

Eindrapportage
"Parkeeronderzoek Bedrijventerrein Willem Fenengastraat"

Vrije Universiteit Amsterdam
September 2008
Drs. Gaston S. Tchang
Dr. Frank Bruinsma

Versiebeheer

Document	20080901_final_ rapportage parkeeronderzoek Willem Fenengastraat
Dossier	-
Auteur	Drs. Gaston S. Tchang
Versie	1.0
Datum	11 september 2008

Historie

Versie	Datum	Wijziging	Auteur	Status
0.1	13/06	Eerste concept	G.S. Tchang	draft
0.2	30/06	Aanpassingen F. Bruinsma	G.S. Tchang	draft
0.3	17/08	Aanpassingen N. van Bennekom en F. Bruinsma	G.S. Tchang	draft
1.0	01/09	Aanpassingen N. van Bennekom	G.S. Tchang	final

Validatie

Versie	Goedgekeurd door	Datum
1.0	N. van Bennekom	01/09



Inhoud:

Versiebeheer	2
§1. Inleiding	4
§1.1. Aanleiding / context	4
§1.2. Probleemstelling / doelstelling onderzoek	5
§1.3. Onderzoeksopzet	5
§1.4. Leeswijzer	6
§2. Het onderzoek op het Bedrijventerrein	7
§2.1. Respons	7
§2.2. Het parkeerdersonderzoek (resultaten en analyse)	8
§2.3. Het bedrijvenonderzoek (resultaten en analyse)	11
§2.4. Gebiedsinformatie	16
§2.5. Conclusies	18
§3. Parkeerbeleid theoretisch kader	19
§3.1. Maatregelen	19
§3.2. Parkeerbeleid op bedrijventerreinen	20
§3.3. Voorbeelden uit de praktijk	20
§3.4. Conclusies	21
§4. Conclusies en aanbevelingen	23
§4.1. Conclusies	23
§4.2. Aanbevelingen	23
Samenvatting	25
Referenties	27
Bijlage 1: vragenlijsten	28
Bijlage 2: resultaten parkeerdersonderzoek naar vraag	36
Bijlage 3: resultaten bedrijvenonderzoek naar vraag	41
Bijlage 4: benaderde bedrijven	59
Bijlage 5: overzicht postcodegebied 1096	61

§1. Inleiding

§1.1. Aanleiding / context

De gemeenteraad heeft in 2005 de Visie Overamstel aangenomen. Het gebied tussen de Weespertrekvaart en de Amstel wordt in de komende jaren getransformeerd tot een grootstedelijk woonwerkgebied. Op het bedrijventerrein Willem Fenengastraat worden geen woningen voorzien, maar voor de toekomst wordt wel een intensiever gebruik van het huidige bedrijventerrein mogelijk gemaakt. Ook wordt een verbetering voorzien van de openbare ruimte.



Figuur 1: Overzichtskaart ligging Bedrijventerrein Willem Fenengastraat (binnen omliggende vijfhoek)

Het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat wordt begrensd door de eerste insteekhaven van de Duivendrechtse Vaart, de Duivendrechtse Vaart aan de westkant, de De Heusweg aan de Zuidkant en de Daniel Goedkoopstraat en de Spaklerweg aan de oostkant.

Kengetallen Bedrijventerrein Willem Fenengastraat:	
Oppervlakte:	13,4 hectare
BVO:	7 hectare
Arbeidsplaatsen:	814
Parkeerplaatsen:	753

Bron: Dient Ruimtelijke Ordening (2007)

Als voorloper van het bestemmingsplan dat op dit moment wordt gemaakt, is een ruimtelijk-programmatische onderlegger gemaakt voor het gebied. Het is de bedoeling om het aantal parkeerplaatsen te verminderen ten opzichte van de huidige situatie en bij uitbreiding van de bedrijvigheid het parkeren op eigen terrein te

laten plaatsvinden. Er is op dit moment bijna 1 parkeerplaats per werknemer. Gerelateerd aan het aantal m² BVO is er ongeveer 1 parkeerplaats per 93 m² BVO. De parkeerdruk is hoog, hoewel de parkeernorm royaal is. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat er de mogelijkheid is om gratis te parkeren op het bedrijventerrein, en dat het gebied direct in de omgeving is van het metrostation Overamstel waardoor mensen makkelijk verder kunnen reizen. De combinatie van gratis parkeren en een metrostation leidt tot een soort spontaan ontstaan transferium. Het idee bestaat dat er mede hierdoor veel mensen in het gebied parkeren die een bestemming buiten het gebied hebben.

Tijdens een informatieavond die in april 2007 is gehouden, bleek dat er veel vragen over het parkeren waren. De toezegging is toen gedaan dat er onderzocht zou worden wat de noodzakelijke behoefte is van de bedrijven die nu op het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat zijn gevestigd en wat de herkomst is van de huidige parkeerders.

§1.2. Probleemstelling/doelstelling

Rondom het parkeren spelen verschillende problemen. Bedrijven geven aan te weinig parkeerruimte te hebben. Het idee bestaat dat een deel van de beschikbare parkeerruimte wordt ingenomen door mensen die noch een herkomst, noch een bestemming op het bedrijventerrein hebben. Van de kant van de gemeente bestaat de behoefte om het gebied te transformeren en de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen, onder andere door het parkeren in de openbare ruimte te beperken. Het probleem is dat er onvoldoende inzicht bestaat in de noodzakelijke parkeerbehoefte van bedrijven en de achtergrond van de parkeerders.

Het onderzoek heeft ten eerste tot doel om vast te stellen wat de noodzakelijke parkeerbehoefte is van de bedrijven gevestigd op het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat en in hoeverre deze behoefte op eigen terrein te accommoderen is dan wel dat deze in de openbare ruimte dient te worden geacommodeerd.

Een tweede doelstelling is inzicht te krijgen in het parkeergedrag van de huidige parkeerders op het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat. Parkeert men omdat men in het gebied moet zijn, als bezoeker of als werknemer, of parkeert men in het gebied om vervolgens de reis te vervolgen, bijvoorbeeld per metro of per (vouw)fiets.

§1.3. Onderzoeksopzet

Zoals uit de doelstelling al blijkt zijn er feitelijk 2 behoeften, meer weten van de bedrijven en meer weten van de individuele parkeerders. Daarom is er voor gekozen twee onderzoeken gelijktijdig uit te voeren. Enerzijds het benaderen van gevestigde bedrijven en anderzijds het benaderen van

de mensen die in het gebied parkeren. Beide groepen zijn aan de hand van een standaard vragenlijst (zie bijlage 1) geënuquêteerd. De bedrijven zijn vooraf benaderd met een aankondiging van het onderzoek, de parkeerders niet. Bedrijven is ook de mogelijkheid geboden vooraf een afspraak te maken om op een gewenst moment de enquête af te nemen. Een aantal bedrijven heeft hier gebruik van gemaakt.

De enquêtes zijn uitgevoerd op dinsdag 3 juni, woensdag 4 juni en donderdag 5 juni 2008. Er is geënuquêteerd van 7.30-15.30 om te zorgen voor een spreiding in de week en over de dag, met name relevant bij het enquêteren van parkeerders.

§1.4. Leeswijzer

Het rapport bestaat, naast het inleidende hoofdstuk, uit een drietal hoofdstukken alsmede een vijftal bijlagen. In hoofdstuk 2 worden de resultaten van het uitgevoerde onderzoek besproken. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit een paragraaf waarin de respons wordt besproken. Vervolgens wordt een paragraaf gewijd aan de resultaten en de analyse van het parkeerdersonderzoek. De derde paragraaf bestaat uit de resultaten en de analyse van het bedrijvenonderzoek. Vervolgens is in paragraaf 4 een overzicht opgenomen van relevante resultaten van metingen van de parkeercapaciteit alsmede het aantal ov-reizigers. In de afsluitende paragraaf worden conclusies getrokken op basis van de in hoofdstuk 1 geschetste doelstellingen. Hoofdstuk 3 gaat dieper in op parkeerbeleid, parkeermaatregelen. Het wordt van twee zijden belicht, enerzijds vanuit de literatuur anderzijds vanuit enkele praktijkvoorbeelden. Inzichten worden in een concluderende paragraaf vertaald naar de situatie op het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat. Het afsluitende hoofdstuk bestaat uit conclusies en aanbevelingen voor te ondernemen stappen en mogelijk in te voeren parkeerbeleid.

De bijlagen bestaan uit de gehanteerde vragenlijsten, overzichten van de antwoorden per vraag alsmede een overzicht van de benaderde bedrijven. Ook is een overzicht opgenomen van een het postcodegebied waarin het bedrijventerrein is gesitueerd.

§2. Het onderzoek op het Bedrijventerrein

In de periode van 3 t/m 5 juni 2008 zijn parkeerders en bedrijven geënquêteerd aan de hand van een standaard vragenlijst. Deze enquêtes hebben verspreid over de dag plaatsgevonden. Waar het de parkeerders betreft, is dit gedaan om een beter beeld van het parkeergedrag te krijgen.

§2.1. Respons

Bij het parkeerdersonderzoek is in het totaal aan ruim 200 mensen (unieke parkeerders) gevraagd of ze deel willen nemen aan het onderzoek. Bijna 60% was hiertoe bereid. Zoals eerder aangegeven

Responsbestand parkeerders	
aantal ondervraagde parkeerders	208
bereid deel te nemen	120
	57,7%
niet bereid deel te nemen	88
	42,3%

bedraagt het totaal aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte circa 750. Met het genoemde aantal respondenten ontstaat een representatief beeld. De respons bestaat uit het

aantal enquêtes gedurende de 3 enquêtedagen. Hierbij dient te worden aangetekend dat met name de eerste dag de bereidheid tot deelname vanwege slecht weer relatief laag was. Het blijkt dat een aanzienlijk deel van de parkeerders "vaste klanten" zijn waardoor er met name de derde dag een lagere respons was waar te nemen. De enquêtes zijn verspreid over het hele gebied uitgevoerd.

Responsbestand bedrijven					
	Totaal	Respons	Non respons		Percentage respons
Willem Fenengasstraat	15	11	4		73%
P. v. Vlissingenstr.	26	13	13		50%
Johan Siegerstraat	12	9	3		75%
Daniël Goedkoopstraat	6	6	0		100%
Abram Dudok van Heelstraat	2	2	0		100%
Totaal	61	41	20		67%

Bovenstaande tabel geeft op straatniveau een overzicht van de deelname van de bedrijven aan het bedrijvenonderzoek. De totale respons ligt op 67%. Daarmee zijn de resultaten representatief. Van de bedrijven die niet deel hebben genomen heeft ook vastgelegd waarom men niet heeft deelgenomen aan het onderzoek.

redenen non respons bedrijven		
verhuizing	1	5%
geen tijd	2	10%
geen behoefte	1	5%
afwezig	10	50%
onbekend	3	15%
enquetes nog onderweg	1	5%
Juiste persoon niet aanwezig	1	5%
geen auto in bezit dus nvt	1	5%
Totaal	20	100%

Nevenstaande tabel geeft aan dat de belangrijkste rede voor het niet deelnemen gelegen is in afwezigheid op de enquêtedagen. Deze afwezigheid heeft een aantal oorzaken, in enkele gevallen ging het om kunstenaars / artiesten die in hoofdzaak 's avonds aanwezig zijn (buiten de enquête

uren), in andere gevallen was er sprake van eenmansbedrijven waarbij men niet op het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat werkte maar elders.

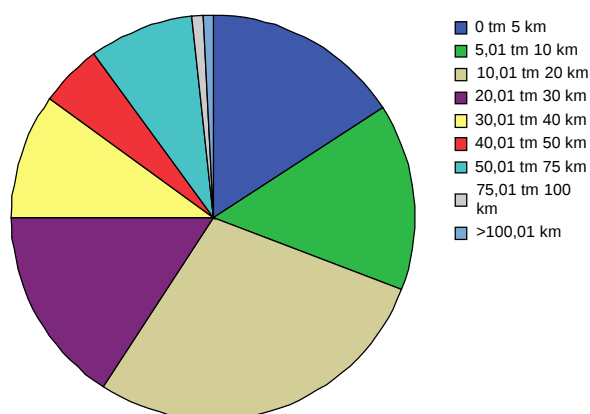
§2.2. Het parkeerdersonderzoek (resultaten en analyse)

De parkeerders op het bedrijventerrein zijn middels een korte enquête ondervraagd. Deze paragraaf belicht de belangrijkste resultaten uit het onderzoek. In de bijlagen zijn de volledige resultaten opgenomen van het onderzoek. Doel van het onderzoek is inzicht te krijgen in het parkeergedrag van de huidige parkeerders.

Herkomst parkeerders

Van de parkeerders is de herkomst (het huisadres) in kaart gebracht. Nevenstaande figuur geeft aan dat de meerderheid van de parkeerders binnen een straal van 20 kilometer van het bedrijventerrein af woont. Circa 30% woont zelfs binnen een straal van 10 kilometer. Slechts 25% woont op een afstand van meer dan 30 kilometer van het gebied.

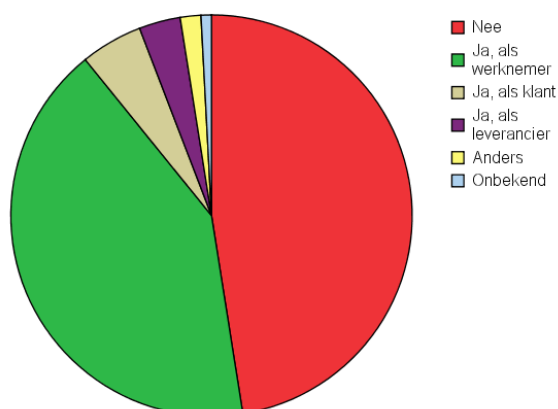
reisafstand van het huisadres naar het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat



Bestemming parkeerders

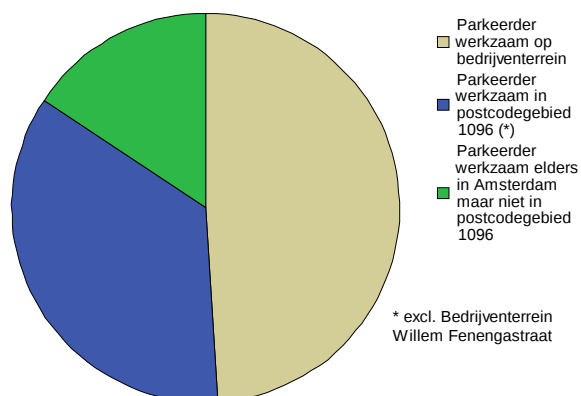
Een van de zaken waar naar is gevraagd is of men een bestemming op het bedrijventerrein heeft dan wel dat men een bestemming elders heeft. Van de ondervraagde parkeerders heeft 47,5% aangegeven geen bestemming op het bedrijventerrein te hebben. In geval men een bestemming op het bedrijventerrein heeft is gevraagd wat het doel van het bezoek is. De meerderheid van de parkeerders heeft als doel te gaan werken op het terrein. Slechts een klein deel heeft een ander doel, bijvoorbeeld het leveren van goederen.

Bestemming op het bedrijventerrein



Van de parkeerders die een bestemming buiten het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat hebben, heeft de meerderheid een bestemming gelegen elders in het postcodegebied 1096 (zie bijlage 5 voor een overzicht van het postcodegebied), meer in het bijzonder het Amstelplein (in de Omval). Nevenstaande grafiek geeft aan dat van de parkeerders met als doel werken op de plaats van bestemming 49% op het bedrijventerrein werkt, 35% elders binnen het postcodegebied 1096 werkt en 16% ergens anders in Amsterdam werkt. Dit zijn parkeerders die per auto arriveren en dan bijvoorbeeld verder reizen met de vouwfiets of de sneltram. 85% van de respondenten heeft een bestemming binnen een straal van 4 km.

Bestemming parkeerders met als doel werken op van bestemming ?



Parkeergedrag

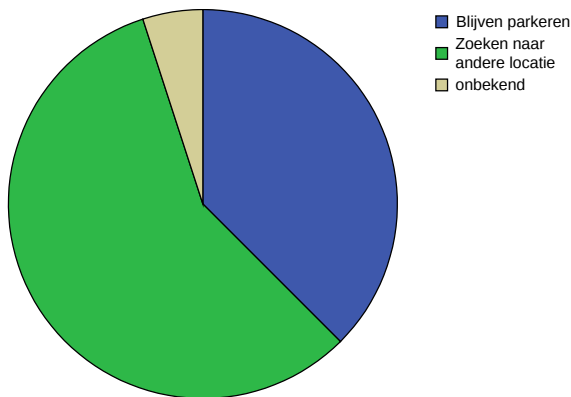
De meerderheid van de parkeerders zijn langparkeerders. Ongeveer 62% parkeert langer dan 8 uur op het terrein. Daarnaast is er ook nog een aanzienlijke groep die 4 tot 8 uur parkeert. Veel parkeerders zijn "vaste klanten" in het gebied, ongeveer 78% parkeert meer dan 2 keer per week in het gebied. 44% parkeert zelfs dagelijks in het gebied. De belangrijkste reden om in het gebied te parkeren is de mogelijkheid tot gratis parkeren, voor 57% van de parkeerders is dit een reden om in het gebied te parkeren, op afstand gevolgd door de goede bereikbaarheid met 25% en ruimtegebrek op de plaats van bestemming met 21%.

Parkeermaatregelen

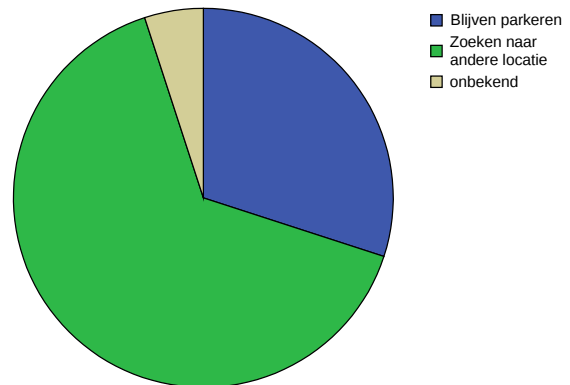
De parkeerders is gevraagd hoe zij gaan reageren op parkeerbeleid in de vorm van beprijzing, beperking van de ruimte of beperking van de parkeerduur. Hierbij kon men aangeven of men op de locatie zou blijven parkeren of dat men op zoek zou gaan naar een locatie elders. Onderstaande grafieken geven een overzicht van de reacties van de parkeerders. Te zien is dat, welke maatregel ook wordt doorgevoerd, het overgrote deel van de parkeerders op zoek gaat naar een andere locatie. Wanneer het aantal parkeerplaatsen wordt verminderd is het effect het niet groot, een groot deel van de respondenten blijft dan toch komen.



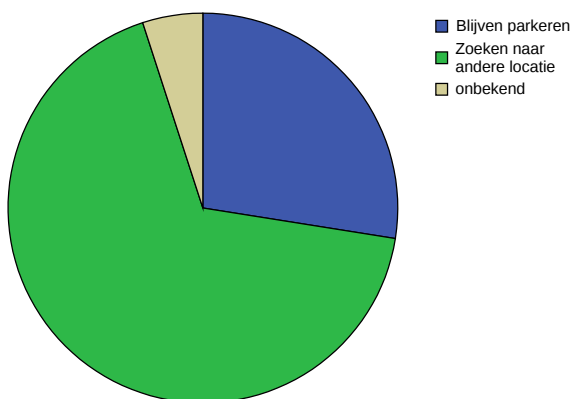
Wat te doen bij de invoering van beperking aantal parkeerplaatsen?



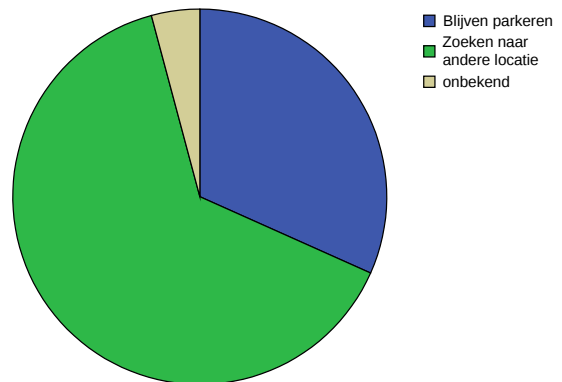
Wat te doen bij de invoering van parkeervergunningen?



Wat te doen bij de invoering van beperking parkeerduur?



Wat te doen bij de invoering van betaald parkeren?



Bekendheid gratis parkeermogelijkheid

De reputatie van gratis parkeerplaats van het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat is in belangrijke mate gestoeld op mond op mond reclame (48,3% kent de locatie door mond op mond reclame). Één van de respondenten heeft zelfs aangegeven dat de werkgever (niet gevestigd in op het bedrijventerrein) aangeeft dat men gratis kan parkeren in op het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat, omdat nabij de eigen locatie te weinig parkeergelegenheid aanwezig is, zeker voor lang parkeerders.

Reacties van parkeerders

Tijdens de interviews hebben de parkeerders nog een aantal opmerkingen gemaakt, welke verder niet pasten binnen de standaardantwoorden. Een overzicht:

- ☐ Ik ga niet zelf betalen voor het parkeren
- ☐ Ik ben tegen verandering, de bedrijven trekken weg
- ☐ Het hangt van mijn baas af wat ik ga doen
- ☐ Ik zoek een andere baan als er parkeerbeleid komt
- ☐ Wellicht kom ik toch maar met het OV
- ☐ Er zijn te weinig parkeerplaatsen.

§2.3. Het bedrijvenonderzoek (resultaten en analyse)

Deze paragraaf belicht een aantal resultaten uit de enquêtes gehouden onder bedrijven gevestigd op het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat. Voor een uitgebreide weergave van de resultaten per vraag wordt verwezen naar de bijlagen van het rapport waarin de vragenlijst is opgenomen alsmede de antwoorden welke per vraag zijn gegeven.

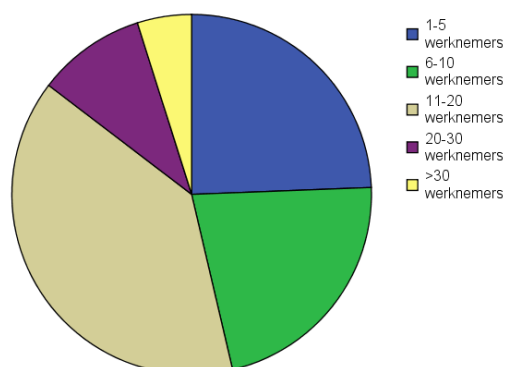
Typering bedrijf

Aan de deelnemende bedrijven is onder meer gevraagd aan te geven wat de belangrijkste bedrijfsactiviteit is. Nevenstaande tabel geeft aan dat handel en reclame / communicatie belangrijke bedrijfsactiviteiten zijn in het gebied.

Bedrijfsactiviteit	
	Percentage
Groothandel	17,1
Detailhandel	2,4
Ontwerpstudio/architecten bureau/design/R&D	9,8
Productie	7,3
Kantoor	12,2
Reclame / communicatie / Promotie / PR	12,2
Kunst en cultuur	9,8
Garage / autoschadeherstel	4,9
ICT	4,9
Anders	19,5
Totaal	100,0

De bedrijven is ook gevraagd het aantal werknemers, werkzaam op de vestiging op te geven. Deze aantallen zijn vervolgens in klassen verdeeld. Het totaal aantal medewerkers bij de ondervraagde bedrijven bedraagt 611 personen (ruim 75% van het totaal aantal werkzame personen in het gebied, dat circa 800 werknemers bedraagt). Het blijkt dat het veelal om kleine bedrijven gaat met 1 of enkele werknemers.

Aantal werknemers in klassen onderverdeeld



Parkeerruimte en gebruikers

In het bedrijvenonderzoek is gevraagd naar het aantal beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein. De 41 responderende bedrijven hebben gezamenlijk 197 parkeerplaatsen beschikbaar (ruim 40% van de responderende bedrijven heeft overigens geen parkeerplaats op het eigen

terrein). Circa 58% van de bedrijven geeft aan dat de parkeerplaatsen op eigen terrein nooit vol zijn of maar een deel van de dag.

De bedrijven die hebben meegewerkt hebben gezamenlijk 611 medewerkers in dienst, hiervan komen ruim 350 mensen met de auto. Wordt dit verhoudingsgetal toegepast op het totaal van 800 personen dat werkzaam is in het gebied dan komt het aantal automobilisten uit op circa 460. Daarnaast komen er naar schatting dagelijks nog circa 470 bezoekers (met de auto) bij de deelnemende bedrijven (uitgaande van de deelname van 2/3 van de bedrijven, leidt het extrapoleren van dit cijfer tot circa 700 bezoekers per auto).

De verhouding bezoekers (personen met een doel anders dan werken, v.b. leveranciers, sollicitanten, klanten enz.) versus parkeerders met als doel werken op de plaats van bestemming in het gebied lijkt anders te liggen dan het onderzoek onder de parkeerders doet vermoeden. Van de parkeerders met een bestemming op het bedrijventerrein komt volgens het parkeerdersonderzoek 80% met als doel te werken terwijl dit volgens het bedrijvenonderzoek circa 43% is¹. De indruk bestaat dat bedrijven het aantal bezoekers overschatten en dat het parkeerdersonderzoek een nauwkeurigere weergave van de werkelijkheid is.

Parkeergedrag werknemers en bezoekers

Het merendeel van de werknemers is langparkeerders, zo blijkt uit de bedrijvenenquête en het parkeerdersonderzoek. Bij bezoekers ligt het aandeel langparkeerders lager (de meerderheid van de bezoekers, circa 75%, parkeert minder dan 2 uur per dag). Dus een medewerker zal vrijwel de hele dag een parkeerplaats bezet houden, voor bezoekers geldt dat er per dag meerdere bezoekers op één plek kunnen staan. Bezoekers blijken in belangrijke mate op de parkeerplaatsen op de openbare weg te parkeren².

¹ Van de 120 parkeerders hebben er 63 een bestemming op het terrein. Hiervan hebben er 50 (=80%) als doel werken en 13 hebben een ander doel. Bij het bedrijvenonderzoek komen er 470 bezoekers en 350 werknemers (=43%). Voor het vergelijk zijn de parkeerders met een bestemming buiten het bedrijventerrein dus buiten beschouwing gelaten.

² Het is niet zondermeer mogelijk de noodzakelijke parkeerbehoefte te bepalen op grond van de uitkomsten uit het parkeerdersonderzoek omdat bijvoorbeeld van de bezoekers de spreiding over de dag niet bekend is. Veronderstel dat de 460 werknemers de gehele dag parkeren en voor bezoekers geldt dat er over de dag gezien twee bezoekers gebruik maken van 1 plek dan is er behoefte aan 810 parkeerplaatsen. Er zijn in ieder geval 197 parkeerplaatsen op eigen terrein of wel er is dan behoefte aan 613 parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor bezoekers en werknemers. Gezien dat de meerderheid van de bezoekers minder dan 2 uur parkeert maken er waarschijnlijk zelfs meer dan 2 bezoekers gebruik van één parkeerplaats en ligt de behoefte daarmee nog iets lager.

Wanneer parkeerbeleid wordt ingevoerd kijkt een deel van de werknemers naar de werkgevers om hier "iets" aan te doen. Zij verwachten dat de werkgever maatregelen neemt als reactie op het parkeerbeleid, bijvoorbeeld in de vorm van compensatie van de extra kosten.

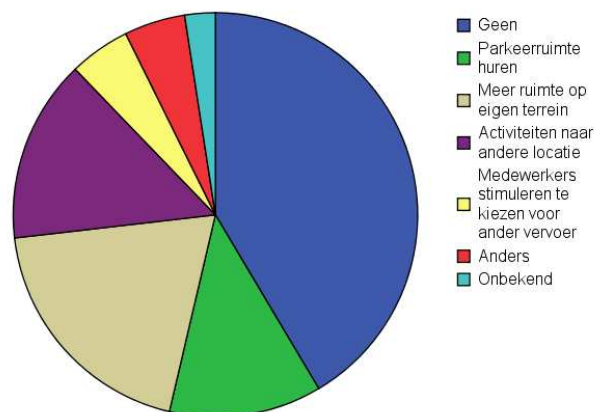
Tevredenheid parkeerruimte

Aan de bedrijven is gevraagd of men tevreden is over het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. 37% heeft aangegeven niet tevreden te zijn (waaronder een aantal bedrijven met 0 eigen parkeerplaatsen). Ruim 46% heeft aangegeven wel tevreden te zijn. Ook is gevraagd naar de tevredenheid over het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte, 66% van de respondenten heeft aangegeven niet tevreden te zijn. Ruim 80% van de respondenten heeft aangegeven niet tevreden te zijn over het aantal vrije parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hier is duidelijk winst te behalen door "ongeoorloofde parkeerders" te weren uit het gebied.

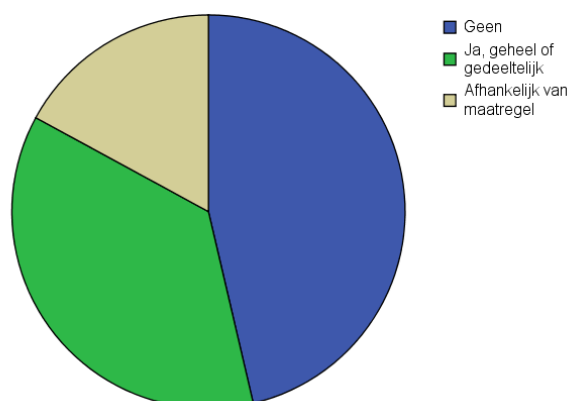
Reactie op parkeermaatregelen

Aan de werkgevers is gevraagd welke acties zij gaan ondernemen in het geval besloten wordt tot de invoering van beprijzing, de beperking van de parkeerduur of de beperking van het aantal parkeerplaatsen. Circa 40% van de bedrijven zegt geen actie te gaan ondernemen. 15% van de bedrijven (6 bedrijven) geeft aan te gaan verhuizen wanneer parkeermaatregelen worden ingevoerd. Andere bedrijven (circa 32%) gaan op zoek naar meer parkeerruimte, op eigen terrein (door ruimte die nu niet voor parkeren wordt gebruikt geschikt maken voor parkeren) of door plaatsen te huren / pachten bij derden. Opvallend is dat er nauwelijks wordt ingezet op het stimuleren van de medewerkers om voor een ander vervoermiddel te kiezen (5% van de responderende bedrijven).

Te ondernemen stappen door werkgever



Financiële compensatie voor parkeerkosten



De vraag is gesteld of men als werkgever bereid is financieel bij te dragen wanneer er betaald parkeren (gebruik van parkeerautomaten) komt of

wanneer wordt overgegaan tot de invoering van (betaalde) parkeervergunningen. Ongeveer de helft van de bedrijven lijkt tot een dergelijke (gehele of gedeeltelijke) compensatie bereid te zijn (al dan niet afhankelijk van de maatregel, er zijn bedrijven die of bij vergunningen of bij betaald parkeren compenseren, andere bedrijven compenseren bij beide maatregelen).

Aan de bedrijven is gevraagd welke parkeermaatregel de voorkeur heeft. Hierbij is de keus geboden uit een zestal maatregelen³, waarbij men de wenselijkheid kon aangeven (van absoluut onwenselijk tot zeer wenselijk). De invoering van parkeervergunningen krijgt meer steun dan de invoering van betaald parkeren, ruim 46% van de respondenten oordeelt neutraal tot zeer positief over de invoering van parkeervergunningen (ter vergelijking, ruim 51% van de respondenten is neutraal tot zeer positief ten opzichte van de optie geen verandering). De beleidsoptie verminderen van het aantal parkeerplaatsen wordt veruit het meest negatief beoordeeld (92,7% heeft aangegeven dat deze optie absoluut onwenselijk is). Het opzetten van een pendeldienst naar een transferium wordt door 73% als onwenselijk tot absoluut niet wenselijk beoordeeld.

Overigens, gevraagd naar de verwachte reactie van de werknemer denken de responderende bedrijven dat de werknemers het gedrag niet gaan veranderen (circa 30-40% van de responderende bedrijven verwacht, afhankelijk van de maatregel geen gedragsverandering). De meest voorkomende gedragsverandering van de werknemers is volgens de bedrijven dat werknemers meer gebruik gaan maken van de ruimte op eigen terrein. Nu ligt dit percentage nog laag (bij 49% van de bedrijven parkeren de werknemers niet op eigen terrein).

Hinder als gevolg van huidige verkeerssituatie

Om na te gaan of de huidige verkeerssituatie aanleiding geeft tot problemen is gevraagd of men de afgelopen hinder heeft ondervonden van zaken als onbereikbaarheid, verkeersstromen en het ontbreken van parkeerplaatsen. De categorie "parkeerders zonder herkomst of bestemming op het bedrijventerrein" zijn achteraf toegevoegd aan de oorspronkelijke lijst met antwoorden omdat deze categorie vaak spontaan werd genoemd. De mogelijkheid bestond bij deze vraag om meerdere antwoorden te geven.

- ☐ 22% heeft van de responderende bedrijven heeft hinder van lokale congestie
- ☐ 81% heeft last van te weinig parkeerplaatsen

³ Vermindering van het aantal parkeerplaatsen, beperking van de parkeerduur middels een parkeerschijf, invoeren van parkeren voor vergunninghouders, aanleg van meer parkeerplaatsen, opzetten van een pendeldienst naar een transferium en de optie geen verandering van het huidige beleid.

- ☐ 34% heeft hinder van de doorstroming van het verkeer op het terrein
- ☐ 22% heeft te kampen met onbereikbaarheid voor leveranciers
- ☐ 12% heeft hinder van parkeerders zonder herkomst of bestemming op het bedrijventerrein
- ☐ 5% heeft last van onbereikbaarheid voor hulpdiensten

De beschikbaarheid van parkeerplaatsen blijkt een duidelijke hindercategorie te zijn.

Bereikbaarheid

In het onderzoek is gevraagd naar het belang van bereikbaarheid als vestigingsvoorwaarde. Één respondent heeft aangegeven dat bereikbaarheid niet van belang is als vestigingsvoorwaarde. Voor de overige bedrijven is het wel een belangrijke vestigingsvoorwaarde, in vervolgvragen is het begrip bereikbaarheid verder gespecificeerd. Ten eerste is er een uitsplitsing gemaakt naar het belang van bereikbaarheid voor verschillende modaliteiten. Bereikbaarheid per auto wordt het meest belangrijk gevonden (voor 75% van de bedrijven zeer belangrijk). Vervolgens is gevraagd naar het belang van bereikbaarheid voor verschillende doelgroepen (klanten, personeel en leveranciers). De bereikbaarheid voor klanten wordt het meest belangrijk ervaren (voor 80% van de bedrijven zeer belangrijk). Tot slot is gevraagd naar het belang van een drietal ruimtelijke factoren gevraagd, het belang van het makkelijk vinden van een parkeerplaats, het belang van een goede verkeersdoorstroming en het belang van de nabijheid van de oprit van de snelweg. Het makkelijk vinden van een parkeerplaats wordt hierbij als meest belangrijk gezien (voor 60% van de bedrijven zeer belangrijk).

Bedrijven vinden bereikbaarheid met de auto beduidend belangrijker dan bereikbaarheid met de andere modaliteiten. Bereikbaarheid voor klanten wordt belangrijker gevonden dan bereikbaarheid voor het personeel.

Reacties van bedrijven

De respondenten hebben een aantal spontane aanvullingen gegeven bij open vragen of tijdens de enquête. Een overzicht.

- ☐ Ik heb last van de mensen die hier parkeren maar niet werken
- ☐ De verkeerssituatie is een chaos
- ☐ Er is geen plaats voor onze reclameauto's
- ☐ Ik ben voorstander van de invoering van betaald parkeren
- ☐ Er zijn te weinig parkeerplaatsen
- ☐ Ik wil graag in overleg treden met de projectgroep

§2.4. Gebiedsinformatie

Uit verschillende reeds uitgevoerde studies is informatie beschikbaar over het "bezoekgedrag" van het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat. De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer heeft in 2007 een meting uitgevoerd van onder andere de parkeercapaciteit op Bedrijventerrein Willem Fenengastraat (zie: Velzel 2007). Onderstaande tabel en kaart, ontleend aan genoemd onderzoek geven een overzicht. Voor deze rapportage zijn de locaties 4-11 van belang⁴.

Locatie	Aantal parkeerplaatsen	Aantal invaliden plaatsen	Totale capaciteit	Bezetting tussen 10 - 12		Bezetting tussen 14 - 16		Bezetting tussen 20 - 22		Bezetting tussen 24 - 02		Opmerkingen
1. H.J. Wenkenbachweg	137		137	137	100%	137	100%	131	96%	132	96%	
1. idem zijstraten veel eigenterr.	54		54	54	100%	52	96%	50	93%	51	94%	3 laad en lospl.
2. Korte Ouderkerkerdijk	80		80	80	100%	80	100%	79	99%	80	100%	
3. Spaklerweg	0		0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	
4. Daniel Goedkoopstraat	102		102	73	72%	71	70%	42	41%	21	21%	
5. Willen Fenengastraat	210	2	212	188	89%	174	82%	112	53%	61	29%	
6. Paul v. Vlissingenstraat	175		175	149	85%	145	83%	48	27%	31	18%	
7. de Heusweg	73		73	55	75%	55	75%	16	22%	7	10%	
8. Isaac Asscherpad	34		34	8	24%	8	24%	7	21%	7	21%	
9. J. Siegerstraat	77		77	70	91%	65	84%	34	44%	20	26%	
10. Nic.Tetteroostraat	83		83	21	25%	19	23%	18	22%	12	14%	
11. Abr.Dudok v.Heelstraat	75		75	27	36%	27	36%	27	36%	27	36%	
12.v. Marwijk Kooistraat	142		142	105	74%	110	77%	78	55%	42	30%	
13. Willem Fenengastraat	55	1	56	28	50%	26	46%	22	39%	19	34%	
14. Spaklerweg	0		0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	
Totaal	1297	3	1300	995	77%	969	75%	664	51%	510	39%	



In de literatuur (zie b.v. Shoup 2005) wordt de vuistregel gehanteerd dat de maximale bezetting 85% mag zijn om parkeerders nog het gevoel te geven dat ze makkelijk een parkeerplaats kunnen vinden⁵. Bij een dergelijke bezetting is er enige acceptabele zoektijd. Enkele straten zitten rond of onder dit percentage, terwijl andere straten boven deze bezettingsgraad zitten. De parkeerdruk is dus niet gelijkmatig verdeeld over het gebied.

⁴ De aantal parkeerplaatsen verschillen van de aantallen opgenomen in de Ruimtelijk programmatische onderlegger (Dienst Ruimtelijke Ordening (2007)). Volgens Velzel (2007) zijn er 831 plaatsen in het gebied. Het verschil kan wellicht voortkomen uit een ander meetmoment. In dit onderzoek is gerekend met het aantal van 750 parkeerplaatsen.

⁵ De Gemeente Amsterdam gaat in de Parkeerverordening 2007 overigens uit van een bezetting van 90% (zie Gemeente Amsterdam (2007)).

Er zijn niet alleen cijfers over de parkeercapaciteit beschikbaar. Het GVB heeft cijfers verstrekt over het gebruik van de metrohalte Overamstel, de nabijgelegen openbaar vervoerhalte.

Metrostation OVERAMSTEL

Tijdvak	Som van INSTAPPERS			Som van UITSTAPPERS		
	ma-vr	zat	zon	ma-vr	zat	zon
1	46	61	40	261	167	60
2	515	183	102	787	126	52
3	300	115	174	416	64	82
4	552	222	153	483	181	99
5	573	225	238	354	290	185
6	313	181	108	271	165	77
7	360	94	84	164	165	96
Eindtotaal	2659	1081	899	2736	1159	650

Dagsoort		Van ... tot...	Tijdvak
ma-vr	1	500 - 700	vroege ochtend
ma-vr	2	700 - 900	ochtendspits
ma-vr	3	900 - 1200	ochtend
ma-vr	4	1200 - 1530	middag
ma-vr	5	1530 - 1730	middagspits
ma-vr	6	1730 - 2000	begin avond
ma-vr	7	2000 - 145	late avond

zat	1	500 - 900	vroege ochtend
zat	2	900 - 1100	ochtend 1
zat	3	1100 - 1300	ochtend 2
zat	4	1300 - 1500	middag 1
zat	5	1500 - 1800	middag 2
zat	6	1800 - 2000	begin avond
zat	7	2000 - 145	late avond

zon	1	500 - 900	vroege ochtend
zon	2	900 - 1100	ochtend 1
zon	3	1100 - 1300	ochtend 2
zon	4	1300 - 1500	middag 1
zon	5	1500 - 1800	middag 2
zon	6	1800 - 2000	begin avond
zon	7	2000 - 145	late avond

Bron: GVB / 2008

Deze gegevens doen een groter openbaar vervoer verbruik vermoeden dan blijkt uit de enquêtes. Het metrostation heeft overigens een verzorgingsgebied dat groter is dan het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat, met name ook gebied ten zuiden van het metrostation, waar ook kantoren zijn gevestigd. Opvallend is de grote hoeveelheid instappers in de ochtendspits, dit zijn naar alle waarschijnlijkheid mensen die hun auto in de buurt parkeren en met de metro verder reizen, gezien dat er nauwelijks gewoond wordt in de buurt van de metro en het ook geen echt overstapstation is.

§2.5. Conclusies

Op basis van de resultaten van beide onderzoeken kan een aantal conclusies worden getrokken. Deels berusten deze conclusies op feiten en deels is het een weergave van gevoelens bij de respondenten.

- In de perceptie van de bedrijven zijn er te weinig vrije parkeerplaatsen. Men “geeft de schuld” aan parkeerders die wel in het gebied parkeren omdat er gratis geparkeerd kan worden maar geen bestemming in het gebied hebben. Feit is, zo blijkt uit de parkeerenquête, dat er inderdaad een aanzienlijk deel van de parkeerders de auto in het gebied parkeert om van daaruit door te reizen naar elders. De GVB cijfers lijken dit te bevestigen.
- De cijfers dIVV geven aan dat de parkeerdruk niet evenredig verspreid is over het gebied, wat de observaties van de enquêteurs onderstreept. Het gebied vult zich vanaf de Paul van Vlissingenstraat naar achteren het gebied in (noordwaarts, richting de eerste insteekhaven van de Duivendrechtse Vaart)
- De drukte ontstond op de enquêtedagen om circa 8.30 / 9.00. Dit ondersteunt de bevinding dat parkeerders of komen voor de bedrijven op het terrein of voor bedrijven in de buurt, maar niet een bestemming ver weg in Amsterdam hebben.
- Er is weinig dynamiek in het gebied omdat veel parkeerders langparkeerders (de forensen) zijn.
- 3% van de parkeerders gaf spontaan aan een financiële compensatie van de werkgever te verwachten.
- Parkeerders gaan uitwijken bij parkeerbeleid in de vorm van beprijzing, beperking van de parkeerduur of beperking van de parkeerruimte, het effect is minder sterk wanneer het aantal parkeerplaatsen wordt beperkt. Een deel van de parkeerders blijft dan toch komen.
- Het meeste draagvlak lijkt te bestaan voor het invoeren van parkeervergunningen, bovendien is daar de bereidheid tot het geven van een financiële compensatie het grootst.

§3. Parkeerbeleid theoretisch kader

§3.1. Maatregelen

Er kan onderscheid gemaakt worden naar 3 typen parkeermaatregelen. Aanpassing van het aantal parkeerplaatsen, beperking van de parkeerduur en betaald parkeren. Vanzelfsprekend zijn er combinaties te maken van verschillende maatregelen en daarnaast zijn er binnen de genoemde richtingen nog verschillende varianten mogelijk.

Het aanpassen van het aantal parkeerplaatsen is de minst zichtbare maatregel en ook de maatregel waarmee het minst gestuurd kan worden. Het gedrag van parkeerders wordt deels of niet beïnvloed, mogelijk ontstaat er meer overlast door zoekverkeer. Daarentegen is het een maatregel die niet leidt tot de noodzaak van handhaving. Ook verbetert de kwaliteit van de openbare ruimte (tenzij parkeerders gaan wild parkeren op bijvoorbeeld stoepen en voor uitritten, dan is (tijdelijke) handhaving noodzakelijk).

Parkeerduur beperking biedt al meer mogelijkheden tot sturing. De kosten zijn beperkt tot de kosten voor het inzetten van handhavers. Benodigde investeringen zijn beperkt (verkeersborden en blauwe strepen). Tegenover de kosten staan in principe geen financiële baten. Het jaagt parkeerders niet op extra kosten. En, wanneer verstandig wordt omgegaan met het kiezen van de maximale parkeertijd leidt het niet tot het “verjagen” van bezoekers van de bedrijven.

Betaald parkeren komt in 2 varianten voor, parkeren voor vergunninghouders⁶ en betaald parkeren via betaalautomaten. Ook dit instrument biedt een aantal sturingsmogelijkheden, zeker parkeren voor vergunninghouders biedt mogelijkheden voor selectiviteit. De kosten zijn ingeval van het werken met automaten hoger vanwege de aanschaf en exploitatiekosten van de automaten. Er staan inkomsten tegenover de kosten. Het draagvlak voor betaald parkeren is echter vaak gering.

Om een idee te krijgen van de kosten, in Amsterdam wordt gemiddeld jaarlijks circa 3 uur gehandhaafd per parkeerplaats. De kosten van een handhaver zijn daarmee circa 40 euro op jaarbasis per plaats (Tchang (2007))⁷.

⁶ In principe kunnen vergunningen ook om niet beschikbaar worden gesteld. In Amsterdam gebeurt dit in de praktijk alleen met de gehandicaptenvergunning.

⁷ De berekening gaat uit van het bruto salaris van een handhaver zonder werkgeverslasten, overheadkosten enzovoort. Wanneer een totaal kostenplaatje per parkeerplaats wordt gemaakt (financiële kosten en externe kosten) liggen de kosten afhankelijk van de berekeningsmethodiek op 300-3000 euro per plaats per jaar (zie Tchang (2007)).

§3.2. Parkeerbeleid op bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen kennen een eigen dynamiek en een eigen karakteristiek, die zeker van invloed zijn op de keuze van het in te zetten parkeerbeleid. Veel bedrijventerreinen liggen aan de rand van de stad, vaak bij grote provinciale of rijkswegen en de terreinen zijn over het algemeen niet of nauwelijks ontsloten door openbaar vervoer waardoor dergelijke terreinen van naturen veel autoverkeer aantrekken. Een deel van de automobilisten zal voor langere tijd op het terrein moeten zijn (als werknemer) en over het algemeen komen de automobilisten frequent in het gebied. Parkeerbeleid beïnvloedt de economische activiteit op het bedrijventerrein. Het zal dus gedifferentieerd moeten worden naar bezoekers, werknemers en derden.

§3.3. Voorbeelden uit de praktijk

Deze paragraaf beschrijft een aantal Amsterdamse voorbeelden van parkeerbeleid op bedrijventerreinen.

Op de bedrijventerreinen in Amsterdam wordt een uiteenlopend beleid gevoerd. Het bedrijventerrein Riekerpolder heeft een grote parkeervoorziening gemaakt aan de rand van het gebied waar eenieder kan parkeren en van waaruit ook gebruik gemaakt kan worden van een pendelbus het gebied in.

In het havengebied Westpoort (voor zover buiten de ring gelegen) is de stelregel dat bedrijven dienen te voorzien in parkeerruimte op het eigen terrein. Het is niet de bedoeling dat er op de openbare weg wordt geparkeerd. Op enkele locaties zijn er parkeerplaatsen, daar gelden verder geen restricties.

Stadhaven Minerva kende tot 1 januari 2007 geen restrictief parkeerbeleid. De verplichting om in parkeergelegenheid te voorzien op eigen terrein werd niet actief gehandhaafd met veel parkeeroverlast in de openbare ruimte als gevolg. De gunstige ligging nabij de stad en de mogelijkheid tot gratis parkeren maakte het gebied aantrekkelijk om te parkeren en van daaruit verder de stad in te reizen. De gebiedseigenaar heeft een pakket aan maatregelen genomen bestaande uit betaald parkeren voor bezoekers, parkeervergunningen voor bedrijven en bewoners en de beperkte aanleg van een parkeerplaatsen (minder dan er parkeerders in de openbare ruimte waren). Het effect van de invoering van het beleid is geweest dat parkeerders zonder bestemming in het gebied zijn vertrokken waarmee de parkeeroverlast is verminderd. Wel is er een (tijdelijke) verplaatsing van het probleem geweest naar het nabijgelegen parkeerterrein van een grote bouwmarkt waar gratis kon worden geparkeerd. De bouwmarkt heeft inmiddels voorzieningen

getroffen om niet-bezoekers te weren van het parkeerterrein. Overigens bleek, na invoering van de parkeermaatregelen, dat het aantal parkeervakken royaal is ingeschat, ondanks dat er aanzienlijk minder parkeerplaatsen zijn aangelegd dan er aanvankelijk parkeerders in de openbare ruimte waren.

§3.4. Conclusies

De verschillende maatregelen zijn in principe allemaal toepasbaar op het bedrijventerrein. Aan de maatregelen kleeft wel een kostenplaatje. Bij betaald parkeren ligt dit relatief hoog, bij het verminderen van het aantal parkeerplaatsen liggen deze kosten relatief laag en zijn het bovendien eenmalige kosten. De meeste maatregelen vragen om een actief handhavingsbeleid. De tabel onder aan de paragraaf geeft een korte samenvatting van de voor- en nadelen van de verschillende maatregelen

Wanneer in de buurt van een terrein waar parkeerbeleid wordt ingevoerd een terrein is waar een soepeler en wellicht zelfs geen parkeerbeleid bestaat dan is de kans groot dat parkeerders zich in de eerste instantie gaan verplaatsen. Dit effect is vaak waarneembaar wanneer parkeerders niet perse in het gebied moeten zijn. Bij het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat is dit zeker een reële optie gezien dat het gebied ten zuiden van het bedrijventerrein een veel soepeler beleid kent. Enkele straten nabij het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat kennen een lagere parkeerdruk dan nu aan de rand van het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat.

Invoering van een beperking van de parkeerduur kan gedurende de gehele dag of zelfs een deel van de dag. Wanneer er inderdaad veel forensen parkeren die elders werken kan dit een oplossing bieden. Wanneer gedurende een deel van de dag de beperking plaatsvindt zijn de handhavingkosten en de overlast voor gevestigde bedrijven beperkt. Wel zal het probleem waarschijnlijk verplaatst worden naar het aangrenzende gebied. Afstemming met belanghebbenden in dat gebied is dus wenselijk. Gezien de doelstelling niet het genereren van extra inkomsten is, kan parkeerduurbepanking middels het instellen van blauwe zones worden toegepast. Deze maatregel heeft echter weinig draagvlak, er is meer draagvlak voor een systeem van parkeervergunningen (ook is er meer draagvlak voor het ongewijzigd laten van de huidige situatie).

De invoering van parkeerbeleid in Amsterdam is aan de nodige regelgeving gebonden. Zo mag bijvoorbeeld betaald parkeren en de toepassing van blauwe zones niet worden gecombineerd.

	+	-
Betaald parkeren	Effectief Baten	Draagvlak Handhavingkosten Exploitatiekosten Verplaatsen probleem
Parkeervergunningen	Effectief Beperkte baten	Dekking kosten (baten < kosten) Verplaatsen probleem Handhavingskosten
Verminderen parkeerduur	Effectief	Handhavingskosten Verplaatsen probleem Draagvlak
Verminderen parkeerplaatsen	Kosten laag (geen exploitatie eenmalige investering)	Toch blijven proberen Draagvlak

§4. Conclusies en aanbevelingen

§ 4.1. Conclusies

Het vermoeden dat er een groep parkeerders op het terrein parkeert die alleen komen vanwege het gratis parkeren en niet vanwege een bestemming op het terrein blijkt te kloppen op basis van het resultaat van het parkeerdersonderzoek. Het is opmerkelijk dat deze mensen in belangrijke mate naar dezelfde (geografische) bestemming gaan.

In effect is er weinig verschil tussen de verschillende parkeermaatregelen. Het draagvlak voor parkeervergunningen lijkt groter te zijn. Wanneer parkeerbeleid wordt ingevoerd, in de vorm van beprijzing, beperking van de parkeerduur of beperking van de parkeerruimte, dan gaat het probleem zich verplaatsen zoals blijkt uit het onderzoek onder parkeerders. Gezien er vlakbij het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat een alternatief is (namelijk ten zuiden van de metrolijn) is het gevolg voorspelbaar.

Invoeren van parkeermaatregelen leidt, zo het zich laat aanzien in beperkte mate tot verplaatsing van bedrijven en het zoeken naar een andere baan door werknemers. Of het daadwerkelijk gebeurt of dat het een sociaal wenselijk antwoord is blijft de vraag. Een deel van de werkgevers gaat geen actie ondernemen en maakt het hiermee feitelijk de verantwoordelijkheid van de werknemer. Uit een onderzoek gehouden in 2007 in Stadhaven Minerva (Amsterdam), in opdracht van Haven Amsterdam, blijkt overigens dat van deze groep bedrijven een deel toch nog in actie komt wanneer het beleid daadwerkelijk wordt ingevoerd.

§4.2. Aanbevelingen

- ☐ Uitwerken van de mogelijkheid tot het invoeren van een systeem van parkeervergunningen. Het systeem heeft een zekere mate van draagvlak bij de bedrijven. Een belangrijk doel, het weren van parkeerders zonder herkomst of bestemming op het bedrijventerrein wordt hier mee gerealiseerd. Hiermee wordt ook de belangrijke besparing op parkeerruimte verantwoord (uit de parkeerenquête blijkt als snel 30% besparing te kunnen worden gerealiseerd).
- ☐ Om te voorkomen dat er verplaatsing van het probleem ontstaat is het meest effectieve om het probleem bij de bron aan te pakken. De bestemming van de parkeerders die niet op het terrein moeten zijn is bekend. Er zullen afspraken met de betreffende werkgevers gemaakt moeten worden om te voorkomen dat het "ongewenst" parkeren wordt verplaatst.
- ☐ Wellicht is overigens met een lichte vorm van parkeerbeleid in het buur gebied ook al een deel van het probleem van

“ongewenste” parkeerders te ondervangen (denk aan het invoeren van een blauwe zone voor een beperkt tijdvak). De mogelijkheden hiertoe zullen moeten worden getoetst en de (financiële) consequenties zullen in kaart gebracht moeten worden. Waarschijnlijk gaan de betreffende parkeerders dan op zoek naar een andere locatie, elders in Amsterdam.

- Aangezien een grote groep parkeerders “vaste klanten” is, is het gedrag te beïnvloeden door goede communicatie van de maatregelen. Dit zou moeilijker zijn bij incidentele parkeerders omdat die moeilijk te bereiken zijn en zij ook een informatieachterstand hebben. Ook is het van belang de veranderingen te communiceren naar bedrijven op het terrein én bedrijven in de buurt. Een deel van de huidige reputatie van het gebied is immers gebaseerd op de “aanbeveling” als gratis parkeerplaats door bedrijven. Zij zullen de communicatie naar (nieuwe) medewerkers aan moeten passen.
- Bij intensivering van het gebruik van het bedrijventerrein is te verwachten dat de vraag naar parkeerruimte gaat stijgen. Het is daarom raadzaam om de haalbaarheid en de wenselijkheid van een contractuele verplichting tot het parkeren op eigen terrein vast te leggen (in de erfpachtvoorwaarden, zoals elders in Amsterdam gebeurd). Dit vraagt overigens wel om handhaving.

Samenvatting

Inleiding

De gemeente heeft de wens het gebied tussen de Weespertrekvaart en de Amstel te transformeren tot een grootstedelijk woonwerkgebied. Onderdeel van dit gebied is het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat. Binnen dat gebied wordt gestreefd naar intensivering en verbetering van de openbare ruimte. Onderdeel van de verbetering van de openbare ruimte is het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen (de bedoeling is dat er meer op eigen terrein geparkeerd moet worden).

Om vast te stellen of het terug brengen van het aantal parkeerplaatsen een reële optie is, heeft het gemeentelijke Projectbureau Zuidoostlob de opdracht gegeven aan de Vrije Universiteit om een onderzoek uit te voeren naar de parkeerbehoefte alsmede het gedrag en de achtergrond van de parkeerders in het gebied. De doelstelling van het onderzoek is tweeledig, ten eerste het vaststellen van de parkeerbehoefte van de gevestigde bedrijven (parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel) en nagaan in hoeverre deze behoefte op eigen terrein te vervullen is. Het tweede doel is het verkrijgen van inzicht in de herkomst en bestemming van parkeerders. Bij beide doelgroepen wordt ook getoetst hoe men tegenover de invoering van parkeermaatregelen staat, waarbij een uitsplitsing wordt gemaakt naar verschillende mogelijke maatregelen op het vlak van beprijzing, aanpassing van de parkeerduur of aanpassing van het parkeerareaal.

Onderzoeksresultaten

Het idee dat parkeerruimte in beslag wordt genomen door parkeerders die noch een herkomst noch een bestemming op het bedrijventerrein hebben wordt bevestigd door de resultaten van de enquêtes (het gaat hierbij om bijna de helft van de parkeerders). Opvallend is dat een belangrijk deel van deze parkeerders dezelfde bestemming binnen Amsterdam heeft. Parkeerders zullen over het algemeen gaan uitwijken wanneer er parkeermaatregelen worden ingevoerd. Gezien dat het aangrenzende bedrijventerrein geen parkeermaatregelen kent in de vorm van beprijzing of beperking van de parkeerduur ligt het voor de hand dat men daarheen uitwijkt. De parkeerdruk zal daar verhoogd worden wanneer er daar niets gebeurt. Het idee dat er te weinig parkeerplaatsen zijn op het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat blijkt op straatniveau wel te kloppen, op gebiedsniveau klopt dit niet, de parkeerdruk is niet gelijkmatig verdeeld.

Wanneer de parkeerbehoefte van de bedrijven, op grond van de enquête, wordt gezien, dan blijkt dat er in ieder geval onvoldoende ruimte op eigen

terrein aanwezig is; zelfs voor de eigen werknemers is er onvoldoende parkeerruimte. Wanneer de openbare ruimte erbij wordt betrokken is er voldoende parkeerruimte, zeker wanneer door parkeermaatregelen de parkeerders uit andere gebieden (zonder herkomst of bestemming op het bedrijventerrein) worden geweerd. Er ontstaat dan zelfs overcapaciteit die rechtvaardigt het aantal parkeerplaatsen te verminderen (uitgaande van de huidige vraag en het huidige aanbod).

Aanbevelingen

Om te voorkomen dat door intensivering van het gebruik van het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat de parkeerdruk toeneemt zullen contractuele afspraken gemaakt moeten worden aangaande parkeernormen en de verplichting tot het parkeren op eigen terrein door werknemers en bezoekers, (in ieder geval) met nieuwe bedrijven of bedrijven met uitbreidingsplannen (dit kan via de erfpachtvoorwaarden, zoals elders in Amsterdam ook gebeurt). Deze afspraken moeten dan wel worden gehandhaafd.

Wanneer over wordt gegaan tot beperking van de parkeerduur of een vorm van beprijzing ligt het vergunningenbeleid het meest voor de hand, gezien kosten, effect en draagvlak. Parkeerbeleid vraagt goede communicatie met werkgevers, werknemers en buurgebieden. Een deel van de werkgevers gaat maatregelen nemen, maar er is ook een deel dat het op zijn beloop laat en parkeren de verantwoordelijkheid maakt van de werknemers. Tot slot, er zijn enkele bedrijven en parkeerders die aan hebben gegeven te verhuizen / ander werk te zoeken. De vraag is in hoeverre dat gebeurt. Bij bedrijven spelen meer vestigingsvoorwaarden een rol dan alleen parkeren. Daarnaast brengt verhuizen de nodige kosten met zich mee.

Referenties

Dienst Ruimtelijke Ordening (2007), OverAmstel deelgebied 3: Ruimtelijk-programmatische onderlegger, Amsterdam.

Gemeente Amsterdam (2007), Parkeerverordening 2007, Amsterdam.

Shoup, D. (2005), The High Cost of Free Parking, American Planning Association, Chicago.

Tchang, G.S. (2007), Parking policy to improve accessibility of industrial areas, Paper gepresenteerd op de European Transport Conference 2007, Noordwijk.

Velzel, B. (2007), Parkeercapaciteit Duivendrecht en Overamstel, nulmeting, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Amsterdam.

Bijlage 1: vragenlijsten

Vragenlijst Parkeerdersonderzoek

De gemeente Amsterdam laat door de Vrije Universiteit een onderzoek uitvoeren naar het parkeerdruk op het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat. Hiertoe wil zij graag zicht krijgen op de reden van parkeerders om in het gebied te parkeren middels een negental korte vragen. De resultaten zullen anoniem worden verwerkt en gepresenteerd. Bent u bereid hier aan mee te werken?

LOCATIE: (1) Willem Fenengastr. (water)

(2) Johan Siegerstr.

(3) Paul van Vlissingenstr. (parallel Heusweg)

(4) Willem Fenengastr. (ri. D. Goedkoopstr.)

(5) Abraham Dudok van Heelstr.

(6) D. Goedkoopstr / W. Fenengastr. (driehoek)

(7) D. Goedkoopstr. (ri. Spaklerweg)

(8) P. van Vlissingenstr. (ri. Spaklerweg)*

DAG: dinsdag/woensdag/donderdag *

TIJD: voor 7.30/7.30-9.00/9.00-12.00/12.00-15.00/na 15.00*
***doorhalen wat niet van toepassing is**

- 1) Wat zijn de 4 cijfers van de postcode van uw huisadres?
- 2) Heeft u een bestemming op dit bedrijventerrein?
 - a. Ja: als werknemer / klant / leverancier / overig _____*(*doorhalen wat niet van toepassing is). *Ga door naar vraag 8*
 - b. Nee
- 3) Wat is uw bestemming (4 cijfers postcode of straat)?
 of _____
- 4) Welke activiteit voert u uit op de plaats van bestemming?
 - a. Werken
 - b. Winkelen
 - c. Bezoek familie of vrienden
 - d. Volgen onderwijs
 - e. Anders, _____
- 5) Kunt u aangeven waarom u hier parkeert (meerdere antwoorden mogelijk)?
 - a. Goed bereikbaar
 - b. Gratis parkeren
 - c. Vanaf hier kan ik makkelijk verder reizen per fiets / verder reizen per OV / carpoolen* (*doorhalen wat niet van toepassing is).
 - d. Anders, _____

- 6) Kunt u aangeven hoe vaak u hier parkeert?
- a. 1 keer per maand of minder
 - b. 2-5 keer per maand
 - c. 2-3 keer per week
 - d. Dagelijks

- 7) Hoe wist u van deze parkeergelegenheid ?
- a. Bij toeval ontdekt
 - b. Mond op mond reclame
 - c. Uitgezocht
 - d. Anders, _____

- 8) Hoe lang bent u van plan te parkeren
- a. Minder dan 2 uur
 - b. 2-4 uur
 - c. 4-8 uur
 - d. langer dan 8 uur

De gemeente overweegt een stringenter parkeerbeleid in te gaan voeren om het aanzien van het gebied en de veiligheid te verbeteren. Hiervoor zijn verschillende alternatieven bedacht, bijvoorbeeld het invoeren van een maximale parkeerduur van 3 uur, de invoering van betaald parkeren van bijvoorbeeld €2,20 per uur (het tarief in het aangrenzende gebied), het invoeren van parkeren voor vergunninghouders (€120 per 6 maanden) en het fors verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

- 9) Wat doet u als hier parkeermaatregelen worden ingevoerd (**doorhalen wat niet van toepassing is, alle antwoorden bevragen**)?
- ♦ Bij betalen blijf ik parkeren / zoek ik een andere locatie
 - ♦ Bij parkeervergunningen blijf ik parkeren / zoek ik een andere locatie
 - ♦ Bij beperking parkeerduur blijf ik parkeren / zoek ik een andere locatie
 - ♦ Bij beperking van het aantal parkeerplaatsen blijf ik parkeren / zoek ik een andere locatie

Vragenlijst bedrijvenonderzoek

Datum: -----

Interviewer: -----

Bedrijfsnaam: -----

Locatie: -----

Contactpersoon: -----

Functie: -----

Telefoonnummer: -----

.....

De Vrije Universiteit voert in opdracht de gemeente Amsterdam een onderzoek uit naar de parkeerdruk op het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat. Het onderzoek heeft ten eerste tot doel om vast te stellen wat de noodzakelijke parkeerbehoefte is van de bedrijven gevestigd op het bedrijventerrein en in hoeverre deze behoefte op eigen terrein te accommoderen is dan wel dat deze in de openbare ruimte dient te worden geaccommodeerd. Een tweede doelstelling is inzicht te krijgen in het parkeergedrag van de huidige parkeerders, parkeert men omdat men in het gebied moet zijn, als bezoeker of als werknemer, of parkeert men in het gebied om vervolgens de reis te vervolgen per metro of per (vouw)fiets.

.....

1) Wat is de bedrijfsactiviteit van deze vestiging van uw bedrijf?

- ☐ Logistiek
- ☐ Groothandel
- ☐ Detailhandel
- ☐ Ontwerpstudio / Architectenbureau / Design / R&D
- ☐ Productie
- ☐ Kantoor
- ☐ Anders, namelijk-----

2. Is bereikbaarheid voor u een belangrijke vestigingsvoorwaarde

- a) Nee (ga door naar vraag 4)
- b) Ja

3. Vindt u het belangrijk dat?

(per maatregel svp 1 keuze maken)	Ze er on be lan gri jk	On be lan gri jk	Be lan gri jk n og on be lan gri jk	Be lan gri jk	Ze er Be lan gri jk
u goed bereikbaar bent per auto	☐	☐	☐	☐	☐
u goed bereikbaar bent per metro/sneltram	☐	☐	☐	☐	☐
u goed bereikbaar bent per trein	☐	☐	☐	☐	☐
u goed bereikbaar bent per fiets	☐	☐	☐	☐	☐
u goed bereikbaar bent voor personeel	☐	☐	☐	☐	☐
u goed bereikbaar bent voor klanten	☐	☐	☐	☐	☐
u goed bereikbaar bent voor leveranciers	☐	☐	☐	☐	☐
het makkelijk is om een parkeerplaats te vinden	☐	☐	☐	☐	☐
het verkeer goed doorstroomt op de toegangswegen	☐	☐	☐	☐	☐
u gevestigd bent in de nabijheid van een oprit van de snelweg	☐	☐	☐	☐	☐

4) Hoeveel werknemers heeft uw vestiging?-----

5) Wat is het geschatte aantal medewerkers dat gedurende een groot deel van de dag aanwezig op deze vestiging is (> 6uur)?

- ☐ Minder dan 25%
- ☐ Tussen de 25 % en 50 %
- ☐ Tussen de 50 % en 75 %
- ☐ Meer dan 75 %

6) Welk percentage van de werknemers komt (als hoofdtransport) met:

- ☐ De auto (als bestuurder) ----- %
- ☐ De auto als passagier ----- %
- ☐ De fiets ----- %
- ☐ Brommer / motor / snorfiets ----- %
- ☐ Metro / sneltram ----- %
- ☐ Trein ----- %
- ☐ Overig ----- %

- 7) Welke faciliteiten biedt u uw werknemers (meer antwoorden mogelijk)?
Indien u de faciliteiten biedt kunt u een ruwe inschatting geven van het percentage van de werknemers dat de faciliteiten ontvangt?
- Ja Nee
- ☐ ☐ auto van werkgever voor privé gebruik (bedrijfswagen)
-----%
- ☐ ☐ lease-auto van de zaak -----%
- ☐ ☐ parkeergelegenheid op eigen terrein -----%
- ☐ ☐ vergoeding kilometer- of brandstofkosten voor woon-werkverkeer
-----%
- ☐ ☐ vergoeding kosten OV voor woon-werkverkeer -----%
- ☐ ☐ overig -----%
- 8) Maken uw werknemers gebruik van de openbare weg om te parkeren?
- ☐ zelden of nooit ----- %
- ☐ regelmatig ----- %
- ☐ (bijna) iedere dag ----- %
- 9) Kunt u een inschatting maken hoeveel werknemers per dag voor een langere tijd (langer dan 2 uren) parkeren op de openbare weg?
- 10) Kunt u een ruwe inschatting geven van het gemiddeld aantal bezoekers op een doordeweekse dag (incl. koeriers, klusjesmensen, leveranciers, enz.)?
- ☐ 0-2
- ☐ 3-5
- ☐ 6-10
- ☐ 11-20
- ☐ 21-50
- ☐ >50
- 11) Hoeveel procent van uw bezoekers komt met de auto (als bestuurder)?
----- %
- 12) Maken uw bezoekers gebruik van de openbare weg om te parkeren?
- ☐ zelden of nooit ----- %
- ☐ regelmatig ----- %
- ☐ (bijna) iedere dag ----- %

- 13) Kunt u een inschatting maken hoeveel bezoekers per dag voor een langere tijd (langer dan 2 uren) parkeren op de openbare weg?

- 14) Wat is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein?

(indien 0 parkeerplaatsen dan doorgaan naar vraag 17)
- 15) Wat is de benuttinggraad van de parkeerplaatsen op eigen terrein?
- ☐ hele dag vol
 - ☐ deel van de dag vol
 - ☐ nooit vol
- 16) Wie zijn in hoofdzaak de gebruikers van de parkeerplaatsen op eigen terrein?
- ☐ Werknemers ----- %
 - ☐ Bezoekers ----- %
 - ☐ Illegale parkeerders ----- %
- 17) Bent u tevreden over.....(doorhalen wat niet van toepassing is):
- ☐ het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein ----- ja/nee
 - ☐ het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte ----- ja/nee
 - ☐ het aantal **vrije** parkeerplaatsen in de openbare ruimte ---- ja/nee
- 18) Heeft uw bedrijf in de afgelopen maand hinder van(doorhalen wat niet van toepassing is):
- ☐ lokale congestie in de buurt van uw bedrijf, waardoor bezoekers en personeel vertraagd zijn ----- ja/nee
 - ☐ te weinig parkeerplaatsen in de buurt van uw bedrijf ----- ja/nee
 - ☐ aanwezige verkeersstromen belemmeren manoeuvrerende vrachtwagens ----- ja/nee
 - ☐ onbereikbaarheid voor leveranciers door congestie in de buurt van uw bedrijf ----- ja/nee
 - ☐ onbereikbaarheid voor hulpdiensten door congestie in de buurt uw bedrijf ----- ja/nee
 - ☐ Anders, namelijk----- ja/nee

- 19) De gemeente overweegt een actief parkeerbeleid te gaan voeren om de parkeeroverlast te verminderen van mensen die niet in het gebied moeten zijn voor werk of bezoek. Graag per maatregel uw voorkeur aangeven?

(per maatregel svp 1 keuze maken)	Absoluut niet wenselijk	Onwenselijk	Wenselijk nog onwenselijk	Wenselijk	Zeer Wenselijk
Vermindering van het aantal parkeerplaatsen	☐	☐	☐	☐	☐
Beperking van de parkeerduur middels een parkeerschijf	☐	☐	☐	☐	☐
Invoering parkeren voor vergunninghouders	☐	☐	☐	☐	☐
Aanleg van meer parkeerplaatsen	☐	☐	☐	☐	☐
Opzetten van een pendel dienst voor personeel naar bijvoorbeeld het transferium bij de Arena	☐	☐	☐	☐	☐
Geen verandering	☐	☐	☐	☐	☐
Anders, namelijk	☐	☐	☐	☐	☐

Wellicht wordt er in de toekomst betaald parkeren ingevoerd op het bedrijventerrein.

Voor de hand liggend is een tarief van €2,20 per uur zoals in omliggende gebieden geldt. Een andere optie is de invoering van vergunningen parkeren (€120 per 6 maanden), zoals in aangrenzende gebieden ligt voor de hand.

- 20A) Bent u van plan de kosten van het parkeren als gevolg van de invoering van betaald parkeren te compenseren?

- ☐ Nee (ga naar vraag 20B)
- ☐ Ja, gedeeltelijk
- ☐ Ja, volledig

- 20B) Bent u van plan de kosten van het parkeren als gevolg van de invoering van parkeren voor vergunninghouders te compenseren?

- ☐ Nee (ga naar vraag 21)
- ☐ Ja, gedeeltelijk
- ☐ Ja, volledig

21) Hoe verwacht u dat de meerderheid van uw werknemers die **nu** op straat parkeren reageren op:

(graag per maatregel 1 keuze maken)	Betaald parkeren	Parkeren vergunninghouders	Beperking parkeerduur	Beperking aantal parkeerplaatsen
Geen verandering / blijven op straat parkeren	☐	☐	☐	☐
Kiezen voor een andere vervoerswijze / carpoolen	☐	☐	☐	☐
Gaan gebruik maken van parkeerplaatsen op eigen terrein	☐	☐	☐	☐
Gaan op zoek naar een andere werkkring	☐	☐	☐	☐
Anders, namelijk _____	☐	☐	☐	☐

22) Bent u van plan andere stappen te ondernemen als reactie op de invoering van restrictief parkeerbeleid?

- ☐ Nee
- ☐ Parkeerruimte huren
- ☐ Meer parkeerruimte creëren op eigen terrein
- ☐ Activiteiten verleggen naar een andere locatie
- ☐ Medewerkers (financieel) stimuleren over te stappen naar een ander vervoermiddel
- ☐ Anders, namelijk -----

23) Wilt u een terugkoppeling van de resultaten van het onderzoek?

- ☐ ja: e-mail adres:-----
- ☐ Nee

Bijlage 2: resultaten parkeerdersonderzoek naar vraag

Parkeerlocatie

	Percentage	Aantal parkeerders
Willem Fenengastraat (water)	6,7	8
Johan Siegerstraat	10,0	12
Paul van Vlissingenstraat (parallel Heusweg)	20,8	25
Willem Fenengastraat (ri. D. Goedkoopstraat)	14,2	17
Abraham Dudok van Heelstraat	11,7	14
D. Goedkoopstraat / W. Fenengastraat (driehoek)	5,8	7
P. van Vlissingenstraat (ri. Spaklerweg)	24,2	29
onbekend	6,7	8
Totaal	100,0	120

Dag van afname enquête

	Percentage	Aantal parkeerders
Dinsdag	22,5	27
Woensdag	37,5	45
Donderdag	31,7	38
Onbekend	8,3	10
Totaal	100,0	120

Tijd van afname enquête

	Percentage	Aantal parkeerders
Voor 7.30	,8	1
07.30-09.00	72,5	87
09.00-12.00	17,5	21
12.00-15.00	6,7	8
Onbekend	2,5	3
Totaal	100,0	120

Vraag 1: Postcode huisadres

Op basis van de postcodes is een vertaling gemaakt naar afstanden. Onderstaande tabel geeft aan hoeveel procent binnen de geven straal ligt vanaf het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat.

reisafstand van huisadres naar Bedrijventerrein Willem Fenengastraat

	Percentage	Aantal parkeerders
0 tm 5 km	15,8	19
5,01 tm 10 km	15,0	18
10,01 tm 20 km	28,3	35
20,01 tm 30 km	15,8	19
30,01 tm 40 km	10,0	12
40,01 tm 50 km	5,0	6
50,01 tm 75 km	8,3	10
75,01 tm 100 km	,8	1
>100,01 km	,8	1
Totaal	100,0	120

Vraag 2: Bestemming op het bedrijventerrein

	Percentage	Aantal parkeerders
Nee	47,5	57
Ja, als werknemer	41,7	50
Ja, als klant	5,0	6
Ja, als leverancier	3,3	4
Anders	1,7	2
Onbekend	,8	1
Totaal	100,0	120

De vragen 3 t/m 7 zijn alleen van toepassing voor parkeerders met een bestemming buiten het Bedrijventerrein Willem Fenengastraat

Vraag 3: Postcode bestemmingsadres

	Percentage	Aantal parkeerders
onbekend	1,7	1
1011 (5 km)	5,2	3
1012 (5 km)	3,4	2
1018 (4 km)	5,2	3
1078 (2 km)	1,7	1
1096 (0 km)	65,5	38
1097 (2 km)	5,2	3
1099 (1 km)	12,1	7
Totaal	100,0	58

Vraag 4: Activiteit op de plaats van bestemming

	Percentage	Aantal parkeerders
Werken	89,7	52
Bezoek familie of vrienden	1,7	1
Volgen onderwijs	3,4	2
Anders	3,4	2
Onbekend	1,7	1
Totaal	100,0	58

Vraag 5: Reden parkeren op terrein

	Percentage	Aantal parkeerders
Goed bereikbaar	24,1	14
Gratis parkeren	44,8	26
Makkelijk verder per fiets	1,7	1
Ruimte op terrein / ruimtegebrek op bestemming	20,7	12
Anders	5,2	3
Onbekend	3,5	2
Totaal	100,0	58

Vraag 5: Additionele redenen parkeren op terrein

	Percentage	Aantal parkeerders
Gratis parkeren	12,1	7
Makkelijk verder per ov	1,7	1
Anders	1,7	1
Niet van toepassing	84,5	49
Totaal	100,0	58

Vraag 6: Frequentie van parkeren

	Percentage	Aantal parkeerders
1 keer per maand of minder	10,3	6
2-5 keer per maand	10,3	6
2-3 keer per week	34,5	20
Dagelijks	43,1	25
Onbekend	1,7	1
Totaal	100,0	58

Vraag 7: Hoe bekend met de locatie

	Percentage	Aantal parkeerders
Bij toeval ontdekt	19,0	11
Mond op mond reclame	48,3	28
Uitgezocht	25,9	15
Anders	5,2	3
Onbekend	1,7	1
Totaal	100,0	58

Vraag 8: Parkeerduur

	Percentage	Aantal parkeerders
Minder dan 2 uur	10,0	12
2-4 uur	4,2	5
4-8 uur	22,5	27
Langer dan 8 uur	61,7	74
Onbekend	1,7	2
Totaal	100,0	120

Vraag 9a: Wat te doen bij de invoering van betaald parkeren?

	Percentage	Aantal parkeerders
Blijven parkeren	31,7	38
Zoeken naar andere locatie	64,2	77
onbekend	4,2	5
Totaal	100,0	120

Vraag 9b: Wat te doen bij de invoering van parkeervergunningen?

	Percentage	Aantal parkeerders
Blijven parkeren	30,0	36
Zoeken naar andere locatie	65,0	78
onbekend	5,0	6
Totaal	100,0	120

Vraag 9c: Wat te doen bij de invoering van beperking parkeerduur?

	Percentage	Aantal parkeerders
Blijven parkeren	27,5	33
Zoeken naar andere locatie	67,5	81
onbekend	5,0	6
Totaal	100,0	120

Vraag 9d: Wat te doen bij de invoering van beperking aantal locaties?

	Percentage	Aantal parkeerders
Blijven parkeren	37,5	45
Zoeken naar andere locatie	57,5	69
onbekend	5,0	6
Totaal	100,0	120

Bijlage 3: resultaten bedrijvenonderzoek naar vraag

Locatie vestiging

	Percentage	Aantal bedrijven
Willem Fenengastraat	26,8	11
Johan Siegerstraat	22,0	9
Paul van Vlissingenstraat	31,7	13
Abraham Dudok van Heelstraat	4,9	2
Daniël Goedkoopstraat	14,6	6
Totaal	100,0	41

Vraag 1: Bedrijfsactiviteit van de vestiging

	Percentage	Aantal bedrijven
Groothandel	17,1	7
Detailhandel	2,4	1
Ontwerpstudio/architecten bureau/design/R&D	9,8	4
Productie	7,3	3
Kantoor	12,2	5
Reclame / communicatie / Promotie / PR	12,2	5
Kunst en cultuur	9,8	4
Garage / autoschadeherstel	4,9	2
ICT	4,9	2
Anders	19,5	8
Totaal	100,0	41

Vraag 2: Is bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde?

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	2,4	1
Ja	97,6	40
Totaal	100,0	41

Vraag 3 is ingevuld wanneer bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde is

Vraag 3a: Belang bereikbaarheid per auto

	Percentage	Aantal bedrijven
Belangrijk noch onbelangrijk	2,5	1
Belangrijk	22,5	9
Zeer belangrijk	75,0	30
Totaal	100,0	40

Vraag 3b: Belang bereikbaarheid per metro/sneltram

	Percentage	Aantal bedrijven
Onbelangrijk	10,0	4
Belangrijk noch onbelangrijk	10,0	4
Belangrijk	42,5	17
Zeet belangrijk	37,5	15
Totaal	100,0	40

Vraag 3c: Belang bereikbaarheid per trein

	Percentage	Aantal bedrijven
Onbelangrijk	17,5	7
Belangrijk noch onbelangrijk	25,0	10
Belangrijk	40,0	16
Zeet belangrijk	17,5	7
Totaal	100,0	40

Vraag 3d: Belang bereikbaarheid per fiets

	Percentage	Aantal bedrijven
Onbelangrijk	12,5	5
Belangrijk noch onbelangrijk	20,0	8
Belangrijk	47,5	19
Zeet belangrijk	20,0	8
Totaal	100,0	40

Vraag 3 e: Belang bereikbaarheid voor personeel

	Percentage	Aantal bedrijven
Zeet onbelangrijk	2,5	1
Onbelangrijk	5,0	2
Belangrijk	25,0	10
Zeet belangrijk	67,5	17
Totaal	100,0	40

Vraag 3f: Belang bereikbaarheid voor klanten

	Percentage	Aantal bedrijven
Belangrijk noch onbelangrijk	2,5	1
Belangrijk	17,5	7
Zeet belangrijk	80,0	32
Totaal	100,0	40

Vraag 3g: Belang bereikbaarheid voor leveranciers

	Percent	Aantal bedrijven
Onbelangrijk	2,5	1
Belangrijk noch onbelangrijk	10,0	4
Belangrijk	32,5	13
Zeer belangrijk	55,0	22
Totaal	100,0	40

Vraag 3h: Belang makkelijk parkeerplaats vinden

	Percentage	Aantal bedrijven
Onbelangrijk	2,5	1
Belangrijk noch onbelangrijk	7,5	3
Belangrijk	30,0	12
Zeer belangrijk	60,0	24
Totaal	100,0	40

Vraag 3i: Belang goede doorstroming van verkeer

	Percentage	Aantal bedrijven
Onbelangrijk	2,5	1
Belangrijk noch onbelangrijk	7,5	3
Belangrijk	42,5	17
Zeer belangrijk	45,0	18
Onbekend	2,5	1
Totaal	100,0	40

Vraag 3j: Belang nabijheid oprit snelweg

	Percentage	Aantal bedrijven
Onbelangrijk	5,0	2
Belangrijk noch onbelangrijk	10,0	4
Belangrijk	37,5	15
Zeer belangrijk	45,0	18
Onbekend	2,5	1
Totaal	100,0	40

Vraag 4: Aantal werknemers op de vestiging (in klassen)

	Percentage	Aantal bedrijven
1-5 werknemers	24,4	10
6-10 werknemers	22,0	9
11-20 werknemers	39,0	16
20-30 werknemers	9,8	4
>30 werknemers	4,9	2
Totaal	100,0	41

Vraag 5: Aandeel werknemers > 6 uur per dag aanwezig op de vestiging

	Percentage	Aantal bedrijven
tussen de 25 en 50%	17,1	7
tussen de 50% en 75%	36,6	15
meer dan 75%	46,3	19
Totaal	100,0	41

Vraag 6a: Aandeel van werknemers dat met de auto komt als bestuurder

	Percentage	Aantal bedrijven
6-10%*	9,8	4
16-20%	7,3	3
26-30%	2,4	1
31-35%	9,8	4
46-50%	9,8	4
51-55%	2,4	1
56-60%	7,3	3
66-70%	2,4	1
71-75%	7,3	3
76-80%	12,2	5
86-90%	7,3	3
91-95%	4,9	2
96-100%	14,6	6
Niet van toepassing	2,4	1
Totaal	100,0	41

*9,8% van de responderende bedrijven heeft aangegeven dat tussen de 6 en 10% van de medewerkers de auto (als bestuurder) gebruikt voor het woon-werkverkeer

Vraag 6b: Aandeel van werknemers dat met de auto komt als passagier

	Percentage	Aantal bedrijven
0-5%	2,4	1
6-10%	4,9	2
Onbekend	4,9	2
Niet van toepassing	87,8	36
Totaal	100,0	41

Vraag 6c: Aandeel van werknemers dat met de fiets komt

	Percentage	Aantal bedrijven
0-5%	2,4	1
6-10%	12,2	5
11-15%	2,4	1
16-20%	12,2	5
21-25%	4,9	2
31-35%	9,8	4
66-70%	7,3	3
76-80%	2,4	1
86-90%	2,4	1
Onbekend	2,4	1
Niet van toepassing	41,5	17
Totaal	100,0	41

Vraag 6d: Aandeel werknemers dat met brommer/motor/snorfiets komt

	Percentage	Aantal bedrijven
0-5%	12,2	5
6-10%	7,3	3
16-20%	2,4	1
21-25%	2,4	1
46-50%	2,4	1
Onbekend	2,4	1
Niet van toepassing	70,7	29
Totaal	100,0	41

Vraag 6e: Aandeel werknemers dat met metro/sneltram komt

	Percentage	Aantal bedrijven
0-5%	7,3	3
6-10%	9,8	4
11-15%	4,9	2
16-20%	17,1	7
21-25%	4,9	2
31-35%	2,4	1
41-45%	2,4	1
56-60%	4,9	2
Onbekend	2,4	1
Niet van toepassing	43,9	18
Totaal	100,0	41

Vraag 6f: Aandeel werknemers dat met de trein komt

	Percentage	Aantal bedrijven
0-5%	4,9	2
6-10%	14,6	6
11-15%	2,4	1
16-20%	4,9	2
36-40%	2,4	1
56-60%	2,4	1
Onbekend	4,9	1
Niet van toepassing	63,4	27
Totaal	100,0	41

Vraag 6g: Aandeel werknemers dat van ander vervoermiddel gebruik maakt

	Percentage	Aantal bedrijven
0-5%	2,4	1
6-10%	2,4	1
16-20%	2,4	1
Onbekend	4,9	2
Niet van toepassing	87,8	36
Totaal	100,0	41

Vraag 7a: Aandeel werknemers dat een bedrijfswagen gebruikt (v.b. reclamewagen)

	Percentage	Aantal bedrijven
0-5%	2,4	1
6-10%	2,4	1
26-30%	2,4	1
31-35%	2,4	1
46-50%	2,4	1
56-60%	2,4	1
66-70%	4,9	2
76-80%	2,4	1
Nee	75,6	31
Ja, % onbekend*	2,4	1
Totaal	100,0	41

*bedrijven hebben wel aangegeven dergelijke faciliteit te bieden, maar hebben niet aangegeven om welk percentage van de werknemers het hierbij gaat.

Vraag 7b: Aandeel werknemers dat een leasewagen gebruikt

	Percentage	Aantal bedrijven
0-5%	7,3	3
6-10%	4,9	2
11-15%	2,4	1
16-20%	4,9	2
26-30%	2,4	1
31-35%	2,4	1
36-40%	2,4	1
46-50%	4,9	2
71-75%	2,4	1
96-100%	2,4	1
Nee	61,0	25
Ja, % onbekend	2,4	1
Totaal	100,0	41

Vraag 7c: Aandeel werknemers dat gebruik maakt van een parkeerplaats eigen terrein

	Percentage	Aantal bedrijven
0-5%	2,4	1
6-10%	2,4	1
11-15%	2,4	1
16-20%	7,3	3
21-25%	2,4	1
26-30%	4,9	2
31-35%	2,4	1
46-50%	2,4	1
56-60%	2,4	1
71-75%	4,9	2
96-100%	2,4	1
Nee	48,8	20
Ja, % onbekend	12,2	5
Onbekend	2,4	1
Totaal	100,0	41

Vraag 7d: Aandeel werknemers dat een vergoeding van de autokosten krijgt

	Percentage	Aantal bedrijven
6-10%	7,3	3
11-15%	2,4	1
16-20%	4,9	2
26-30%	2,4	1
36-40%	2,4	1
41-45%	2,4	1
46-50%	4,9	2
61-65%	2,4	1
71-75%	2,4	1
86-90%	4,9	2
96-100%	12,2	5
Nee	29,3	12
Ja, % onbekend	19,5	8
Onbekend	2,4	1
Totaal	100,0	41

Vraag 7e: Aandeel werknemers dat een vergoeding van de ov kosten krijgt

	Percentage	Aantal bedrijven
0-5%	4,9	2
6-10%	14,6	6
11-15%	4,9	2
16-20%	4,9	2
21-25%	4,9	2
26-30%	2,4	1
96-100%	7,3	3
Nee	31,7	13
Ja, % onbekend	17,1	7
Onbekend	7,3	3
Totaal	100,0	41

Vraag 7f: Aandeel werknemers dat andere faciliteiten krijgt aangeboden

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	34,1	14
Ja, % onbekend	4,9	2
Onbekend	61,0	25
Totaal	100,0	41

Vraag 8a: Gebruik openbare weg door werknemers om te parkeren: zelden of nooit

	Percentage	Aantal bedrijven
0-10%*	2,4	1
11-20%	2,4	1
21-30%	2,4	1
51-60%	2,4	1
71-80%	2,4	1
91-100%	12,2	5
Onbekend	2,4	1
Niet van toepassing	73,2	30
Totaal	100,0	41

* 2,4% van de respondenten heeft aangegeven dat 0 tot 10% van de werknemers zelden of nooit gebruik maakt van de openbare weg om te parkeren. Van 2,4% is het onbekend welk deel van de werknemers het betreft. En 73,2% heeft aangegeven voor de antwoorden te kiezen, te weten regelmatig, dan wel bijna iedere dag. Meer antwoorden invullen was mogelijk.

Vraag 8b: Gebruik openbare weg door werknemers om te parkeren: regelmatig

	Percentage	Aantal bedrijven
11-20%	2,4	1
21-30%	4,9	2
41-50%	2,4	1
Onbekend	2,4	1
Niet van toepassing	87,8	36
Totaal	100,0	41

Vraag 8c: Gebruik openbare weg door werknemers om te parkeren: (bijna) iedere dag

	Percentage	Aantal bedrijven
0-10%	2,4	1
11-20%	4,9	2
21-30%	2,4	1
31-40%	2,4	1
41-50%	2,4	1
51-60%	2,4	1
61-70%	4,9	2
71-80%	4,9	2
91-100%	53,7	22
Niet van toepassing	19,5	8
Totaal	100,0	41

**Vraag 9: Aandeel werknemers dat langer dan 2 uur per dag parkeert op de openbare weg**

	Percentage	Aantal bedrijven
0-10%	7,3	3
11-20%	7,3	3
21-30%	12,2	5
31-40%	9,8	4
41-50%	7,3	3
51-60%	4,9	2
61-70%	4,9	2
71-80%	9,8	4
81-90%	4,9	2
91-100%	14,6	6
Onbekend	9,8	4
Niet van toepassing	7,3	3
Totaal	100,0	41

Vraag 10: Inschatting aantal bezoekers per dag

	Percentage	Aantal bedrijven
0-2 bezoekers	22,0	9
3-5 bezoekers	24,4	10
6-10 bezoekers	19,5	8
11-20 bezoekers	12,2	5
21-50 bezoekers	14,6	6
meer dan 50 bezoekers	7,3	3
Totaal	100,0	41

Vraag 11: Geschatte percentage bezoekers met de auto

	Percentage	Aantal bedrijven
11-20%	4,9	2
21-30%	2,4	1
31-40%	2,4	1
41-50%	2,4	1
71-80%	14,6	6
81-90%	14,6	6
91-100%	53,7	22
Onbekend	2,4	1
Niet van toepassing	2,4	1
Totaal	100,0	41

Vraag 12a: Gebruik openbare weg door bezoekers om te parkeren: zelden of nooit

	Percentage	Aantal bedrijven
0-10%	2,4	1
91-100%	12,2	5
Niet van toepassing	85,4	35
Totaal	100,0	41

Vraag 12b: Gebruik openbare weg door bezoekers om te parkeren: regelmatig

	Percentage	Aantal bedrijven
0-10%	4,9	2
41-50%	2,4	1
71-80%	2,4	1
91-100%	26,8	11
Niet van toepassing	63,4	26
Totaal	100,0	41

Vraag 12c: Gebruik openbare weg door bezoekers om te parkeren: (bijna) iedere dag

	Percentage	Aantal bedrijven
71-80%	4,9	2
81-90%	7,3	3
91-100%	46,3	19
Niet van toepassing	41,5	17
Totaal	100,0	41

Vraag 13: Aandeel bezoekers dat langer dan 2 uur per dag parkeert op de openbare weg

	Percentage	Aantal bedrijven
0-10%	17,1	7
11-20%	7,3	3
21-30%	9,8	4
31-40%	7,3	3
41-50%	9,8	4
51-60%	2,4	1
61-70%	2,4	1
71-80%	4,9	2
91-100%	12,2	5
Onbekend	7,3	3
Niet van toepassing	19,5	8
Totaal	100,0	41

Vraag 14: Aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (in klassen verdeeld)

	Percentage	Aantal bedrijven
0 plaatsen	43,9	18
1-5 plaatsen	19,5	8
6-10 plaatsen	26,8	11
10-20 plaatsen	4,9	2
>20 plaatsen	4,9	2
Totaal	100,0	41

De vragen 15 en 16 zijn alleen ingevuld door bedrijven met parkeerplaatsen op eigen terrein.

Vraag 15: Benuttinggraad van parkeerplaatsen op eigen terrein

	Percentage	Aantal bedrijven
Hele dag vol	41,7	10
Deel van de dag vol	50,0	12
Nooit vol	8,3	2
Totaal	100,0	24

Vraag 16a: Gebruik parkeerplaatsen eigen terrein door werknemers

	Percentage	Aantal bedrijven
0-10%*	4,2	1
41-50%	16,7	4
61-70%	8,3	2
71-80%	12,5	3
81-90%	12,5	3
91-100%	20,8	5
Ja, % onbekend	4,2	1
Werknemers parkeren niet op eigen terrein	20,8	5
Totaal	100,0	24

* 4,2% van de respondenten heeft aangegeven dat tussen de 0 en 10% van de plaatsen in gebruik is door werknemers.

Vraag 16b: Gebruik parkeerplaatsen eigen terrein door bezoekers

	Percent	Aantal bedrijven
0-10%	8,3	2
11-20%	4,2	1
21-30%	12,5	3
41-50%	12,5	3
81-90%	4,2	1
91-100%	16,7	4
Ja, % onbekend	4,2	1
Onbekend	4,2	1
Geen bezoekers op eigen terrein	33,3	8
Totaal	100,0	24

Vraag 16c: Gebruik parkeerplaatsen eigen terrein door illegale parkeerders

	Percentage	Aantal bedrijven
% Onbekend	4,2	1
Geen illegale parkeerders op eigen terrein	95,8	23
Totaal	100,0	24

Vraag 17a: Tevreden over parkeerplaatsen op eigen terrein

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	36,6	15
Ja	46,3	19
Niet van toepassing*	17,1	7
Totaal	100,0	41

* een deel van de respondenten met 0 parkeerplaatsen is niet tevreden met dat aantal en heeft daarom "Nee" ingevuld, dit verklaart dat het percentage kleiner is dan het percentage respondenten dat heeft aangegeven 0 parkeerplaatsen op eigen terrein te hebben.

Vraag 17b: Tevreden over parkeerplaatsen op openbare ruimte

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	65,9	27
Ja	34,1	14
Totaal	100,0	41

Vraag 17c: Tevreden over vrije parkeerplaatsen op openbare ruimte

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	80,5	33
Ja	19,5	8
Totaal	100,0	41

Vraag 18a: Ondervonden hinder: lokale congestie

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	73,2	30
Ja	22,0	9
Onbekend	4,9	2
Totaal	100,0	41

Vraag 18b: Ondervonden hinder: te weinig parkeerplaatsen

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	17,1	7
Ja	80,5	33
Onbekend	2,4	1
Totaal	100,0	41

Vraag 18c: Ondervonden hinder: verkeersstromen

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	61,0	25
Ja	34,1	14
Onbekend	4,9	2
Totaal	100,0	41

Vraag 18d: Ondervonden hinder: onbereikbaar voor leveranciers

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	70,7	29
Ja	22,0	9
Onbekend	7,3	3
Totaal	100,0	41

Vraag 18e: Ondervonden hinder: onbereikbaar voor hulpdiensten

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	87,8	36
Ja	4,9	2
Onbekend	7,3	3
Totaal	100,0	41

Vraag 18 f: Ondervonden hinder door parkeerders zonder herkomst of bestemming op het bedrijventerrein

	Percentage	Aantal bedrijven
Ja	12,2	5
Onbekend	87,8	36
Totaal	100,0	41

Vraag 18g: Ondervonden hinder: anders

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	7,3	3
Ja	7,3	3
Onbekend	85,4	35
Totaal	100,0	41

Vraag 19a: Voorkeur maatregel: verminderen aantal parkeerplaatsen

	Percentage	Aantal bedrijven
Absoluut niet wenselijk	92,7	38
Wenselijk noch onwenselijk	4,9	2
Zeer wenselijk	2,4	1
Totaal	100,0	41

Vraag 19b: Voorkeur maatregel: verminderen parkeerduur

	Percentage	Aantal bedrijven
Absoluut niet wenselijk	68,3	28
Onwenselijk	9,8	4
Wenselijk noch onwenselijk	4,9	2
Wenselijk	14,6	6
Zeer wenselijk	2,4	1
Totaal	100,0	41

Vraag 19c: Voorkeur maatregel: parkeren vergunninghouders

	Percentage	Aantal bedrijven
Absoluut niet wenselijk	31,7	13
Onwenselijk	22,0	9
Wenselijk noch onwenselijk	14,6	6
Wenselijk	19,5	8
Zeer wenselijk	12,2	5
Totaal	100,0	41

Vraag 19d: Voorkeur maatregel: uitbreiden aantal parkeerplaatsen

	Percentage	Aantal bedrijven
Absoluut niet wenselijk	7,3	3
Onwenselijk	7,3	3
Wenselijk noch onwenselijk	9,8	4
Wenselijk	31,7	13
Zeer wenselijk	43,9	18
Totaal	100,0	41

Vraag 19e: Voorkeur maatregel: opzetten pendeldienst

	Percent	Aantal bedrijven
Absoluut niet wenselijk	34,1	14
Onwenselijk	39,0	16
Wenselijk noch onwenselijk	19,5	8
Wenselijk	7,3	3
Totaal	100,0	41

Vraag 19f: Voorkeur maatregel: geen verandering

	Percentage	Aantal bedrijven
Absoluut niet wenselijk	22,0	9
Onwenselijk	24,4	10
Wenselijk noch onwenselijk	22,0	9
Wenselijk	14,6	6
Zeer wenselijk	14,6	6
Onbekend	2,4	1
Totaal	100,0	41

Vraag 20 A: Compenseren kosten betaald parkeren

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	61,0	25
Ja, gedeeltelijk	26,8	11
Ja, volledig	12,2	5
Totaal	100,0	71

Vraag 20 B: Compenseren kosten parkeervergunning

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	48,8	20
Ja, gedeeltelijk	29,3	12
Ja, volledig	14,6	6
Onbekend	4,9	2
Niet van toepassing	2,4	1
Totaal	100,0	41

Vraag 21a: Verwachte reactie werknemers: betaald parkeren

	Percentage	Aantal bedrijven
Geen verandering	24,4	10
Kiezen voor andere vervoerswijze	7,3	3
Gebruiken parkeerplaatsen eigen terrein	19,5	8
Zoeken andere werkkring	7,3	3
Weet niet	4,9	2
Anders	9,8	4
Onbekend	22,0	9
Niet van toepassing	4,9	2
Totaal	100,0	41

Vraag 21b: Verwachte reactie werknemers: parkeervergunning

	Percentage	Aantal bedrijven
Geen verandering	26,8	11
Kiezen voor andere vervoerswijze	9,8	4
Gebruiken parkeerplaatsen eigen terrein	12,2	5
Zoeken andere werkring	2,4	1
Weet niet	2,4	1
Anders	12,2	5
Onbekend	29,3	12
Niet van toepassing	4,9	2
Totaal	100,0	41

Vraag 21c: Verwachte reactie werknemers: beperken parkeerduur

	Percentage	Aantal bedrijven
Geen verandering	29,3	12
Kiezen voor andere vervoerswijze	4,9	2
Gebruiken parkeerplaatsen eigen terrein	14,6	6
Zoeken andere werkring	7,3	3
Weet niet	7,3	3
Anders	4,9	2
Onbekend	26,8	11
Niet van toepassing	4,9	2
Totaal	100,0	41

Vraag 21d: Verwachte reactie werknemers: beperken aantal parkeerplaatsen

	Percentage	Aantal bedrijven
Geen verandering	39,0	16
Kiezen voor andere vervoerswijze	4,9	2
Gebruiken parkeerplaatsen eigen terrein	9,8	4
Zoeken andere werkring	4,9	2
Weet niet	7,3	3
Anders	4,9	2
Onbekend	24,4	10
Niet van toepassing	4,9	2
Totaal	100,0	41

Vraag 22: Te ondernemen stappen door werkgever

	Percentage	Aantal bedrijven
Nee	41,5	17
Parkeerruimte huren	12,2	5
Meer ruimte op eigen terrein	19,5	8
Activiteiten naar andere locatie	14,6	6
Medewerkers stimuleren te kiezen voor ander vervoer	4,9	2
Anders	4,9	2
Onbekend	2,4	1
Totaal	100,0	41

Bijlage 4: benaderde bedrijven

Bedrijfsnaam
AA Verhuurcentrale
Amsterdam Metallized Products
Anoukvandijk dc
Asko
Atlas Techrin/Multifire/NVM Prod.
Beyond bookings
Bila Chalal
Boele Party verhuur
Breed Creative Communication
Cartal / Famo Parts
Christel Hofmans
Coen Hogedoorn Bouwgroep / blackorange
Cool Unlimited
Down Town Media / Screen chanel
Elektra
Eu Networks
Floor Boards
Food Department
Gijs van Klooster
Hed Denktank
Hompe en Taselaar
J. Lenderink
JAAP.NL
Janica Draisma
Kaat Schulte Fishedick
Kant: World House LocalizationOffice Centre
Kaspers&Lotte+Budget Autoverh
Krosto
Lago
Lexico
Linde ten Broek
Lingotto vastgoed
Marja Endtz-Zandstra
Melody Line / Muziekcafé
MM Nieuws / EM Cultuur
Next Architects
Notice
Onno van Velzen & Paul Weber
Open Studio Amsterdam
Pride Company
Promodukties / Promosales / Faircom
Reijgers en Schalies
Release B.V.
Revalidatie Service Asd/Revocare
Sandd Postsorteercentrum 2
SET Telecom / SET Atomatisering

Bedrijfsnaam
Shadow design
Sherida Augustin
Stadium Design (Regys)
Studio Bazar (zie ook D0,8A)
Swift Koeriers
Tames & Turkenburg
Tawor
Theaterkade
They
Toes Consultancy
Universal XS
van Broekhuizen
Van de Hengel Autobedrijf
Van der Linden/ Morgan/ Rosier
Wavin

Bijlage 5: overzicht postcodegebied 1096

Straten in postcodegebied 1096	
Amstelboulev	Ouderkerkerdk
Amstelpn	K Ouderkerkerdk
I Asscherpad	Pk Overamstel
De Banaan	Ringwg-oost
J Blookerwg	Rozenoordbrug
Duivendr vaart	J Siegerstr
Duivendrechtsekd	Spaklerwg
W Fenengastr	N Tetterodestr
D Goedkoopstr	Nw Utrechtsewg
A D v Heelstr	J Vroegopsngl
Molensngl	Weespertrekvaart
J Muyskenwg	Wenckebachwg
Omval	

