

**Effectieve benutting van  
bestaande parkeercapaciteit  
in de Amsterdamse binnenstad**

Amsterdam, september 1995  
Van Dijk, Van Someren en Partners BV  
drs M. van der Gugten

# Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1 Verkeers- en Inrichtingsplan	1
1.2 Opdrachtomschrijving	1
1.3 Begripsomschrijving	2
1.4 Leeswijzer	2
<b>2 Parkeersituatie</b>	<b>3</b>
2.1 Cijfermatige context	3
2.2 Beleidsmatige context	4
2.3 Bestuurlijke context	5
<b>3 Praktijkervaringen met wisselgebruik</b>	<b>7</b>
3.1 Ervaringen binnen Amsterdam	7
3.2 Ervaringen buiten Amsterdam	9
3.3 Knelpunten en kansen	11
<b>4 Conclusies en advies</b>	<b>13</b>
4.1 Conclusies	13
4.2 Advies	15
Bijlage 1: Literatuurlijst	19
Bijlage 2: Overzicht garages met meer dan 50 plaatsen	20

# 1 Inleiding

## 1.1 Verkeers- en Inrichtingsplan

Met de vaststelling van het Verkeers- en Inrichtingsplan (VIP) op 9 februari 1994 door de gemeenteraad is een nieuwe fase ingeluid van het verkeer- en vervoerbeleid in de Amsterdamse binnenstad. Het VIP geeft aan met welke maatregelen de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de binnenstad tussen 1995 en 2005 kan worden verbeterd. Als randvoorwaarde geldt daarbij het behoud van de menging van functies wonen, werken en recreëren, zoals in het Beleidsplan Binnenstad is vastgelegd. Bij de uitwerking van het gebiedsgerichte beleid is in eerste instantie uitgegaan van het beperken van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg. Hiertoe zijn voor de 23 VIP-gebieden gedetailleerde parkeernormen opgesteld, waarbij rekening is gehouden met de toekomstige parkeerdruk (vraag versus aanbod) bij de uitvoering van de maatregelen uit het VIP.

Uitgaande van de situatie in 1993 is vastgesteld dat er in de binnenstad tot aan het jaar 2005 in totaal 7.400 parkeerplaatsen op straat dienen te verdwijnen. Ter gedeeltelijke compensatie zullen er in dezelfde periode 4.400 parkeerplaatsen in garages bijkomen, zodat er netto 3.000 parkeerplaatsen in de binnenstad verdwijnen (ca. 10%). Een belangrijk deel van de toe te voegen parkeerplaatsen in garages zal ondergebracht moeten worden in nieuw te bouwen parkeervoorzieningen. Gezien de hoge investeringskosten en de ruimteclaims voor nieuwbouw is besloten dat een deel gerealiseerd dient te worden door effectievere benutting van bestaande parkeercapaciteit. Hierbij kan gedacht worden aan het gebruikmaken van restcapaciteit in bestaande bedrijfsgarages of het realiseren van dubbelgebruik in openbare en particuliere garages. De ervaringen tot nog toe maken echter duidelijk dat het (gedeeltelijk) beschikbaar krijgen van deze parkeerplaatsen niet eenvoudig is.

## 1.2 Opdrachtomschrijving

In opdracht van Stedelijk Beheer/Binnenstad heeft Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) een kwalitatieve verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om bestaande parkeercapaciteit in de binnenstad effectiever te benutten. De vraagstelling van het onderzoek is als volgt omschreven:

*"Op welke wijze kan de (gedeeltelijke) openstelling van particuliere garages voor bewonersparkeren worden bevorderd?"*

Het onderzoek heeft nadrukkelijk niet ten doel om de potentiële omvang van het gemengd gebruik vast te stellen, maar dient met name om de strategie te bepalen voor de uitvoering van deze VIP-maatregel. De vraagstelling is uitgewerkt in de volgende onderzoeksvragen:

- Welke ervaringen zijn er in Amsterdam en in andere gemeenten opgedaan met het wisselgebruik van parkeergarages?
- Wat zijn de knelpunten die er zowel aan de vraagkant als de aanbodkant optreden bij het wisselgebruik van parkeergarages?
- Welke instrumenten heeft de gemeente tot haar beschikking om dit wisselgebruik te bevorderen?

Tegen de achtergrond van deze onderzoeksvragen zijn in de maanden juli/augustus 1995 de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- het bestuderen van achterliggende beleidsdocumenten, onderzoeken en notities;
- het houden van interviews met betrokken beleidsmedewerkers:
  - . de heer F. Riechelmann (dienst Parkeerbeheer, stafbureau);
  - . de heer H. Berkelaar (dienst Parkeerbeheer, afdeling Parkeergebouwen);
  - . de heer W.J. Vermeulen (dienst Ruimtelijke Ordening, afdeling Binnenstad);
  - . de heer P. van der Bruggen (dienst Ruimtelijke Ordening, afdeling Verkeer);
  - . de heer R.F. Dwars (Kamer van Koophandel)
  - . de heer H. Hoogeveen (Hoofdafdeling VBM, afdeling Verkeer)
- het (telefonisch) achterhalen van informatie bij:
  - . de heer A. Heijmen (gemeente Den Haag)
  - . de heer A. van Kuik (gemeente Groningen)
  - . de heer J. Rinsma (gemeente Enschede)
  - . de heer E. van Savooijen (gemeente Rotterdam)
  - . de heer C. Hartevelt (Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer)
  - . de heer J.P. Boender (CROW, Ede)
  - . de heer N. Bos (B&A Groep, Den Haag)
  - . de heer N.G.W. Klein Beernink (VEXPAN, Maastricht)
  - . de heer L.J.J. Prikken (Grontmij, De Bilt)

### 1.3 Begripsomschrijving

In de notities en rapporten over het gebruik van parkeervoorzieningen worden allerlei begrippen door elkaar heen gebruikt. Gezien de verschillende kenmerken van het gebruik is het wenselijk om deze begrippen eenduidig te omschrijven. In het kader van deze rapportage worden de volgende begripsomschrijvingen gehanteerd:

- *Gemengd gebruik*: hierbij zijn er in een garage naast elkaar parkeerplaatsen voor meerdere gebruikerscategorieën bestemd, waarbij geen beperking geldt voor de parkeerduur (bijvoorbeeld bewonersparkeren naast kortparkeren in openbare garages).
- *Dubbelgebruik*: hierbij wordt een parkeerplaats door twee gebruikerscategorieën gebruikt, waarbij de parkeerduur complementair is (bijvoorbeeld dalurenvergunning voor bewoners in bedrijfsgarages).
- *Wisselgebruik*: hierbij worden parkeerplaatsen door meerdere gebruikerscategorieën naast elkaar gebruikt, waarbij kortparkeren en allerlei vergunningssystemen (al dan niet in tijd gelimiteerd) naast elkaar kunnen voorkomen.

Aangezien het begrip 'wisselgebruik' een bredere reikwijdte heeft en tevens de meer specifieke termen 'dubbelgebruik' en 'gemengd gebruik' omvat, wordt in deze rapportage het eerstgenoemde begrip gehanteerd.

### 1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 nader stilgestaan bij de cijfermatige, beleidsmatige en bestuurlijke context van de parkeersituatie in de binnenstad. Hoofdstuk 3 verschaft vervolgens inzicht in de ervaringen die binnen en buiten Amsterdam zijn opgedaan met wisselgebruik van parkeergarages en de kansen en knelpunten die hieruit afgeleid kunnen worden. In hoofdstuk 4 worden de conclusies gepresenteerd en een advies aangereikt voor het toekomstige beleid.

## 2 Parkeersituatie

### 2.1 Cijfermatige context

In het Verkeers- en Inrichtingsplan (VIP) is opgenomen dat in 2005 het totaal aantal parkeerplaatsen in de binnenstad ten opzichte van 1993 met netto 3.000 plaatsen verminderd dient te zijn. In de onderstaande tabel is de taakstellende normering van het parkeren op straat en in garages weergegeven.

**Tabel 1: Parkeercapaciteit in de binnenstad in 1993 en 2005 (VIP)**

Parkeervoorziening	Situatie in 1993	VIP in 2005	Vershil 1993/2005
Op straat	19.000	11.600	-7.400 (-39%)
Openbare garages	3.500	4.900	+1.400 (+40%)
Bedrijfsgarages	3.800	6.100	+2.300 (+61%)
Bewonersgarages	1.500	3.000	+1.500 (+100%)
Overig	800	0	-800 (-100%)
Totaal	28.600	25.600	-3.000 (-10%)

Voor het onderhavige onderzoek is de situatie rond de parkeergarages van belang en dan in het bijzonder de grotere garages (> 50 parkeerplaatsen). Aan de hand van de gegevens uit het garage-onderzoek<sup>1</sup> is de volgende tabel samengesteld.

**Tabel 2: Aantal garages en garageplaatsen in binnenstad (totaal en > 50 pp)**

Parkeer garages	Aantal garages	Aantal plaatsen	Aantal garages (> 50 pp)	Plaatsen in garages (> 50 pp)
Openbare garages	18	2.893	9 (50%)	2.650 (92%)
Bedrijfs-garages	181	3.478	25 (14%)	2.079 (60%)
Bewoners-garages	?	1.500	7 (?)	977 (65%)
Totaal	199 + ?	7.871	41 (?)	5.706 (72%)

<sup>1</sup> Bron: Inventarisatie parkeergarages in de Amsterdamse binnenstad, Dienst Ruimtelijke Ordening, Amsterdam 1992/1993.

Uit tabel 2 blijkt dat er ten tijde van het onderzoek in de Amsterdamse binnenstad 41 garages met meer dan 50 parkeerplaatsen zijn gelegen, waarvan 9 openbare garages, 27 bedrijfsgarages en 7 bewonersgarages. Deze grotere garages nemen gezamenlijk 72% van het aantal parkeerplaatsen in garages voor hun rekening. Van 12 bedrijfsgarages is uit onderzoek gebleken dat deze 's avonds en in het weekend grotendeels leeg staan (zie bijlage 2).

In de komende jaren zullen in de binnenstad de nodige garages worden gebouwd. Parkeergarage 'De Kolk' aan de Nieuwezijds Voorburgwal (400 plaatsen) is onlangs opgeleverd. Verder zijn er in de binnenstad nog vijf openbare garages geprojecteerd, waarover de besluitvorming nog gaande is, te weten:

- PTT-eiland (500 plaatsen)
- Van Randwijckplantsoen (600 plaatsen)
- Haarlemmerplein (200 plaatsen)
- Rokin (500 plaatsen)
- Singel/Bellevue (400 plaatsen)

Verder zijn/worden er nog vijf grotere bedrijfsgarages gebouwd, die nog niet in het onderzoek zijn meegenomen, te weten:

- Nieuwe Spiegelstaat (50 plaatsen)
- Maupoleum (200 plaatsen)
- Marbon, Weesperstraat (160 plaatsen, reeds gerealiseerd)
- Ceres, Weesperstraat (110 plaatsen, reeds gerealiseerd)
- Sarphati Plaza (50 plaatsen, reeds gerealiseerd)

Bij de berekening van de benodigde parkeercapaciteit en de projectie van nieuwe garages in 2005 is er in het VIP vanuit gegaan dat 1.000 bewoners van de binnenstad (exclusief de IJ-oeveren) hun auto in openbare of bedrijfsgarages kunnen parkeren. Dit geldt met name voor die gebieden, waar de nacht maatgevend is voor de totaal benodigde parkeercapaciteit, te weten de VIP-gebieden 1 (Stadshart e.o.), 3 (Jordaan e.o.), 4 (Zuidelijke binnenstad) en 5 (Weesperstraat e.o.)

## **2.2 Beleidsmatige context**

### **Garageverordening**

De inrichting en het gebruik van parkeergarages en -terreinen in Amsterdam is onderhevig aan de garageverordening. Voor elke parkeerruimte die als zodanig in gebruik is, dient door het College van B&W een vergunning afgegeven te zijn in het kader van deze verordening. Daarmee is de garageverordening een belangrijk sturingsinstrument voor het vormgeven en handhaven van het parkeergaragebeleid. In artikel 5 van deze verordening is opgenomen dat Burgemeester en Wethouders voorschriften kunnen verbinden of toevoegen aan een vergunning met betrekking tot de inrichting en het gebruik van de garage; deze voorschriften kunnen mede de openbaarheid van gebruik en de structuur van de parkeertarieven betreffen. Op 25 februari 1993 heeft de raadscommissie VBM besloten dat garages groter dan 50 plaatsen een openbare functie moeten krijgen. Daarmee is formeel de weg vrijgemaakt om medegebruik van garages door bewoners actief te bewerkstelligen. Overigens wijzen zowel praktijkervaringen (zie hoofdstuk 3) als onderzoeksgegevens uit, dat de uitvoering hiervan nog de nodige voeten in de aarde heeft. Uit onderzoek van KPMG/Klynveld Management Consultants (1993) blijkt, dat: "... de huidige eigenaren op dit moment vanwege de verwachte handhavingsproblematiek,

bewaking, noodzakelijke investeringen en geringe meeropbrengsten afzien van de mogelijkheid deze plaatsen aan bewoners of bezoekers te verhuren" (pag 30). De kansen om bewonersparkeren in nieuwe bedrijfsgarages te laten plaatsvinden worden door KPMG hoger ingeschat, aangezien afspraken hieromtrent in de bouwvergunning kunnen worden opgenomen. Dat dit echter evenmin een garantie is op succes blijkt uit de ervaringen met de Bijenkorfgarage, waar dergelijke voorwaarden voorafgaande aan de bouw nog steeds niet hebben geresulteerd in afspraken over bewonersparkeren.

### **Parkeerverordening**

Op basis van de door de gemeenteraad vastgestelde parkeerverordening verstrekt de dienst Parkeerbeheer tegen betaling parkeervergunningen aan bewoners en bedrijven in de binnenstad. Het maximaal aantal uit te geven vergunningen is gerelateerd aan het totaal aantal parkeerplaatsen op straat. Mede door de netto vermindering van het aantal parkeerplaatsen zijn inmiddels in delen van de binnenstad wachtlijsten ontstaan. Op dit moment is er nog geen afdoende oplossing voor dit probleem. Behalve het medegebruik van bestaande garages en de bouw van nieuwe garages (aanbodzijde) wordt er tevens nagedacht over verscherping van maatregelen aan de vraagzijde. De volgende maatregelen worden hierbij overwogen:

#### **Push-maatregelen:**

- verhogen van tarieven;
- beperken van de geldigheidsduur van vergunningen (11 i.p.v. 12 maanden);
- uitbreiden van vergunningsstelsel in de avonduren;
- beperken van de bedrijfsvergunningen op straat;
- heffen van parkeerbelasting/milieuheffing voor parkeren op eigen terrein.

#### **Pull-maatregelen:**

- stimuleren van gedeeld autobezit
- bevorderen van bedrijfsvervoerplannen
- uitbreiden van parkeervoorzieningen aan de stadsrand

## **2.3 Bestuurlijke context**

### **Parkeerbalans 1995**

Uit de cijfers in de parkeerbalans 1995 blijkt dat de opheffing van parkeerplaatsen op straat gestaag verloopt. Hoewel wordt aangegeven dat een betrouwbare vergelijking met de parkeersituatie in 1993 niet goed mogelijk is, wordt geconstateerd dat het aantal parkeerplaatsen op straat inmiddels met ruim 1.000 plaatsen is afgenomen. In bepaalde gebieden (Wallen-Noord, Nieuwmarkt en Westelijke Eilanden) heeft zelfs een overschrijding van de taakstelling plaatsgevonden. Daarnaast blijft volgens de parkeerbalans de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen door nieuwbouw en medegebruik van garages verhoudingsgewijs achter bij de VIP-doelstellingen. Het is de vraag in hoeverre dit voor het gemeentebestuur aanleiding is om het tempo van het opheffen van parkeerplaatsen op straat te verlagen dan wel het beleid om parkeerplaatsen in (nieuwe of bestaande) garages beschikbaar te krijgen, te intensiveren.

## **Verzelfstandiging dienst Parkeerbeheer**

Teneinde een overzichtelijk en geïntegreerd parkeerproduct te realiseren is in het KPMG-rapport de aanbeveling gedaan om de dienst Parkeerbeheer te verzelfstandigen en wellicht op langere termijn te komen tot een publiek-private parkeerorganisatie ('parkeerschap'). Het gemeentebestuur heeft echter besloten de dienst Parkeerbeheer samen met de Stadswacht en de Reinigingspolitie onder te brengen in een nieuw op te richten dienst Stadstoezicht. Hiermee is nadrukkelijk het standpunt ingenomen dat de vaststelling en uitvoering van het parkeerbeleid primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid is en verdere verzelfstandiging van de dienst derhalve niet aan de orde is. De dienst Stadstoezicht/Parkeerbeheer wordt een belangrijke taak toegeschreven in het realiseren en exploiteren van gebouwde parkeervoorzieningen. Wel wordt aangegeven dat nauwer overleg en samenwerking met het bedrijfsleven daarbij zeker vruchtbaar kan zijn.

## **Winkelsluitingswet**

Binnenkort vindt in de Eerste Kamer de behandeling plaats van de nieuwe winkelsluitingswet. Door de verruiming van de openingstijden van winkelbedrijven zal de parkeerdruk in de avonduren aanzienlijk kunnen toenemen. Dit betekent dat vooral het kortparkeren in de openbare parkeergarages tijdens de avonduren zal toenemen en derhalve de mogelijkheden voor medegebruik door bewoners worden beperkt. Anderzijds bestaat de mogelijkheid dat de hoge parkeerdruk op de traditionele koopavonden en zaterdagen enigszins afgevlakt worden door een geleidelijke spreiding van het winkelend publiek over de week. In de onderhandelingen met de exploitanten van openbare garages over bewonersparkeren zal deze ontwikkeling echter ongetwijfeld een grote rol gaan spelen.



## 3 Praktijkervaringen met wisselgebruik

### 3.1 Ervaringen binnen Amsterdam

Uit de beschikbare documentatie en de gevoerde gesprekken met betrokken beleidsmedewerkers komt naar voren dat de ervaringen met wisselgebruik van parkeergarages in Amsterdam beperkt van omvang zijn en tot nog toe slechts een geringe opbrengst hebben opgeleverd. In het onderstaande overzicht wordt een aantal ervaringen kort toegelicht.

#### Project Weteringbuurt

In het bestedingsplan 1993 rond de Autoluwe Binnenstad was een project opgenomen om wisselgebruik van particuliere parkeervoorzieningen in de Weteringbuurt tot stand te brengen. In dit kader is door het Ingenieursbureau Amsterdam een onderzoek uitgevoerd naar zowel de vraagzijde als de aanbodzijde. Op basis van de resultaten van een bewonersenquête, overleg met de buurtvereniging 'Wetering Verbetering' en een informatie-avond in de buurt werd geconstateerd dat bewoners op zichzelf positief staan tegenover wisselgebruik, maar dat het merendeel graag 24 uur per dag een parkeerplaats ter beschikking wil hebben en geen hoger tarief wil betalen dan voor een parkeervergunning op straat. Aan de aanbodzijde bleek na overleg met diverse eigenaren van parkeervoorzieningen in de buurt, slechts één eigenaar (ABN/AMRO) bereid om onder stringente voorwaarden voor een half jaar een proef te doen met maximaal vier parkeerplaatsen. In het onderzoeksrapport wordt geconcludeerd dat "... deze voorwaarden dermate gebruiksonvriendelijk zijn, dat de kans dat bewoners van dit aanbod gebruik zullen maken, zeer gering is". Tegen deze achtergrond is besloten om in de Weteringbuurt niet verder te gaan met het project.

#### Bewonersparkeren in openbare garages

De openbare garages worden hoofdzakelijk gebruikt voor het kortparkeren van winkelend publiek en (zakelijke) bezoekers van de binnenstad. Uit het garageonderzoek 1992/1993 is gebleken dat in vier van de negen grotere openbare garages parkeerplaatsen verhuurd zijn aan bewoners en/of bedrijven. Europarking is feitelijk de enige garage waar een substantieel deel van de capaciteit is verhuurd aan bewoners, te weten 375 van de 750 plaatsen. De prijs voor een bewonersabonnement lag destijds op f 235,- per maand en f 2.585,- per jaar. In de andere garages lagen de prijzen voor bewonersabonnementen aanmerkelijk hoger. Aangezien de meeste openbare garages overdag redelijk goed gevuld zijn, is er ook minder belangstelling voor het uitgeven van vergunningen. In de praktijk betekent dit dat deze garages 's nachts in veel gevallen vrijwel leeg staan. Een actueel overzicht van de 24-uurs bezettingsgraad van de openbare garages ontbreekt op dit moment.

Het is veelbetekenend dat de onderhandelingen over het medegebruik van de Bijenkorfgarage tot nog toe op niets zijn uitgelopen, terwijl hierover bij de bouw duidelijke afspraken zijn gemaakt. Ook de Stopera-garage (in beheer van Kroon) wordt niet door bewoners gebruikt en staat 's nachts vrijwel geheel leeg.

## **Bewonersparkeren in bedrijfsgarages**

Uit het garage-onderzoek 1992/1993 blijkt dat de helft van de bedrijfsgarages 's avonds en in het weekend leeg staat (49%), hetgeen ongeveer 64% van het totaal aantal plaatsen in bedrijfsgarages betreft<sup>2</sup>. De overige garages (44%) en plaatsen (28%) worden 's avonds en in het weekend door de hoofdfunctie gebruikt. Slechts 7% van de bedrijfsgarages/-plaatsen wordt 's avonds en in het weekend (mede) door derden gebruikt. Uit deze cijfers blijkt dat bewonersparkeren slechts mondjesmaat in bedrijfsgarages plaatsvindt.

In de afgelopen jaren zijn met verschillende particuliere eigenaren onderhandelingen gevoerd over het medegebruik van de parkeergarages. De resultaten hiervan zijn zonder meer teleurstellend te noemen. In de beschrijving van het project Weteringbuurt is al aangegeven dat particuliere eigenaren niet of slechts onder zeer stringente voorwaarden bewonersparkeren wensen toe te laten. Illustratief zijn ook de onderhandelingen met de Universiteit van Amsterdam over het medegebruik door bewoners van de parkeergarage op het Roeterseiland en het parkeerterrein 'De Narwal' op het Bickerseiland. In het eerste geval werden de veiligheidsrisico's als gevolg van laboratoriumexperimenten in het universiteitsgebouw door de UvA aangevoerd als doorslaggevend argument om het complex buiten kantooruren geheel af te sluiten. In het tweede geval bleek de (overigens discutabele) onderverhuur van parkeerplaatsen door de UvA aan een nabijgelegen bedrijf reden te zijn om de onderhandelingen af te breken. Opmerkelijk is dat voor het Roeters-eiland nog een nieuwe garagevergunning moest worden verstrekt en voor het terrein op het Bickerseiland als gevolg van een bestemmingswijziging in de garagevergunning expliciet was opgenomen: "... dat in de toekomst voorschriften kunnen worden gesteld met betrekking tot het medegebruik van het parkeerterrein door buurtbewoners, wanneer zich daartoe de behoefte doet gevoelen" (dd. 10 september 1976). Zelfs in dergelijke situaties, waarin de gemeente in een relatief sterke onderhandelingspositie heeft gestaan, blijkt het verkrijgen van medewerking van particuliere eigenaren dus lastig te realiseren.

## **Wisselgebruik in garages van Parkeerbeheer**

De afdeling Parkeergebouwen van de dienst Parkeerbeheer is met name verantwoordelijk voor de exploitatie en het beheer van bewonersgarages in de hele stad en een groot aantal garages in Zuidoost. Het ligt in de lijn der verwachting dat Parkeerbeheer in de toekomst ook meer betrokken zal worden bij de exploitatie van nieuwe garages in de binnenstad, zoals reeds het geval is bij de nieuwe garage 'De Kolk'. In dat geval zal Parkeerbeheer dus ook een grotere rol gaan spelen bij het bevorderen van het wisselgebruik. Op dit moment is er bij Parkeerbeheer al sprake van wisselgebruik in enkele garages.

De **Marbongarage** aan de Weesperstraat, die overdag intensief gebruikt wordt door bedrijven, wordt tussen 19.00 en 07.00 uur beheerd door Parkeerbeheer. Vanwege de parkeeroverlast in de buurt door de bezoekers van theater Carré, is in mei 1995 gestart met parkeerfaciliteiten voor theaterbezoekers in deze garage (75 plaatsen). De tickets worden bij reserveringen door Carré verkocht en via Parkeerbeheer afgedragen aan de eigenaar van de garage. Aangezien tijdens het zomer-

---

2 Hierbij wordt uitgegaan van het percentage bedrijfsgarages, waarvan het gebruik in de avonduren en de weekenden uit onderzoek bekend is (75%).

seizoen minder theatervoorstellingen lopen, bestaat er op dit moment nog geen goed inzicht in het effect van deze parkeervoorziening.

Van de 120 parkeerplaatsen in de garage van **Woningbouwvereniging Onze Woning** aan de Weesperstraat zijn er 80 permanent verhuurd aan bewoners en worden er 40 dubbelgebruikt. Tussen 07.00 en 18.00 uur zijn deze 40 plaatsen allemaal verhuurd aan bedrijven, maar de belangstelling van bewoners voor een dalurenabonnement (tussen 19.00 en 07.00 uur plus weekenden) valt tegen. Opvallend is dat er een wachtlijst bestaat voor de 24-uurs abonnementen (f 75,- per maand), terwijl nog circa de helft van de dalurenabonnementen beschikbaar is (f 50,- per maand). Bovendien vinden bewoners met een dalurenabonnement het vreemd, dat zij verplicht zijn hun auto overdag weg te halen, terwijl er dan nog voldoende plaatsen in de garage vrij zijn<sup>3</sup>. Parkeerbeheer zoekt momenteel naar een meer flexibel systeem, waarbij mogelijk een sterkere prijsprikkel wordt geïntroduceerd.

Ook bij **garage 'De Kolk'** zal dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden. Een klein deel van de parkeerplaatsen is permanent beschikbaar voor hotelbezoekers. Bedrijven kunnen een parkeervergunning krijgen van 07.00 tot 19.00 uur op doorde-weekse dagen en bewoners voor de daluren (18.00 tot 09.00 uur plus zon- en feestdagen). Verder is de garage ook bestemd voor kortparkeren door bezoekers. Hoewel de parkeergarage onlangs is opgeleverd, is de bouw van woningen en kantoren nog in volle gang, zodat er nog geen inzicht bestaat in de feitelijke gang van zaken.

### 3.2 Ervaringen buiten Amsterdam

Een inventarisatieronde bij diverse gemeenten en onder vertegenwoordigers van landelijke organisaties heeft slechts enkele voorbeelden opgeleverd van wisselgebruik van parkeergarages door bewoners. Blijkbaar is de parkeerdruk buiten de kantoor tijden in de meeste gemeenten niet zo groot dat wisselgebruik als een concrete oplossing wordt overwogen. Bovendien kan hierbij een rol spelen dat er in de binnenstad van Amsterdam relatief weinig parkeergarages in de binnenstad zijn gebouwd, waardoor vraag en aanbod hier sterker dan elders uiteenlopen.

#### Gemeente Enschede

In het winkelcomplex Zuidmolen is een particuliere parkeergarage, waarvan één parkeerdek permanent in gebruik is van de politie. Daarnaast is de bedrijfsgarage van het GAK sinds kort opengesteld voor kortparkeren in de avonduren en de weekenden. De technische installatie is nog niet aangepast, zodat de controle op het in- en uitrijregime op dit moment te wensen overlaat. Overigens is deze constructie tot stand gekomen, doordat de gemeente mede-eigenaar van de parkeergarage wordt. In de gemeente Enschede bestaan geen concrete afspraken over bewonersparkeren in parkeergarages.

---

<sup>3</sup> Bijna de helft van de bewoners met een 24-uurs abonnement blijkt namelijk overdag de auto in gebruik te hebben, zodat op die tijden deze parkeerplaatsen vrij zijn.

## **Gemeente Groningen**

In het centrum van Groningen zijn zes parkeergarages gesitueerd met een totale capaciteit van 1.900 plaatsen. In het kader van de autoluwe binnenstad zijn er plannen om nieuwe garages te bouwen. Hiertoe is een stichting in het leven geroepen, die inmiddels vanuit het bedrijfsleven een bedrag van 10 miljoen gulden toegezegd heeft gekregen. De vraag is of de gemeente bereid is om eveneens een investering in nieuwe garages te doen. In de ring rond het centrum zijn zes buurtgarages van 100 tot 300 plekken, waarin bewoners en bedrijven parkeren. Hierbij is sprake van 24-uurs abonnementen met een vaste parkeerplek, zodat in deze garages geen dubbelgebruik plaatsvindt.

De parkeergarages van het Holland Casino en het Provinciehuis worden tevens gebruikt voor het winkelend publiek (overdag resp. zaterdag/koopavond). In de garage Centrum van Interparking zijn van de 350 plaatsen onder andere 55 plaatsen voor bewoners gereserveerd, die voor een maandabonnement f 62,- betalen. Aangezien bewoners geen vaste plaats hebben in deze garage, wordt een deel van de parkeerplaatsen in de praktijk dubbel gebruikt.

## **Gemeente Maastricht**

De meeste parkeergarages in Maastricht worden met name gebruikt voor kortparkeren. Vanwege de ligging aan de rand van het centrum zijn in de garage Boschstraat-Oost (in beheer bij Ruyters Parking) een groot aantal vergunningen voor 5 of 7 dagen per week uitgegeven. Op een totaal van 400 plaatsen zijn circa 325 abonnementen verstrekt, waarbij er nog een redelijke capaciteit beschikbaar blijft voor kortparkeren. In de praktijk treedt hier dus wisselgebruik van parkeerplaatsen op.

Enkele jaren geleden heeft men in Maastricht een proef genomen met het uitgeven van nachtabonnementen (van 18.00 tot 10.00 uur plus zondagen). Uit onderzoek van de afdeling Verkeer bleek dat ruim 200 van de 550 respondenten uit de binnenstad interesse had voor een dergelijk abonnement. In de praktijk heeft de proef echter niet het gewenste resultaat gehad. Uiteindelijk bleek de vraag van bewoners toch kleiner dan gedacht en er zijn vaak problemen geweest rond de wisseltijden. Voor een exploitant leveren vergunningen nu eenmaal veel minder op dan het kortparkeren. Op het moment dat bewoners overdag blijven staan, lopen de inkomsten uit kortparkeren terug. Bij een strikte handhaving van de parkeertijden blijkt de animo onder bewoners vrijwel tot nul gereduceerd te worden. Uit deze ervaringen heeft men in Maastricht geleerd dat per garage gekeken moet worden waar de optimale verhouding ligt tussen kortparkeren en vergunninghouders.

## **Gemeente Rotterdam**

Ook in de gemeente Rotterdam is ervaring opgedaan met wisselgebruik van parkeergarages. In de garage Kiphof waren oorspronkelijk 240 van de in totaal 415 plaatsen bestemd voor bewoners en de overige 175 plaatsen voor kortparkeerders. Na verloop van tijd waren er echter meer dan 300 abonnementen in omloop en bleek dat er in de praktijk toch 175 vrije plaatsen voor kortparkeerders beschikbaar waren. Inmiddels wordt in andere garages ook een dergelijk dubbelgebruik gerealiseerd. Een proef met het uitgeven van bedrijfsabonnementen in bewonersgarages is daarentegen mislukt door fricties tussen bewoners en werknemers op de wisseltijden. In de Willemswerfgarage (NedLloyd) vindt op beperkte schaal bewoners-

parkeren plaats, alsmede kortparkeren in de avonduren en de weekenden. Onder bewoners van de wijk het Oude Westen bestaat nagenoeg geen belangstelling om 's nachts gebruik te maken van de beschikbare capaciteit in de parkeergarage Centrum aan het Weena (50 plaatsen). Overigens is van belang dat in het centrum van Rotterdam het wonen en het werken ruimtelijk veel sterker gescheiden zijn dan in de Amsterdamse binnenstad. Derhalve wordt in Rotterdam meer prioriteit gelegd bij het onderbrengen van kortparkeren in bestaande garages.

### **Gemeente Den Haag**

In het centrum van Den Haag wordt op diverse plaatsen grootschalige nieuwbouw van kantoren en appartementen met garages gerealiseerd. Zo worden bij het bouwplan De Resident enkele grote garages gebouwd, waarbij dubbelgebruik is voorzien. De projectontwikkelaar van de nieuwbouw op de hoek Spui/Grote Markt heeft voor de parkeervoorziening van 70 appartementen een contract afgesloten voor het gebruik van de garage van Binnenlandse Zaken.

De gemeente is al enige tijd bezig met het medegebruik door bewoners van een garage in het Zeeheldenkwartier (150 plaatsen), die overdag volledig in gebruik is van kantoren. Aangezien de parkeerdruk in dit gebied 's avonds en 's nachts zeer hoog is, wil men een deel van de bewoners hun auto in deze garage laten parkeren. Gezien de hoge bezettingsgraad overdag, dienen bewoners op werkdagen de garage voor 9.00 uur verlaten te hebben. Met een parkeervergunning kunnen zij daarna eventueel op straat parkeren. Binnenkort wordt de belangstelling in de wijk gepeild, waarbij gedacht wordt aan een bewonerstarief van f 50,- tot f 75,- per maand. Pas nadat er meer zicht is op de vraag vanuit de wijk, wil men een officieel voorstel aan de exploitant doen. De gemeente wil niet structureel meefinancieren aan het bewonersparkeren, maar is wel bereid om incidentele kosten voor haar rekening te nemen. Hoewel het hier een interessant project betreft is er dus nog geen sprake van concrete resultaten met betrekking tot het dubbelgebruik van parkeercapaciteit.

### **3.3 Knelpunten en kansen**

Uit dit beknopte overzicht blijkt duidelijk dat er nog maar weinig ervaringen zijn opgedaan met het wisselgebruik van parkeergarages. Wanneer er sprake is van wisselgebruik gaat het meestal om twee situaties, te weten:

- het uitgeven van een aantal bewonersvergunningen in openbare garages die overdag vooral in gebruik zijn voor kortparkeren (winkelend publiek of zakelijk bezoek);
- het openstellen van bedrijfsgarages voor kortparkeren in de avonduren en weekenden (winkelend en uitgaanspubliek).

Het stimuleren van dubbelgebruik van parkeergarages via daluren- of nacht-abonnementen voor bewoners blijkt in de praktijk nog nergens goed van de grond gekomen te zijn. Zowel aan de vraagzijde als aan de aanbodzijde levert dit de nodige knelpunten op.

**Vraagzijde:**

- bewoners willen het liefst 24-uur per dag kunnen parkeren, ook al zal een deel van hen overdag vaak geen gebruikmaken van deze parkeergelegenheid;
- bewoners willen niet het tarief betalen, dat in overeenstemming is met de reële exploitatiekosten van een parkeerplaats in een garage;
- bewoners ervaren parkeergarages (met name in de nachtelijke uren) vaak als een sociaal onveilige omgeving.

**Aanbodzijde:**

- bedrijven willen de zekerheid dat hun garages overdag volledig beschikbaar zijn voor hun werknemers en zakelijk bezoek<sup>4</sup>;
- bedrijven willen geen administratieve en beheersmatige rompslomp voor iets waar ze zelf geen belang bij hebben;
- de financiële opbrengsten van bewonersparkeren zijn relatief gering en vormen geen prikkel om hierop in te spelen;
- veel garages ontberen de technische faciliteiten of het toezicht om buiten werktijden andere gebruikersgroepen toe te laten.

Uit de gesprekken is naar voren gekomen dat er een kloof bestaat tussen vraag en aanbod, die niet vanzelf gedicht wordt. Gemeenten hebben bovendien nauwelijks instrumenten beschikbaar om hierin te sturen. Tenslotte zijn in veel gemeenten de parkeerproblemen niet van die omvang, dat een actieve inmenging hierbij voor de hand ligt. In dit opzicht zijn de kansen voor het realiseren van wisselgebruik van particuliere garages in de Amsterdamse binnenstad iets gunstiger:

- een hoge parkeerdruk op straat, waardoor het voor bewoners vooral in de avonduren en op zaterdag vaak lastig is om de auto in de buurt te parkeren;
- een wachtlijst voor parkeervergunningen op straat, waardoor het accepteren van een duurdere en/of gelimiteerde vergunning in een garage voor die bewoners feitelijk het enige alternatief is;
- een garageverordening, die de gemeente Amsterdam een bestuurlijk instrument in handen geeft om openbare en particuliere garages open te stellen voor bewonersparkeren.

Toch betekent deze situatie nog niet dat het wisselgebruik van particuliere garages door bewoners vanzelf tot stand zal komen. Een juiste toepassing van push- en pullmaatregelen door de gemeente zal noodzakelijk zijn om vraag en aanbod nader tot elkaar te brengen. Daarbij dient men zich te realiseren dat er zowel bewoners als garage-exploitanten een zekere mate van 'koudwatervrees' is om zich zonder meer in het diepe te storten. Een geleidelijke aanpak met de nodige waarborgen en toetsmomenten van beide zijden verdient dan ook de voorkeur. De ervaringen uit de onderhandelingen met de eigenaren van particuliere garages in de Amsterdamse binnenstad tot nog toe maken echter wel duidelijk dat er een politieke stok achter de deur zal moeten staan om de medewerking in laatste instantie eventueel te kunnen afdwingen. De voorschriften uit de garageverordening bieden hiertoe voldoende basis.

---

4 Voor de exploitanten van openbare garages geldt feitelijk hetzelfde met dien verstande dat zij hun garage overdag en 's avonds beschikbaar willen hebben voor kortparkeren.

## 4 Conclusies en advies

### 4.1 Conclusies

#### **Knelpunten en kansen voor wisselgebruik**

Uit het onderhavige onderzoek komt naar voren dat het wisselgebruik van openbare en particuliere parkeergarages door bewoners nog slechts in bescheiden mate voorkomt. In de Amsterdamse binnenstad is de bezettingsgraad van **openbare parkeergarages** over het algemeen dermate hoog, dat de belangstelling voor het uitgeven van bewonersvergunningen niet erg groot is. Zelfs bij het uitgeven van dalurenabonnementen voor bewonersparkeren bestaat bij de exploitanten van openbare garages de vrees dat dit in de praktijk ten koste zal gaan van de beschikbare capaciteit voor kortparkeren, hetgeen tot vermindering van de inkomsten leidt. De uitbreiding van de openingstijden van winkels in het kader van de nieuwe winkelsluitingswet zal dit argument nog aan kracht doen toenemen. Overigens hoeft dit uiteraard voor de gemeente nog geen doorslaggevend argument te zijn om het bewonersparkeren in openbare garages als niet-wenselijk te beschouwen.

Voor de **bedrijfsgarages** geldt niet zozeer het financiële argument als reden om de deur op slot te houden, als wel de verwachte handhavingsproblematiek en beperking van het eigen bedrijfsgebruik. Indien men bereid zou zijn om hierover mee te denken, zouden er voor deze knelpunten ongetwijfeld ook oplossingen te bedenken zijn. De werkelijke reden ligt waarschijnlijk dan ook dieper, namelijk dat bedrijven er momenteel niet of nauwelijks belang bij hebben om bewonersparkeren in hun garages toe te staan en derhalve dit gebruik het liefst buiten de deur houden. In combinatie met de beeldvorming bij bedrijven, dat het parkeerbeleid op straat het ondernemersklimaat in de binnenstad toch al ernstig bedreigt, is de bereidheid om mee te denken over het medegebruik van hun eigen garages minimaal. Bovendien is men er nog niet van overtuigd, dat de gemeente daadwerkelijk bereid is om bewonersparkeren in bedrijfsgarages af te dwingen op basis van de voorschriften in de garageverordening. In het uiterste geval zou dit kunnen leiden tot intrekking van de garagevergunning en sluiting van de parkeergarage. Een uitzondering vormt de situatie waarin een bedrijf nog afhankelijk is van besluitvorming door de gemeente met betrekking tot bijvoorbeeld het wijzigen van de bestemming van een terrein, het verlenen van een bouwvergunning of het verstrekken van een (nieuwe) garagevergunning. In dit geval heeft een bedrijf er nadrukkelijk wel belang bij en zal men een grotere bereidheid tonen om over medegebruik van de betreffende parkeergarage te onderhandelen. Dat dit in de praktijk nog steeds geen garantie is op succes, blijkt wel uit de ervaringen met de Bijenkorfgarage en de parkeervoorzieningen van de Universiteit van Amsterdam.

#### **Ervaringen buiten Amsterdam**

Het feit dat er in de praktijk nog nauwelijks goede voorbeelden bestaan van wisselgebruik van parkeergarages in Amsterdam, speelt ook een rol bij de benadering van de exploitanten van bedrijfsgarages. Men heeft er over het algemeen geen zin in om als proefkonijn te fungeren. Tegen deze achtergrond is in het kader van dit onderzoek ook gekeken of er elders in het land succesvolle voorbeelden te vinden zijn van wisselgebruik van parkeergarages. Het resultaat van deze inventarisatie-

ronde is mager. De ervaringen in andere gemeenten beperken zich veelal tot het uitgeven van een aantal bewonersvergunningen in openbare garages, die niet volledig voor kortparkeren gebruikt worden, en het openstellen van bedrijfsgarages voor kortparkeren in de avonduren en weekenden (uitgaans- en winkelpubliek). Een experiment met nachtabonnementen in de gemeente Maastricht heeft niet het beoogde resultaat opgeleverd, aangezien de concrete bewonersvraag naar een nachtabonnement beperkt bleef en er bovendien veelvuldig fricties ontstonden op de wisseltijden. In de gemeenten Rotterdam en Den Haag vinden op bescheiden schaal experimenten plaats met dubbelgebruik van parkeergarages door bewoners. De ervaringen zijn echter nog niet van dien aard, dat deze als lichtend voorbeeld voor de Amsterdamse binnenstad kunnen fungeren. Door diverse gemeenten is aangegeven dat de parkeerdruk (nog) niet dermate hoog is, dat dubbelgebruik van garages moet worden overwogen. Bovendien ontbreekt het de meeste gemeenten aan een bestuurlijk instrumentarium om dubbelgebruik van garages actief te bevorderen. Ook in dit opzicht onderscheidt de gemeente Amsterdam zich van de rest, aangezien dit de enige gemeente is, die al sinds 1938 een garageverordening kent, waarin ook voorschriften met betrekking tot het gebruik van de garages zijn opgenomen. In andere gemeenten vindt uitsluitend toetsing plaats aan de voorschriften in de bouwverordening en de hinderwet. Tot nog toe heeft de gemeente Amsterdam de naleving van de garageverordening nog niet daadwerkelijk toegepast als stok achter de deur om bewonersparkeren in openbare en bedrijfsgarages mogelijk te maken.

#### **Aandacht voor vraagzijde van wisselgebruik**

Een conclusie uit dit onderzoek is dat bij het bevorderen van dubbelgebruik van parkeergarages niet alleen naar de aanbodzijde gekeken moet worden, maar ook aandacht moet worden besteed aan de vraagzijde. Het is niet zo dat bewoners op dit moment staan te dringen om in aanmerking te komen voor een parkeerplaats in een openbare of bedrijfsgarage, zeker niet wanneer dit gepaard gaat met hogere kosten of beperkte beschikbaarheid. Een uitzondering hierop vormen wellicht de binnenstadbewoners, die als gevolg van wachtlijsten nog niet over een parkeervergunning op straat beschikken. Hoewel concrete gegevens hierover ontbreken, zal een deel van deze groep zelf een (dure) plaats in een garage geregeld hebben of de auto overdag uit het vergunninggebied weghalen. Door de uitbreiding van vergunninggebieden (in naastgelegen stadsdelen) en van vergunningtijden (tot de avonduren) zal de laatstgenoemde strategie voor binnenstadbewoners zonder parkeervergunning steeds moeilijker worden. Voor deze groep zal een dalurenvergunning in een bedrijfsgarage op dit moment wel aantrekkelijk kunnen zijn. De vraag is echter of een dergelijke 'overflow-benadering' de meest adequate is, aangezien hierbij geen rekening wordt gehouden met de concrete parkeerbehoefte. Op deze manier blijven de huidige vergunninghouders op straat parkeren en komen niet-vergunninghouders in een parkeergarage terecht. Voor een optimale matching zouden binnenstadbewoners die hun auto niet dagelijks gebruiken op straat moeten parkeren, terwijl de bewoners die met de auto naar hun werk gaan buiten de werktijden kunnen parkeren in garages. Een dergelijke benadering vereist echter wel dat aan de huidige bewoners met parkeervergunning op straat een concurrerend aanbod kan worden gedaan voor parkeren in een garage. De ervaringen in bijvoorbeeld de Weteringbuurt maken duidelijk dat een hoog tarief en een beperkte beschikbaarheid van de garageplaats voor bewoners een vrij massieve belemmering vormt om hiervoor een parkeervergunning op straat in te leveren. Tegen deze achtergrond zal gezocht moeten worden naar een flexibeler parkeerproduct.



## 4.2 Advies

### Financieel belang van wisselgebruik

Uit de voorgaande conclusies blijkt dat het realiseren van 1.000 bewonersplaatsen in bestaande parkeergarages, zoals opgenomen in het Verkeers- en Inrichtingsplan, een ambitieuze doelstelling is (zeker tegen de achtergrond van de ervaringen tot nog toe). Het grote belang van het bereiken van deze doelstelling wordt echter duidelijk, wanneer de geschatte kosten voor het alternatief, te weten het bouwen van nieuwe garages, in aanmerking wordt genomen. In totaal zou voor het bouwen van diverse bewonersgarages met een totale capaciteit van 1.000 plaatsen, een investeringsbedrag tussen 50 en 100 miljoen gulden benodigd zijn (mede afhankelijk van de omvang en ruimtelijke situering). Gezien de relatief lage opbrengsten van een bewonersvergunning treedt er daarbij een zeer hoge onrendabele top in de exploitatie op, die derhalve alleen door een aanzienlijke gemeentelijke bijdrage in de kapitaallasten zou kunnen worden gedekt. Tegen deze achtergrond lijkt een grote inspanning om de genoemde doelstelling te bereiken, wel degelijk verantwoord.

### Combinatie van maatregelen

Om de doelstelling van het wisselgebruik te kunnen bereiken, zal een juiste combinatie van push- en pullmaatregelen aan zowel de vraagzijde als de aanbodzijde ingezet moeten worden. Ter illustratie zijn in het volgende schema een aantal maatregelen op die manier weergegeven.

Maatregelenmix	Aanbodzijde	Vraagzijde
Pushmaatregelen	<ul style="list-style-type: none"><li>- lokatienormen mbt. parkeercapaciteit ook toepassen op bestaande garages (via garageverordening)</li><li>- parkeerbelasting invoeren voor parkeren op eigen terrein</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- verhogen vergunningtarieven op straat</li><li>- uitbreiden vergunningstijden in avonden</li></ul>
Pullmaatregelen	<ul style="list-style-type: none"><li>- parkeerfaciliteiten voor werknemers realiseren aan stadsrand</li><li>- stimuleren van het opstellen van bedrijfsvervoerplannen</li><li>- subsidie verstrekken voor bewonersparkeren (per plaats) of voor technische faciliteiten</li><li>- elke bewonersplaats in garage overdag vrij laten benutten door werknemers (in combinatie met toepassing lokatienormen)</li><li>- toezicht door parkeerbeheer in garages uitoefenen (buiten kantooruren)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- hanteren van concurrerende tarieven in garages</li><li>- parkeervergunning in combinatie met beperkt straatparkeren</li><li>- parkeervergunning in combinatie met abonnement voor bus/tram</li><li>- voorlichting over flexibel parkeerproduct</li><li>- sociale veiligheid vergroten</li></ul>

## Rekenexercitie

Uit de ervaringen met wisselgebruik van parkeergarages komt naar voren dat een redelijke omvang van de betreffende garage noodzakelijk is, evenals een betrekkelijk grote frictie-capaciteit<sup>5</sup>. Wanneer wordt uitgegaan van de openbare en bedrijfsgarages met meer dan 50 parkeerplaatsen in de Amsterdamse binnenstad, gaat het momenteel om 37 garages met in totaal ruim 5.000 plaatsen. Dit betekent in de praktijk dat er 1 bewonersvergunning op 5 bedrijfsplaatsen of kortparkeerplaatsen moet worden gerealiseerd. Uitgaande van het gegeven dat circa de helft tot driekwart van de bewoners overdag geen gebruik maakt van deze parkeerplaats zou dit voor garages van verschillende omvang de volgende consequenties hebben:

- een openbare parkeergarage met 400 plaatsen, zou 80 bewonersvergunningen kunnen afgeven, hetgeen op een gemiddelde werkdag 5%-10% en in de avonden/op zaterdag 10%-15% van de kortparkeercapaciteit in beslag neemt<sup>6</sup>;
- een bedrijfsgarage met 100 plaatsen, zou 20 bewonersvergunningen kunnen afgeven, hetgeen op een gemiddelde werkdag 5 tot 10 parkeerplaatsen voor werknemers in beslag neemt.

Dit rekenvoorbeeld dient slechts ter illustratie en laat twee zaken buiten beschouwing:

- Enerzijds wordt er hierbij vanuit gegaan dat alle bestaande garages een gelijk deel van het bewonersparkeren voor hun rekening nemen. De verdeling van parkeergarages over de binnenstad komt echter niet goed overeen met de gebieden met een hoge parkeerdruk in de avonden. Aangezien het voor bewoners belangrijk is om een parkeerplaats op relatief korte afstand van hun woning te beschikken, zal het bewonersparkeren niet in alle garages in gelijke mate plaats kunnen vinden. In de VIP-berekeningen is daarom rekening gehouden met het beschikbare aantal garageplaatsen per deelgebied.
- Anderzijds is bij dit rekenvoorbeeld uitgegaan van het aantal parkeergarages/-plaatsen op dit moment, terwijl in het VIP is uitgegaan van een toename van het aantal parkeerplaatsen in openbare en bedrijfsgarages met 3.700 plaatsen. Dit betekent dat in het jaar 2005 niet met 1 bewonersvergunning op 5 parkeerplaatsen, maar met 1 op 7,5 rekening moet worden gehouden. Andersom geredeneerd betekent dit dat in het huidige aanbod van grotere parkeergarages circa 650 à 700 bewonersplaatsen gerealiseerd moeten worden en dat het restant als medegebruik in de voor 2005 nieuw te bouwen openbare en bedrijfsgarages moet worden ondergebracht.

## Vervolgstappen

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat het realiseren van 1.000 bewonersplaatsen in openbare en particuliere parkeergarages in de Amsterdamse binnenstad niet goed mogelijk is zonder hiervoor een claim te leggen op de beschikbare capaciteit. De ideale vorm van dubbelgebruik, waarbij de bewonersvergunningen in de daluren perfect aansluiten op de hoofdfunctie overdag, stuit op problemen aan zowel de vraagzijde als de aanbodzijde. In de praktijk zal een meer flexibel systeem meer aan de eisen van vragers als aanbieders voldoen.

---

5 Over het algemeen wordt als globale norm gehanteerd dat circa de helft van het aantal bewonersplaatsen in een garage overdag vrij is. Indien er voor het parkeren in bedrijfsgarages een nadrukkelijke selectie plaatsvindt van bewoners, die hun auto elke dag nodig hebben voor hun werk, kan dit aantal tot circa 75% oplopen. In dit geval wordt er vanuit gegaan dat 1 op de 4 bewoners hun auto overdag laat staan door ziekte, vrije dagen, vakantie etc.

6 De financiële consequenties hiervan zijn uiteraard afhankelijk van de bezettingsgraad van de garage, het tarief voor een bewonersvergunning en een eventuele gemeentelijke bijdrage per bewonersvergunning.

Tegen deze achtergrond stellen wij de volgende vervolgstappen voor:

- 1 Op basis van de DRO-parkeerberekeningen uit het VIP wordt vastgesteld in welke deelgebieden van de binnenstad voldoende capaciteit in grotere garages (> 50 pp) is, teneinde op korte termijn aan de doelstelling van medegebruik van parkeerplaatsen door bewoners te kunnen voldoen. Hierbij dient prioriteit gegeven worden aan die gebieden, waar in de afgelopen twee jaar relatief veel parkeerplaatsen op straat zijn opgeheven.
- 2 Er wordt een opname gemaakt van het huidige gebruik van de parkeergarages in die gebieden, alsmede vastgesteld in hoeverre de lokatienorm van 1 plaats op 10 werknemers bij die garages wordt overschreden. Door toepassing van de voorschriften in de garageverordening wordt voornamelijk 20% van het totaal aantal plaatsen geclaimd in bedrijfs-garages voor bewonersparkeren, waarbij voor het bedrijf tenminste het aantal werknemersplaatsen volgens de lokatienormen gegarandeerd dient te worden<sup>7</sup>.
- 3 In de omgeving van de betreffende garages wordt vervolgens een peiling uitgevoerd onder de bewoners, die in bezit zijn van een parkeervergunning op straat, alsmede degenen die hiervoor eventueel op de wachtlijst staan (op basis van het DPB-vergunningbestand). Hierbij wordt met name het parkeergedrag van de vergunninghouders in kaart gebracht, alsmede de bereidheid om de vergunning voor straatparkeren om te zetten in een vergunning voor parkeren in een garage. Het is belangrijk dat het hierbij om een volledige vergunning gaat, maar er vindt nadrukkelijk een selectie plaats van degenen die op werkdagen hun auto overdag in gebruik hebben. Voor de vergunning wordt een marktconform tarief in rekening gebracht<sup>8</sup>.
- 4 Er vindt een matching plaats voor vergunningverlening op basis van het parkeergedrag van de bewoners en de bezetting van de betreffende garages. Indien deze matching adequaat plaatsvindt, zal de garage in verreweg de meeste gevallen vrijwel volledig voor de hoofdfunctie beschikbaar blijven. In tegenstelling tot het principe van daluren- of nachtabonnementen is de bewoner echter niet verplicht de auto overdag onder alle omstandigheden weg te halen<sup>9</sup>. Door de exploitant van de garage zal wel een overzicht worden bijgehouden van het aantal keren dat bewoners hun auto overdag in de garage laten staan<sup>10</sup>. Indien regelmatig een nader vast te stellen norm wordt overschreden (bijvoorbeeld 4x per maand), kan de vergunning voor deze garageplaats aan een andere kandidaat worden toegewezen, waarbij de oorspronkelijke vergunninghouder weer een parkeervergunning op straat wordt verstrekt.

---

7 Dit systeem is in grote mate vergelijkbaar met het sociale verhuursysteem in de volkshuisvesting. Aangezien woningen in Amsterdam als een 'schaars goed' worden aangemerkt, is destijds een regeling tot stand gekomen, waarbij in de helft van de gevallen de verhuur van particuliere woning onder de autoclaim-regeling van de Stedelijke Woningdienst valt. In de huidige tijd is het niet vreemd om parkeerplaatsen in de Amsterdamse binnenstad ook als een 'schaars goed' aan te merken.

8 Een marktconform tarief is nadrukkelijk iets anders dan een kostendekkend tarief. Het gaat erom een prijsstelling te hanteren, waarbij voldoende bewoners bereid zijn om hun straatvergunning in te leveren voor een parkeervergunning in een garage.

9 Wanneer de bewoner de auto overdag gedurende een aaneengesloten periode (bijvoorbeeld vakantie of langdurige ziekte) in de garage wenst te laten staan, dient hij dit aan de exploitant van de garage te melden. Er kan nog nagedacht worden of in die gevallen, waar een bewoner de auto een aaneengesloten periode niet gebruikt elders een veilige stallingplaats kan worden geboden (bijvoorbeeld in een bewaakte garage in Zuidoost).

10 In bepaalde gevallen zal een dergelijke registratie ook via een smartcard kunnen worden opgeslagen, die tevens de toegang tot de parkeergarage regelt. Voor minder grote garages (50-100 plaatsen) zal een dergelijk systeem echter relatief duur zijn.

- 5 Bij elke garage waar bewonersparkeren plaatsvindt wordt door de dienst Parkeerbeheer in overleg met de exploitant nagegaan welke faciliteiten aangebracht moeten worden om een veilige en gebruikersvriendelijk toetreding tot de garage te realiseren. Bij grotere parkeer-  
garages kan camerabewaking door Parkeerbeheer worden uitgevoerd, eventueel in combinatie met een intercomsysteem. Het verdient aanbeveling om de hieraan verbonden kosten subsidiabel te maken.

## Bijlage 1: Literatuurlijst

- *Eindrapport Verkeers- en Inrichtingsplan*, Dienst Ruimtelijke Ordening, Amsterdam, november 1993.
- *Onderzoek wisselgebruik partikuliere parkeervoorzieningen in de Weteringbuurt*, Ingenieursbureau Amsterdam, 23 december 1993.
- *Parkeergarages: onderzoek naar de mogelijkheden van gemengd gebruik*, Afdeling Stedelijke Ontwikkeling/Nationale Hogeschool voor toerisme en verkeer, april 1990.
- *Onderzoek naar de haalbaarheid van de exploitatie van parkeervoorzieningen binnen een geïntegreerd parkeerprodukt in de binnenstad van Amsterdam*, KPMG/Klynveld Management Consultants, november 1993.
- *Garageverordening*, vastgesteld bij besluit van 5 januari 1972, nr. 1325 (Gemeentebblad 1973, afd. 3, volgnr. 143), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 14 juli 1993 nr. 419 (Gemeentebblad 1993, afd. 3, volgnr. 143).
- *Parkeerbilans 1995*, Dienst Parkeerbeheer i.s.m. diensten Ruimtelijke Ordening en Stedelijk Beheer, Amsterdam, 1995.
- *Op weg naar een parkeerschapschap*, Nota Bouma (VVD-fractie), Amsterdam, 28 augustus 1991.
- *Overzicht parkeergarages in de Amsterdamse binnenstad*, Dienst Parkeerbeheer/ Dienst Ruimtelijke Ordening, Amsterdam, 1995.
- *Brochures 'Parkeren bij bedrijven'*, CROW, Ede, 1994-1995.

## Bijlage 2: Overzicht garages met meer dan 50 plaatsen

### Openbare parkeergarages (type 1, 2 en 3):

1	Europarking, Marnixstraat	750 plaatsen
2	Centraal, Prins Hendrikkade	465 plaatsen
3	Stopera, Amstel	380 plaatsen
4	Krasnapolsky, Oudezijds Voorburgwal	150 plaatsen
5	Parking Prinsengracht, Lange Leidsedwardsstraat	70 plaatsen
6	Bijenkorf, Warmoesstraat	480 plaatsen
7	Widesteeg, Nieuwezijds Voorburgwal	145 plaatsen
8	Munthof, Regulierdwardsstraat	150 plaatsen
9	Kost, 1e Weteringdwardsstraat	60 plaatsen

### Bedrijfsgarages (type 6 en 7):

10	Hudig Langeveldt/InterLloyd, Grote Bickersstraat	126 plaatsen*
11	Intercena, Weesperstraat	71 plaatsen*
12	GEB, Hoogte Kadijk	50 plaatsen
13	PTT, Oosterdokskafe	122 plaatsen*
14	Rijkspolitie, Sarphatistraat	100 plaatsen
15	Verpleeghuis Amstel, Amstel	60 plaatsen
16	Universiteit van Amsterdam, Grote Bickersstraat	82 plaatsen*
17	Universiteit van Amsterdam, Valkeniersstraat	75 plaatsen
18	Universiteit van Amsterdam, Nieuwe Achtergracht	222 plaatsen
19	Kamer van Koophandel, De Ruyterkade	94 plaatsen*
20	ABN/AMRO, Vijzelstraat	100 plaatsen*
21	ABN/AMRO, Noorderstraat	60 plaatsen*
22	BP, Pieter Pauwstraat	115 plaatsen*
23	Noorderstraat 44	55 plaatsen*
24	Westeinde A	80 plaatsen
25	De Geelvinck, Regulierdwardsstraat	150 plaatsen*
26	Nieuwe Spiegelstraat 5	80 plaatsen
27	ABN/AMRO, Keizersgracht	80 plaatsen*
28	Hirschgebouw, Leidseplein	55 plaatsen
29	Nieuwezijds Voorburgwal 225	82 plaatsen
30	Oud-PTT-gebouw, Spuistraat	50 plaatsen
31	Pierson, Rokin	60 plaatsen
32	Optiebeurs, Rokin	54 plaatsen*
33	Grand Hotel, Oudezijds Achterburgwal	60 plaatsen
34	Ramada Renaissance Hotel, Kattegat	56 plaatsen

### Bewonersgarages (type 5):

35	Haarlemmer Houttuinen 303	100 plaatsen
36	Alexanderkade 126	200 plaatsen
37	Leeuwenwerf 294-A	282 plaatsen
38	Entrepotdok 62	53 plaatsen
39	Kattenburgerstraat 32	150 plaatsen
40	Plantage Doklaan 25	112 plaatsen
41	Nieuwe Westerdokstraat 10	80 plaatsen

\* Deze bedrijfsgarages staan 's avonds en in het weekend grotendeels leeg.