het toch bouwen en vrijhouden van parkeerplaatsen kan weliswaar worden afgedwongen middels bijvoorbeeld een erfpachtovereenkomst, maar is in de praktijk niet tot nauwelijks te handhaven zonder grootschalige inzet vanuit de gemeente. Het is bovendien een taak die de gemeente vooralsnog niet tot haar takenpakket rekent. Het lijkt omwille van bovenstaande zaken niet voor de hand liggend hier verder op in te zetten.

2. *Bestaande openbare garages beter benutten voor bezoekersparkeren door te sturen op tarief.*

Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat er niet zozeer een tekort is aan voldoende bezoekersparkeerplaatsen, maar dat deze te duur worden bevonden. Door als gemeente het gesprek te voeren met parkeerexploitanten over een daltarief kan dit probleem worden opgelost. Bijkomend voordeel is dat in de avonduren en weekenden leegstaande parkeerplaatsen ook beter gebruikt worden door voorzieningen als de horeca in deze deelgebieden, waarvoor de hoge parkeertarieven nu als een obstakel gelden voor openstelling in het weekend.

3. *Het (zelf) realiseren van bezoekersparkeerplaatsen tegen een redelijk tarief.*

Een mogelijkheid om dit knelpunt op te lossen is het (laten) bouwen van een of twee extra publieke parkeergarages. Daarmee wordt tevens de strategische reserve van 2 maal 500 plekken ingezet voor het grootste toekomstige knelpunt in de Zuidas.

Vooralsnog ligt het probleem vooral in het centrumgebied en in Ravel. Voorwaarde is dat deze garage niet wordt ingezet om gedurende de dag extra automobilititeit van voornamelijk de reeds bestaande kantoren in Mahler en Gershwin te faciliteren. Dat legt echter direct druk op de exploitbaarheid van deze garage.

De meest voor de hand liggende manier om dergelijke garages te financieren is door een parkeerfonds op te zetten specifiek voor de Zuidas. (Een deel van) de kosten die normaliter gemoeid zouden zijn met de aanleg van een bezoekersparkeerplaats moeten in dat geval door de ontwikkelaar worden gestort in een fonds, van waaruit publieke voorzieningen voor bezoekers kunnen worden gefinancierd.

4. *Inzetten op ICT-oplossingen en efficiënter dubbelgebruik van (kantoor)garages.*

Indien het niet of onvoldoende lukt om met de beheerders van bestaande garages tot overeenstemming te komen tot een flexibel daltarief voor de avonduren en weekenden is een aanvullende mogelijkheid het efficiënter gebruik van (bestaande) kantoorgarages. Deze staan in de avonduren vaak leeg, maar zijn in veel gevallen wel open. Door deze garages, bijvoorbeeld middels slimme parkeerapps als Parkbee, toegankelijk te maken voor bezoekers van bewoners wordt een omvangrijk parkeerareaal ontsloten en wordt de bestaande capaciteit veel beter benut dan nu het geval is.

5 Aanbevelingen

Uit bovenstaande analyse van de parkeerdilemma's zijn voor Zuidas de volgende aanbevelingen gedefinieerd:

1. *Parkeeroverlast op straat*

- a. Om de druk op het gebruik van (bestaande) parkeervoorzieningen in het invloedsgebied te spreiden, de beperkte parkeervoorzieningen in de Zuidas zo optimaal mogelijk te benutten en de overlast voor de omgeving te beperken is het van belang om duidelijke parkeerbeleidsmaatregelen (zoals de hoogte van parkeertarieven, parkeernormen, parkeerduurbeperking en P+R-beleid) in te zetten, zowel in Zuidas als het invloedsgebied.

- b. Onderzoek de mogelijkheden om grote parkeervoorzieningen aan de rand van Zuidas te ontwikkelen nabij de toe- en afritten van de A10, om daarmee het verkeer voor het meest filegevoelige stuk af te vangen en met alternatieve vervoerwijzen het gebied te ontsluiten.
- c. Monitor de verkoop van parkeerkaarten in relatie tot de parkeerdruk. Op basis van de uitkomsten kan het effect van de parkeerdrukbeperking worden bepaald.

2. Parkeernormen bij kantoren

- a. De relatief hoge parkeerdruk in de centrumzone dwingt tot een bewuste vervoerwijzekeuze. Handhaaf deze incentive door strikt de aan de parkeernorm van 1:250 voor kantoren vast te houden.
- b. Onderzoek de mogelijkheden van dubbelgebruik van bestaande en nieuwe parkeergarages in het gebied. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen binnen deelgebieden is het meest kansrijk en goed te controleren. Afspraken over meerdere deelgebieden zijn minder goed te controleren. Duidelijke (juridisch bindende) afspraken zijn noodzakelijk.

3. Parkeernormen bij woningen

- a. Bekijk de mogelijkheden om de parkeernormen voor wonen flexibeler te maken en overweeg het instellen van bandbreedtes, minimum- en maximum parkeernormen.

4. Faciliteiten voor bezoekersparkeren.

- a. Zorg bij de ontwikkelingen per gebied voor voldoende openbare parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners en voorzieningen. Daarbij dient een marktconform tarief te gelden om deze doelgroep te faciliteren en uitwijkgedrag naar omliggende wijken te voorkomen.
- b. Het aanbrengen van een parkeerverwijssysteem met indicatie van het aantal beschikbare parkeerplaatsen kan het zoekverkeer beperken en de parkeerders snel naar de beschikbare parkeergelegenheid loodsen. Ook technologische ontwikkelingen, zoals het beschikbaar komen van een app waar de real time beschikbare parkeerplaatsen in de Zuidas worden getoond, kunnen bijdragen aan een efficiënt gebruik van parkeerplaatsen en het voorkomen van zoekverkeer.
- c. Onderzoek de mogelijkheden en effecten (qua draagvlak, parkeerdruk en financieel) om de parkeertarieven in de Zuidas te harmoniseren om de straatparkeerplaatsen meer voor kortparkeren (bezoekers) beschikbaar te stellen.
- d. Onderzoek of Zuidas kan worden toegevoegd aan de 'centrumzone', waarmee voor een aantal P+R terreinen het P+R tarief kan gelden voor Zuidasbezoekers. Om parkeren op P+R terreinen ook voor medewerkers van kantoren aantrekkelijk te maken dient, afwijkend van de randvoorwaarden van P+R naar het centrum, de starttijd voor P+R gebruik Zuidas te worden aangepast van 10:00 naar 7:00 uur.