



ENQUÊTE PARKEREN DIEMEN



ENQUÊTE PARKEREN DIEMEN

Rapportage

Amsterdam, 3 juli 2020

In opdracht van:

Gemeente Diemen



Colofon

Opdrachtgever:	Gemeente Diemen
Rapport:	Enquête Parkeren Diemen
Projectnummer:	751.20.1
Versie:	4. Definitief
Datum:	3 juli 2020
Auteur(s):	B. Schilder D. van der Vegt

Postbus 75291
1070 AG Amsterdam

WG-Plein 516
1054 SJ Amsterdam

+ 31 (0)20 670 79 35
info@trajan.nl
trajan.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Trajan.

SAMENVATTING EN CONCLUSIES

In februari 2020 is er een onderzoek uitgevoerd in de gemeente Diemen om het parkeerbeleid te evalueren. Het onderzoek bestaat uit een enquête onderzoek onder alle huishoudens en bedrijven in Diemen. In totaal hebben 2.677 huishoudens en 85 bedrijven de enquête ingevuld. In grote lijnen kunnen de resultaten voor huishoudens daarmee als representatief beschouwd worden. De enquête voor bedrijven heeft vanwege de lagere respons een meer indicatieve waarde. De resultaten geven inzicht in de beschikbaarheid aan parkeerplekken, de parkeeroverlast en de mening omtrent parkeren in de gemeente. Dit kan worden gebruikt om het huidige parkeerbeleid te actualiseren.

Parkeeroverlast

Parkeeroverlast wordt vaak ervaren wanneer parkeerplekken niet beschikbaar zijn dicht bij de woning van de respondent. Een ruime meerderheid van de respondenten (78,8 procent) heeft aangegeven vrijwel altijd dicht bij huis te kunnen parkeren. Ongeveer 16 procent geeft aan dat er alleen overdag plek is binnen 100 meter. De splitsing per regime laat zien dat huishoudens binnen betaald parkeren de minst beschikbare plekken hebben binnen 100 meter in vergelijking met de andere parkeerregimes. Binnen deze groep wordt er vaker aangegeven dat huishoudens enkel in de nacht binnen 100 meter kunnen parkeren. Voor bezoekers geeft dit, voor zowel heel Diemen als de splitsing per regime, hetzelfde beeld als voor bewoners.

Verschillende oorzaken worden omschreven wanneer respondenten niet altijd een parkeerplaats binnen 100 meter kunnen vinden in de straat/buurt. Zo geeft in het algemeen ongeveer de helft van de huishoudens aan dat dit komt door te weinig parkeerruimte voor bewoners. Specifieker geeft ongeveer 29 procent van de respondenten aan dat dit komt door te veel auto's per huishouden. Circa 25 procent van de respondenten geeft aan dat dit komt doordat er vaak auto's geparkeerd staan van mensen die betaald parkeren in Amsterdam ontwijken. Een bijna even groot deel geeft aan dat dit komt door geparkeerde auto's van Diemenaren van buiten de wijk. Parkeren van voertuigen die meer dan één parkeerplek innemen wordt door circa 14 procent van de respondenten genoemd.

Uitgesplitst naar parkeerregime worden in sommige zones bepaalde oorzaken van parkeeroverlast duidelijk vaker genoemd dan andere. Respondenten in het vrij parkeren-gebied geven relatief vaker aan dat zij overlast ervaren door te veel auto's per huishouden en parkeerders die het betaald parkeren willen ontwijken. Uitgesplitst naar buurt zijn er in Buytenstee relatief meer respondenten die aangeven parkeerders die betaald parkeren willen ontwijken te zien als oorzaak van ervaren parkeeroverlast. In de buurten Centrum Oost, Centrum West en Holland Park komt de overlast vaker door te weinig parkeerruimte voor bewoners. Hier liggen vaak ook afwijkende parkeerregelingen aan ten grondslag.

Opinie parkeren

De tevredenheid voor de huidige parkeersituatie uitgesplitst per regime toont aan dat huishoudens in een gebied met vrij/gratis parkeren het meest tevreden zijn (72,1 procent). Huishoudens in betaald parkeren gebied zijn het minst tevreden (37,4 procent). De verdeling in tevredenheid is voor de blauwe zone en vergunningengebied ongeveer gelijk (circa 60 procent). De tevredenheid per buurt laat een gelijke verdeling zien. Buurten met vrij/gratis parkeren zijn over het algemeen tevreden.

In de buurten Ruimzicht Oost en Ruimzicht West scoort de blauwe zone in vergelijking met de andere parkeerregimes lager. In vergelijking met alle buurten in Diemen is het percentage tevredenheid hoger in vergunningengebied. Voor betaald parkeren is dit ongeveer gelijk. In de buurten Centrum Oost en Centrum West geldt dat het percentage tevredenheid in betaald parkeren en vergunningengebied circa 10 procent lager is vergelijking met de verdeling voor heel Diemen. Huishoudens in Bergwijkpark zijn voornamelijk ontevreden in de blauwe zone (ongeveer 55 procent). Dit zijn huishoudens uit Holland park.

Met betrekking tot het faciliteren van parkeren vanuit de gemeente zijn huishoudens over het algemeen tevreden. Opvallend is dat in het gebied met betaald parkeren huishoudens minder tevreden zijn over de handhaving, de webshop en het contact met de gemeente in vergelijking met de andere parkeerregimes. Met betrekking tot digitale bezoekersregeling zijn huishoudens in vergunningengebied het meest tevreden ten opzichte van de blauwe zone en betaald parkeren.

Ongeveer 35 procent van de huishoudens in betaald parkeren en vrij/gratis parkeren staan positief tegenover de beleidsmaatregel om een maximum aan het aantal ontheffingen in te voeren. Voor de blauwe zone en vergunningengebied is dit ongeveer 50 procent. De beleidsmaatregel dat groen/spelen ten koste mag gaan van autoparkeren is minder populair. Ongeveer 20 procent van alle huishoudens staat hier positief tegenover.

Het belang van bepaalde voorwaarde wanneer de blauwe zone zou veranderen in betaald parkeren laat zien dat een geschikte bezoekersregeling de belangrijkste voorwaarden is. Daarnaast zijn ook gelijke kosten, betere/meer handhaving, meerdere vergunningen per adres en meer beschikbare plekken belangrijke voorwaarden.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting en conclusies.....	I
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding en doel.....	1
1.2 Onderzoeksmethodiek	1
1.3 Gebiedsindeling.....	2
1.4 Leeswijzer	2
2 Algemene respons	4
2.1 Inleiding.....	4
2.2 Aantal respondenten.....	4
2.3 Geografische verdeling.....	4
2.3.1 Respons per buurt.....	4
2.3.2 Respons per soort parkeerregime.....	5
2.4 Respons naar leeftijdsklasse	6
2.5 Samenstelling huishoudens	6
2.6 Autobezit	7
2.7 Interpretatie uitkomsten	7
3 Parkeersituatie Diemen	9
3.1 Inleiding.....	9
3.2 Ruimtelijke analyse Diemen	9
3.3 Parkeerbeleid en regulering	10
4 Ervaren parkeeroverlast	12
4.1 Inleiding.....	12
4.2 Beschikbare parkeerplaatsen	12
4.2.1 Beschikbaarheid parkeerplaatsen bezoekers.....	13
4.3 Oorzaken overlast.....	15
4.4 Overlast op buurniveau.....	16
4.4.1 Diemen Centrum.....	17
5 Opinie parkeren in Diemen.....	19
5.1 Inleiding.....	19
5.2 Regulering.....	19
5.2.1 Tevredenheid parkeren in de straat/buurt	19
5.2.2 Tevredenheid parkeren bij voorzieningen	22
5.3 Facilitering	22
5.3.1 Parkeerhandhaving.....	23
5.3.2 Contact met de gemeente	24
5.3.3 Webshop.....	24
5.3.4 Parkeerautomaten en mobiel parkeren.....	25
5.3.5 Digitale bezoekersregeling.....	25
5.4 Maatregelen en beleid	26
5.4.1 Maximum ontheffingen	26
5.4.2 Groen/spelen in de buurt.....	27
5.5 Blauwe zone	27
5.5.1 Locaties blauwe zones	27
5.5.2 Voorwaarden betaald parkeren	28
5.5.3 Parkeerschijf blauwe zone	29
5.6 Overig.....	30
6 Bedrijven.....	33

6.1 Kenmerken responsgroep	33
6.2 Parkeren	35
6.3 Opinie parkeren bedrijven.....	37
Blauwe zone.....	38
6.3.1 Voorwaarden betaald parkeren	38
6.3.2 Parkeerschijf blauwe zone	38
6.4 Overig	39
Bijlagen	40
Bijlage I: Betrouwbaarheid enquête	41
Bijlage II: buurten buiten beschouwing	43
Bijlage III: Respons enquête	44
Bijlage IV: Enquête	46

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Eind 2010 is het parkeerbeleidsplan 2010-2020 vastgesteld door de gemeenteraad van Diemen. Dit parkeerbeleidsplan is destijds opgesteld omdat er na de snelle invoering van de blauwe zone langs de (toenmalige) tramlijn 9 behoefte was aan een integrale visie op het parkeerbeleid in Diemen. Door de vele ontwikkelingen (waaronder het centrumplan) werd de vraag naar en het aanbod aan parkeerruimte steeds opnieuw beïnvloed. Ook het parkeerbeleid van omliggende gemeenten zorgde voor een groeiende parkeeroverlast.

De afgelopen tien jaar zijn op basis van deze beleidsnota vele wijzigingen in het parkeerbeeld van Diemen tot stand gekomen. Zo kent een groot deel van Diemen nu parkeerregulering in de vorm van blauwe zones, parkeervergunningen en betaald parkeren. Ook is inmiddels een deel van het blauwe zone gebied (Muiderstraatweg / Burg. de Kievietstraat) omgezet naar betaald parkeren vanwege problemen met de handhaving van de blauwe zone en daardoor met de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de juiste doelgroepen.

Binnen Diemen bestaan op dit moment verschillende toepassingen in het uitgiftebeleid aan bewoners. Vanaf 2014 parkeren bewoners verplicht hun eigen auto's op eigen terrein, indien die mogelijkheid aanwezig is. Pas als aan die verplichting voldaan is, komen deze bewoners in aanmerking voor bewonersontheffingen of vergunningen om op straat te parkeren. Momenteel geldt er geen maximum voor het aantal bewonersontheffingen, deze zijn tevens in bijna de gehele blauwe zone van Diemen te gebruiken. Echter komt niet iedere bewoner in Diemen in aanmerking voor een ontheffing, zoals de bewoners in Holland Park.

Gelet op de hierboven beschreven context is vanuit de behoefte om het parkeren in Diemen te evalueren een enquête opgesteld en verspreid onder alle huishoudens en bedrijven in de gemeente. Door de bevolking te peilen over verschillende aspecten omtrent parkeren ontstaat er inzicht in de perceptie van inwoners van Diemen ten aanzien van parkeeroverlast en tevredenheid over het huidige parkeerbeleid.

1.2 Onderzoeksmethodiek

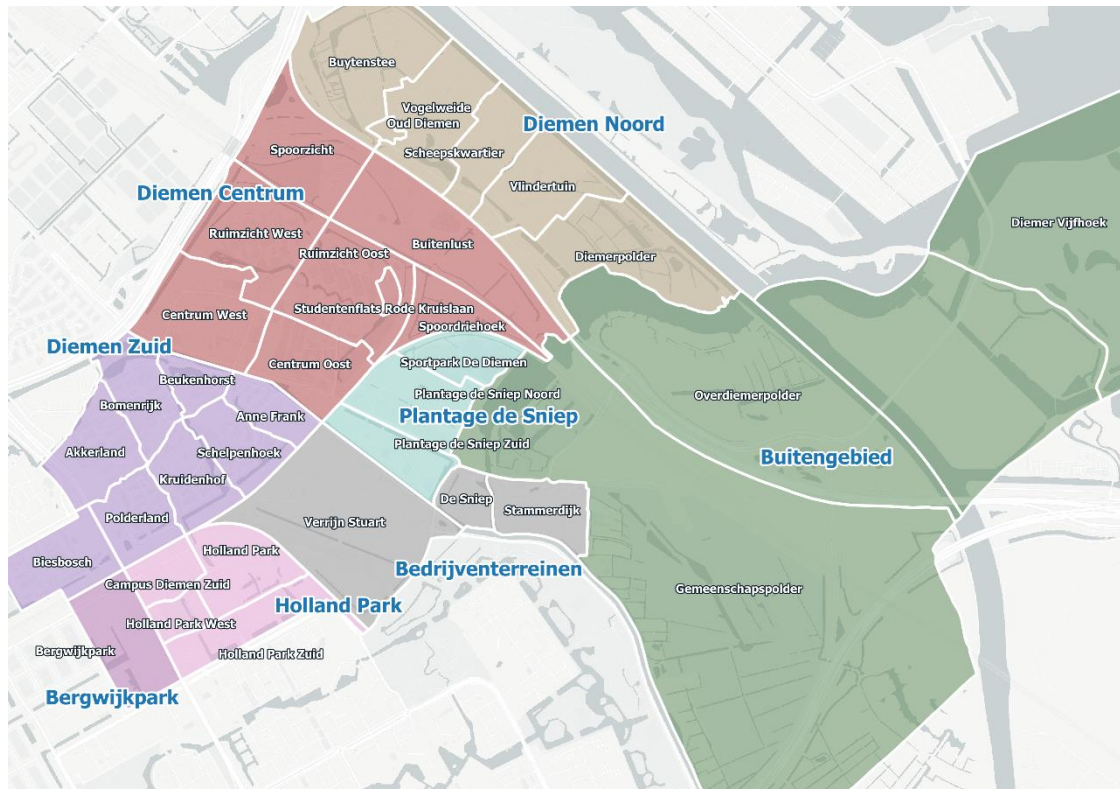
De enquête is afgestemd op de aspecten van het parkeren waarvan de behoefte het grootst was om deze te evalueren. De enquête vroeg respondenten naar de beschikbaarheid van parkeerplekken dicht bij huis/werk, de oorzaken van parkeeroverlast en hun mening over de bestaande regulering en het parkeerbeleid. Daarnaast gaf de enquête ruimte om na het beantwoorden van de vragen, aanvullende opmerkingen te plaatsen over de parkeerbeleving in Diemen die mogelijk niet aan bod waren gekomen in de enquêtevragen. Deze geven extra duiding van hun opgegeven antwoorden en brengen mogelijk zaken aan het licht die ook de aandacht verdienen.

De enquête is per post verspreid onder alle huishoudens en bedrijven in de gemeente Diemen. Om te voorkomen dat er meerdere enquêtes per huishouden zouden worden ingevuld (om op die manier de resultaten te beïnvloeden) is in de verzonden brieven een unieke identificatiecode opgenomen die respondenten aan het begin van de enquête hebben moeten invullen. Ingevulde enquêtes met een ongeldige code of een code die meerdere keren gebruikt is, zijn niet meegenomen in de resultaten.

1.3 Gebiedsindeling

De resultaten van de enquête worden gepresenteerd in een indeling die daarvoor het meest relevant is (kan verschillen per vraag). In de tekst van de rapportage worden wijk- en buurtnamen vermeld. Diemen kent zes wijken waar het grootste deel van de Diemenaren woont: Diemen Noord, Diemen Centrum, Diemen Zuid, Holland Park en Plantage de Sniep. Daarnaast zijn er nog de wijken Buitengebied, Bedrijventerreinen en Bergwijkpark.

Figuur 1.1. Wijken en buurten in Diemen



1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt uiteengezet hoeveel huishoudens en bedrijven in Diemen hebben deelgenomen aan de enquête met een beschrijving van de algemene kenmerken van deze populatie. Hiermee kan een inschatting worden gemaakt van de representativiteit van de uitkomsten.

Hoofdstuk 3 geeft een omschrijving van de huidige parkeersituatie en de verschillende vormen van parkeerregulering in de gemeente Diemen. In hoofdstuk 4 worden de aspecten van parkeeroverlast behandeld die in de enquête aan bod zijn gekomen. Hoofdstuk 5 laat de analyse zien van de stellingen zoals deze door de respondenten in de enquête zijn beantwoord. Tot slot worden in hoofdstuk 6 de resultaten geanalyseerd voor de bedrijven die de enquête hebben ingevuld.

2 ALGEMENE RESPONS

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het aantal respondenten en de kenmerken van deze populatie (voor zover dat uit de enquête naar voren komt). Ook wordt er vergeleken met de werkelijke verhoudingen in de gemeente Diemen om een indicatie te geven van de betrouwbaarheid van de uitkomsten wanneer er gekeken wordt naar de totale populatie van Diemen.

2.2 Aantal respondenten

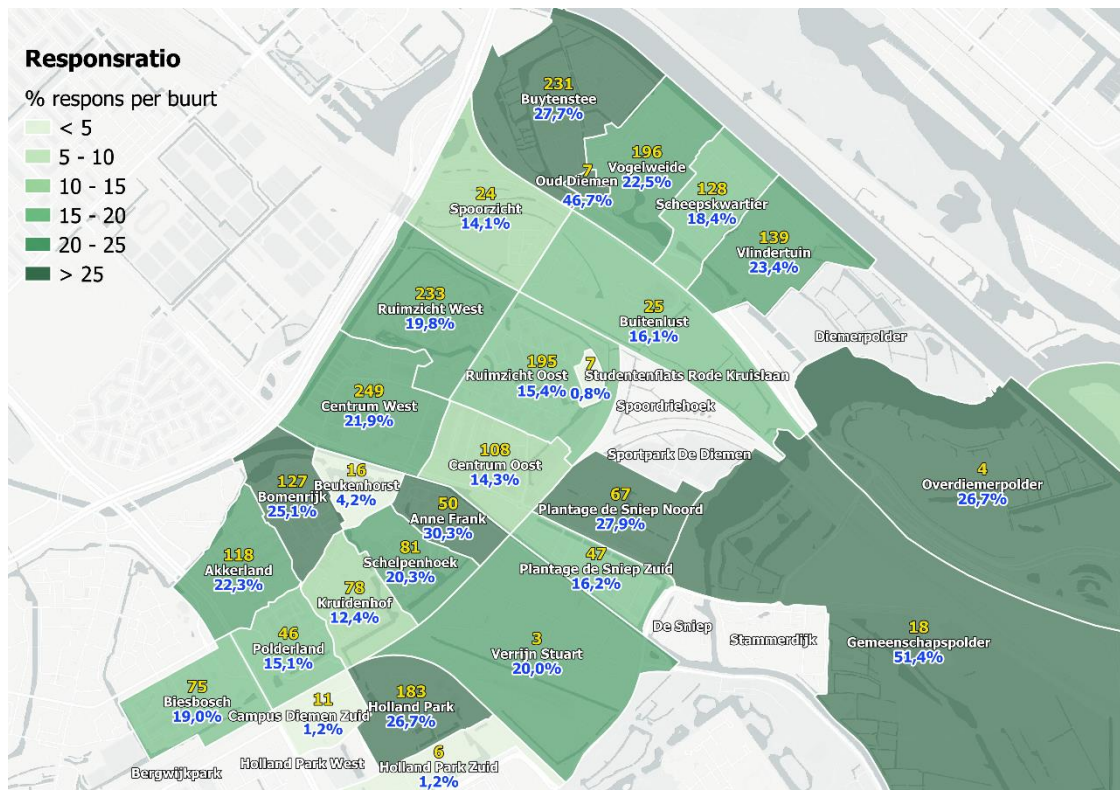
In totaal hebben 15.114 huishoudens in Diemen de uitnodiging gekregen om de enquête in te vullen. De enquête voor huishoudens is ingevuld door 2.677 respondenten en heeft een responspercentage van 17,7 procent. In totaal hebben 843 bedrijven een uitnodiging gekregen en 85 bedrijven hebben de enquête ingevuld. Dit levert een responspercentage op van 10,1 procent.

2.3 Geografische verdeling

Aan de hand van de postcodes die respondenten hebben kunnen opgeven is na te gaan hoeveel huishoudens per buurt de enquête hebben ingevuld. In totaal hebben 2.494 respondenten een postcode opgegeven.

2.3.1 Respons per buurt

Figuur 2.1. Absoluut aantal respondenten en respons per buurt (in %)

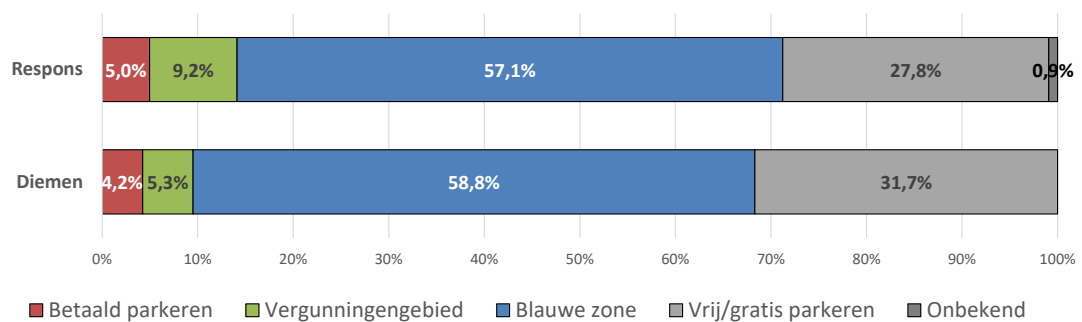


Relatief gezien is de respons hoog in de buurten Gemeenschapspolder (18 respondenten, 51,4 procent) en Oud Diemen (7 respondenten, 46,7 procent). Dit zijn echter buurten met een laag aantal huishoudens. In absolute aantallen zijn de meeste respondenten afkomstig uit de buurten Centrum West (249) en Ruimzicht West (233) in Diemen Centrum en Buytenstee (231) in Diemen Noord.

2.3.2 Respons per soort parkeerregime

Respondenten hebben in de enquête ingevuld in wat voor parkeerzone zij wonen (betaald parkeren, vergunningengebied, blauwe zone of gratis parkeren). Wanneer deze verhouding in zones onder respondenten wordt vergeleken met de werkelijke verhouding (op basis van BAG-gegevens) dan is deze behoorlijk getrouw aan de werkelijke verdeling. Alleen de zone 'vergunningengebied' kent relatief gezien aanzienlijk meer respondenten. Onderstaande grafiek laat deze verhoudingen zien.

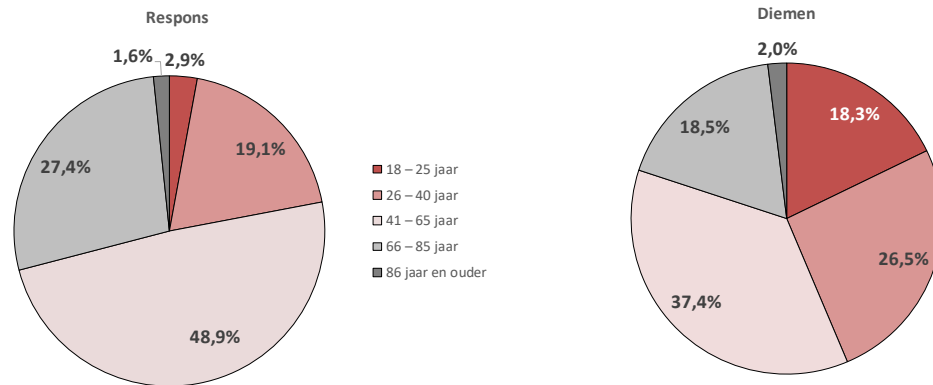
Figuur 2.2. Relatieve verdeling aantal respondenten per parkeerzone (boven) in vergelijking met de werkelijke verhouding (onder).



2.4 Respons naar leeftijdsklasse

Respondenten hebben de mogelijkheid gehad om hun leeftijdsklasse op te geven om een indicatie te hebben in hoeverre de enquête is ingevuld door een groep met een evenwichtige verdeling naar leeftijd.

Figuur 2.3 Verhouding leeftijdscategorieën respondenten enquête (links) en werkelijke verhoudingen gemeente Diemen (CBS, rechts)

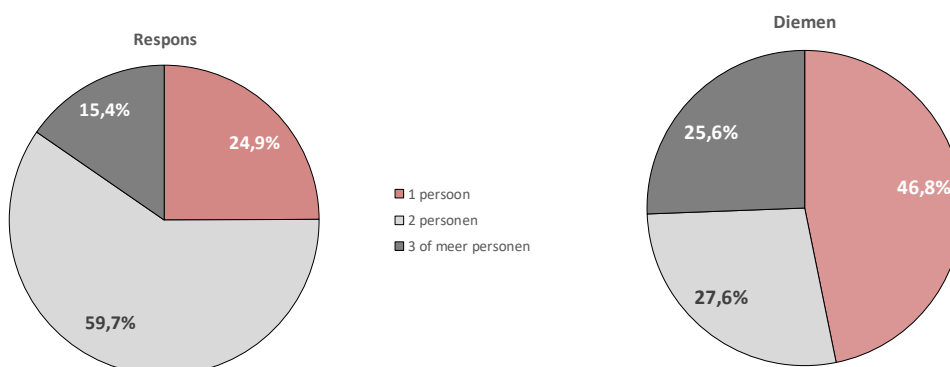


In vergelijking met de respondentenpopulatie die de enquête heeft ingevuld blijkt dat met name de jongste groep (18 – 25 jaar) sterk ondervertegenwoordigd is. Daartegenover staat een oververtegenwoordiging van de leeftijdsklassen 41 – 65 jaar en 66 – 85 jaar.

2.5 Samenstelling huishoudens

Respondenten hebben aangegeven uit hoeveel volwassenen het huishouden bestaat waarvoor ze mede de enquête invullen. Het overgrote deel van de respondenten, bijna 60 procent, zegt dat hun huishouden uit twee volwassenen bestaat.

Figuur 2.4. Verhouding typen huishouden van respondenten enquête (links) en werkelijke verhoudingen gemeente Diemen (CBS, rechts)

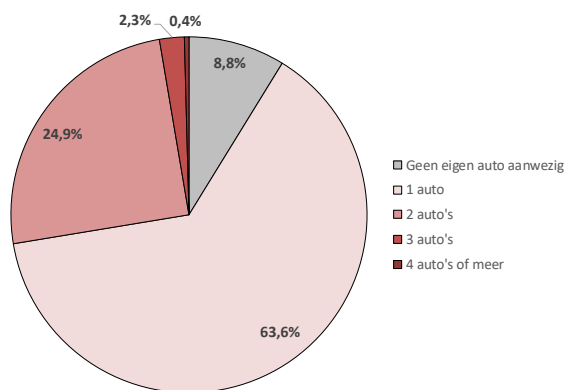


In werkelijkheid liggen de verhoudingen naar type huishouden in de gemeente Diemen volgens het CBS enigszins anders. In deze enquête zijn de meerpersoons huishoudens in grote mate oververtegenwoordigd, en hebben de eenpersoons huishoudens een kleiner aandeel in de respondentpopulatie van deze enquête dan wat er op basis van de werkelijke verhoudingen verwacht kan worden.

2.6 Autobezit

Van de respondenten die de enquête hebben ingevuld heeft 8,8 procent aangegeven niet over een eigen auto te beschikken. Het merendeel beschikt over één auto voor het huishouden en ongeveer een kwart van de respondenten geeft aan over twee auto's te beschikken.

Figuur 2.5. Verdeling autobezit



Diemen kent in vergelijking met het Nederlands gemiddelde een relatief laag aantal personenauto's per huishouden (0,7).

Tabel 2.1. Aantal personenauto's per huishouden (CBS)

	Aantal personenauto's per huishouden
Diemen	0,7

Aangezien in de enquête meer dan 90 procent van de huishoudens heeft aangegeven 1 of meerdere auto's te bezitten lijkt de groep autobezitters ten opzichte van de werkelijke verhoudingen in de gemeente Diemen oververtegenwoordigd te zijn. Een logische verklaring hiervoor is het thema van de enquête.

2.7 Interpretatie uitkomsten

In de vorige paragrafen zijn enkele variabelen van de respondentenpopulatie afgezet tegenover de werkelijke verhoudingen binnen de gemeente Diemen. In de komende hoofdstukken worden de resultaten van de vragen in veel gevallen per parkeerzone of buurt uiteengezet. Deze kunnen hiermee worden beschouwd als afzonderlijke steekproeven en behoeven geen verdere bewerking.

Wanneer een uitkomst van een vraag geëxtrapoleerd dient te worden naar de gehele populatie van de gemeente Diemen wordt er een weging toegepast op de reacties van de bestaande respondenten. Op die manier geeft de uitkomst een betere benadering van de werkelijkheid over de inwoners van Diemen als geheel. Als dit het geval is, wordt het vermeld in de tekst.

In Bijlage I 'Betrouwbaarheid enquête' wordt aan de hand van de hierboven vermelde variabelen de betrouwbaarheid en corresponderende foutmarges toegelicht.

3 PARKEERSITUATIE DIEMEN

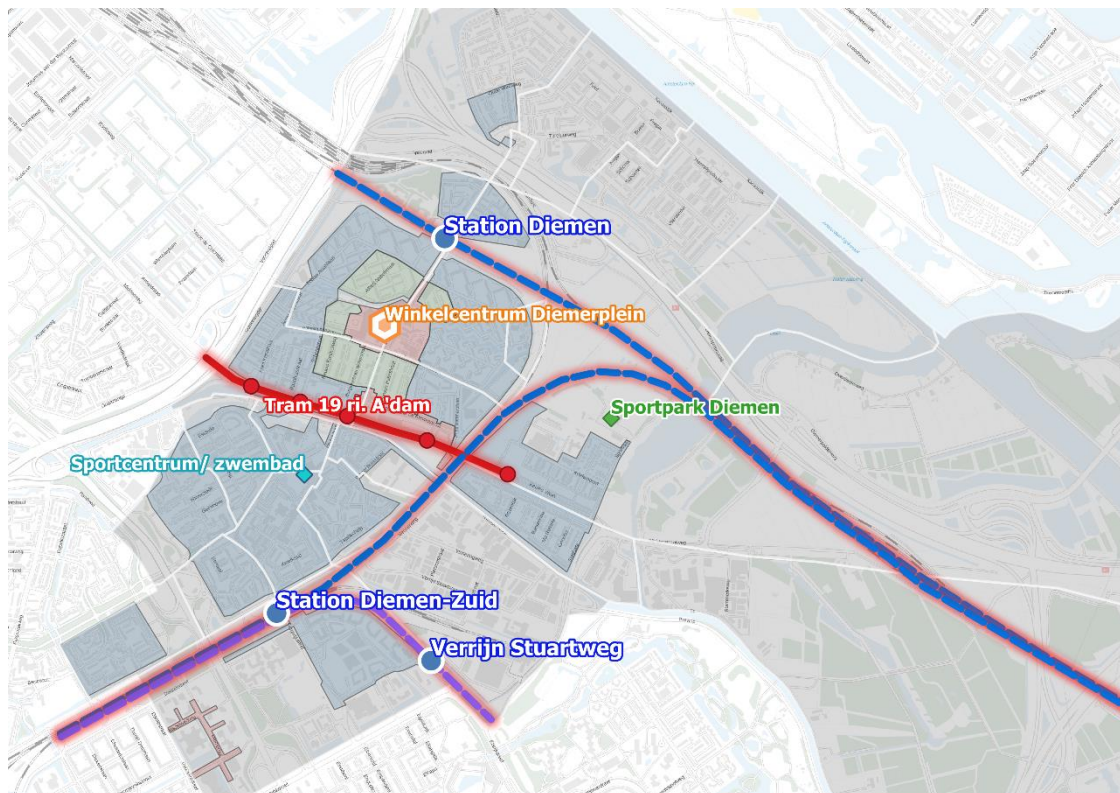
3.1 Inleiding

Om een betere duiding te geven aan de resultaten van de enquête is het van belang om een schets te geven van de huidige (ruimtelijke) situatie van Diemen en de geldende regelingen omtrent het parkeren.

3.2 Ruimtelijke analyse Diemen

De gemeente Diemen ligt grotendeels ingeklemd tussen de Amsterdamse stadsdelen Oost en Zuidoost. Diemen wordt bediend door twee NS-stations, Diemen en Diemen-Zuid en twee metrostations, Diemen-Zuid en Verrijn Stuartweg. Een andere belangrijke ov-verbinding is tramlijn 19. Deze ov-voorzieningen maakt Diemen aantrekkelijk als overstapplaats van auto naar openbaar vervoer, ook voor personen die niet in Diemen zelf wonen en bijvoorbeeld Amsterdam als bestemming hebben. Binnen Diemen zijn er enkele belangrijke bestemmingen het vermelden waard. Het in het centrum gelegen winkelcentrum Diemerplein is een belangrijke (winkel)bestemming voor veel inwoners van de gemeente. Ook het sport- en zwembadcomplex in Diemen-Zuid en het sportpark in het oosten van Diemen trekken veel dagelijkse bezoekers. Genoemde bestemmingen hebben uiteraard ook invloed op de bezetting van de parkeergelegenheden in de directe omgeving.

Figuur 3.1. Kaart met openbaar vervoer en belangrijke bestemmingen in Diemen.



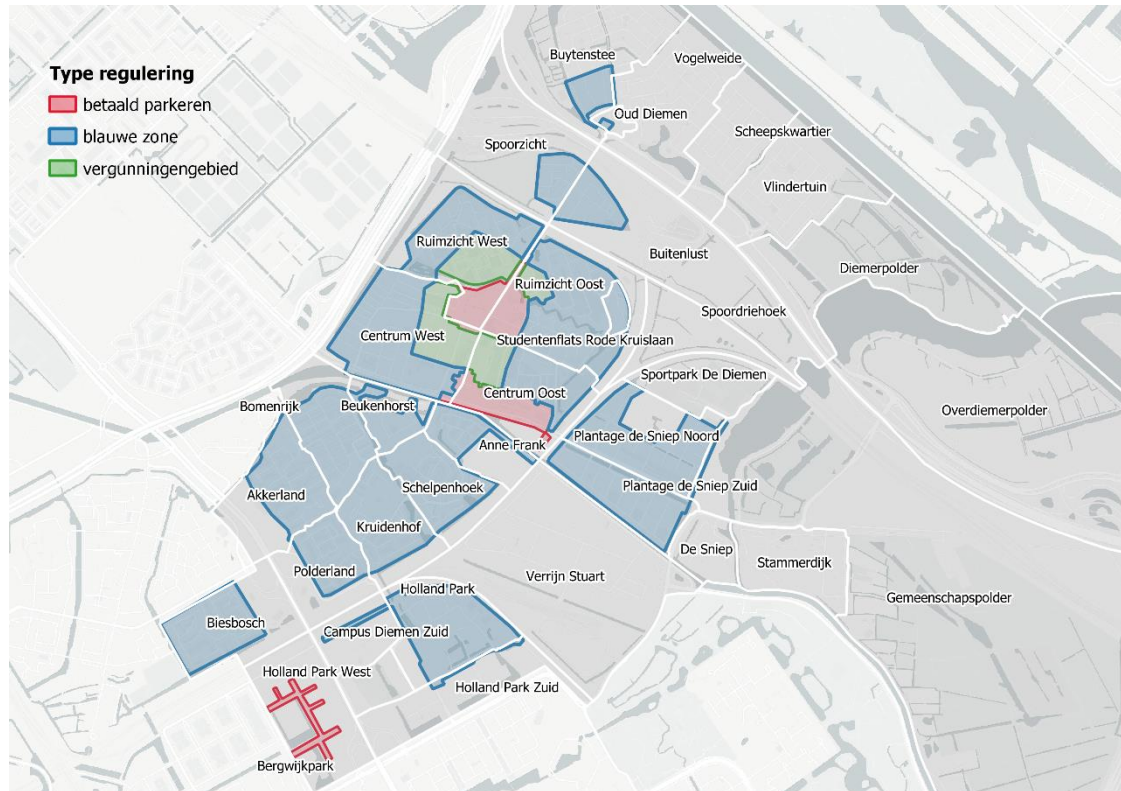
3.3 Parkeerbeleid en regulering

In Diemen bestaan meerdere parkeerregimes naast elkaar. In enkele zones in het centrum (en een gedeelte van Bergwijkpark) geldt betaald parkeren voor bezoekers. In een beperkte schil rondom dit centrumgebied is het parkeren uitsluitend voor vergunninghouders of bezoekers met een dagkaart. In een ruime schil daaromheen en verspreid over grote delen van de gemeente is er een blauwe zone ten aanzien van parkeren ingesteld. Hier geldt een maximum parkeerduur van 2 uur met een parkeerschijf. Op enkele locaties geldt er een afwijkende parkeerdurbepaling van 1 dan wel 4 uur. Bewoners kunnen een ontheffing aanvragen voor het parkeren in de blauwe zones. Deze ontheffing is in bijna alle gebieden in Diemen met deze regulering geldig.

Diemen kent verschillende deelgebieden waar bewoners geen recht hebben op parkeerproducten die gelden voor de openbare ruimte en door de gemeente worden verstrekt (vergunningen dan wel ontheffingen). Deze situatie geldt bijvoorbeeld voor bewoners van Holland Park en het Diemerplein (winkelcentrum). Bewoners zijn daar aangewezen op particuliere parkeervoorzieningen, waar de gemeente geen of weinig invloed op heeft. Met deze kennis kunnen sommige resultaten van de enquête beter verklaard worden als het gaat om beschikbaarheid van parkeerplekken in de buurt of de tevredenheid over de diverse parkeerregelingen, die met name in de hierboven genoemde buurten afwijkend (in negatieve zin) zijn uitgevallen. Ook zijn er buurten waar de bepaling is opgenomen om verplicht op eigen terrein te parkeren, wanneer er ruimte daarvoor is.

Diemen ervaart als integraal onderdeel van het stedelijk weefsel van de Amsterdamse regio druk van sommige categorieën parkeerders waardoor de capaciteit op sommige locaties niet altijd meer toereikend is. Onlangs is de blauwe zone in Diemen-Noord daarom verder uitgebreid naar delen van de buurt Buytenstee. Ook is in 2019 het betaald parkeren voor bezoekers uitgebreid naar een strook langs de Muiderstraatweg langs het traject van tramlijn 19.

Figuur 3.2. De drie typen parkeerregulering in Diemen



4 ERVAREN PARKEEROVERLAST

4.1 Inleiding

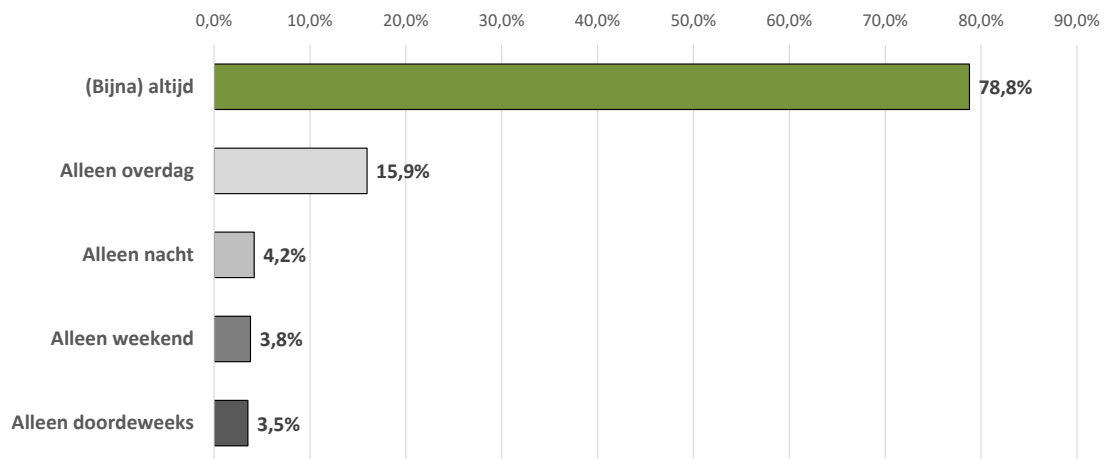
Op verschillende manieren kan er overlast worden ervaren van een bepaalde parkeersituatie. In Diemen zijn er signalen van overlast door langparkeerders, forenzen vanuit andere woonplaatsen of een algemeen tekort aan parkeercapaciteit.

4.2 Beschikbare parkeerplaatsen

Een belangrijke component voor wat betreft parkeren is de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Een hoge parkeerdruk kan overlast opleveren. In de enquête is gevraagd of, en gedurende welke periodes in de week parkeerplekken beschikbaar zijn. Respondenten hebben kunnen aangeven op welke momenten/ dagdelen er binnen 100 meter van het woonadres parkeerplekken beschikbaar zijn om te parkeren.

Van de 2.182 respondenten die deze vraag hebben beantwoord voor de openbare parkeerplekken geeft 78,8 procent aan de eigen auto vrijwel altijd dicht bij huis te kunnen parkeren. Iets minder dan 16 procent van de respondenten heeft aangegeven enkel overdag altijd binnen genoemde afstand (100 meter) van huis te kunnen parkeren en hebben dus op de andere momenten grotere moeite een parkeerplek dicht bij huis te bemachtigen.

Figuur 4.1. Beschikbaarheid parkeerplekken binnen 100 meter

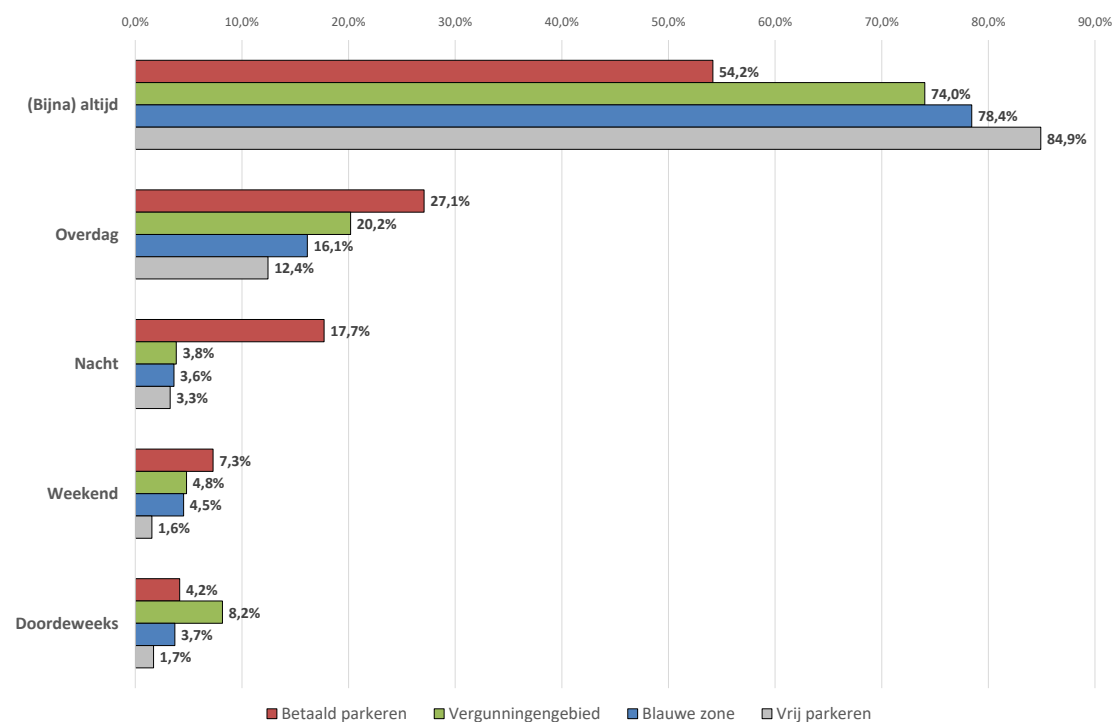


In veel buurten is er voor het overgrote deel (bijna) altijd parkeercapaciteit beschikbaar. Er zijn enkele buurten waar een aanzienlijk deel aangeeft dat dit niet het geval is. In Holland Park is dat bijvoorbeeld het geval, in Diemen Centrum wordt met name in Centrum West en Oost vaak aangegeven niet altijd binnen 100 meter een parkeerplek te kunnen vinden. Wanneer aangegeven wordt dat er niet altijd parkeerplekken beschikbaar zijn, is het vaak het geval dat er overdag wél plekken beschikbaar zijn.

Uitgesplitst naar regime zijn er duidelijk verschillen herkenbaar wanneer er vergelijkingen worden getroffen tussen de verschillende parkeerregimes. Zo ervaart 84,9 procent van de

respondenten die wonen in de zones waar het vrij parkeren is dat er vrijwel altijd plek dicht bij huis is om te parkeren. In het betaald parkeren-gebied is dit slechts 54,2 procent. De andere twee regimes (vergunningengebied en blauwe zone) kennen een percentage tussen de 74 en ruim 78 procent. In de betaald parkeren- zones worden bewoners geacht hun voertuig inpandig te parkeren. Afhankelijk van de locatie ten opzichte van deze garages is het goed verklaarbaar waarom een lager percentage respondenten in deze gebieden aangeeft de auto binnen 100 meter van de woning altijd te kunnen parkeren. Wanneer respondenten hebben aangegeven niet altijd de auto dicht bij te kunnen parkeren wordt vaak overdag aangewezen als het moment dat er wél nog parkeerplekken vrij zijn.

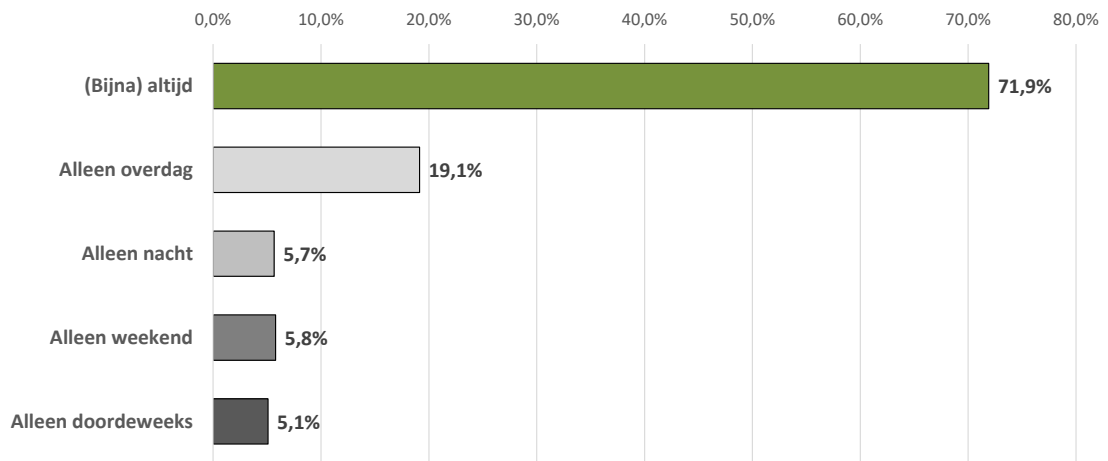
Figuur 4.2. Beschikbaarheid parkeerplekken binnen 100 meter per parkeerregime



4.2.1 Beschikbaarheid parkeerplaatsen bezoekers

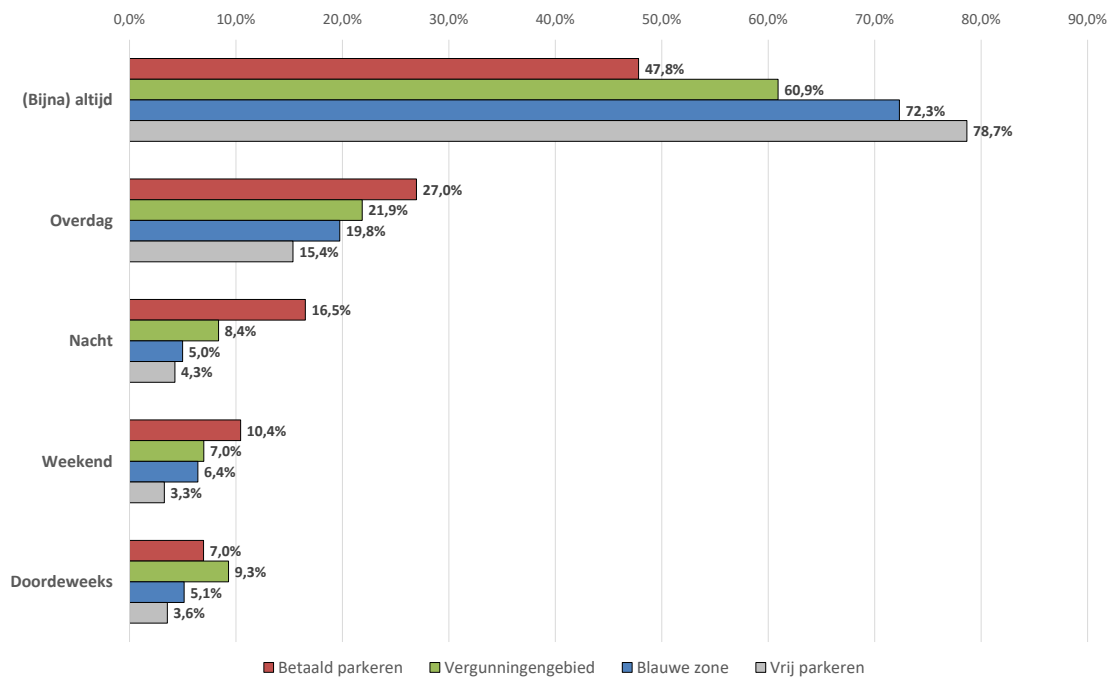
Aan alle respondenten (ongeacht autobezit) is gevraagd of hun bezoek dat met de auto komt op minder dan 100 meter afstand van bestemming (vaak) kan parkeren. Nog steeds geeft een grote meerderheid (71,9 procent) dit aan, hoewel dit aandeel iets minder is dan bij de vraag wanneer het parkeren van de eigen auto betreft.

Figuur 4.3. Beschikbaarheid parkeerplekken binnen 100 meter voor bezoekers



Uitgesplitst naar parkeerregime zijn dezelfde verhoudingen te zien als bij de uitkomsten van de vraag die het parkeren van de eigen auto betrof. In het vrij parkeren-gebied geeft 78,7 procent van de respondenten aan dat hun bezoek vrijwel altijd dichtbij kan parkeren. In de betaald parkeren-zone is dit 47,8 procent.

Figuur 4.4. Beschikbaarheid parkeerplekken binnen 100 meter voor bezoekers per parkeerregime



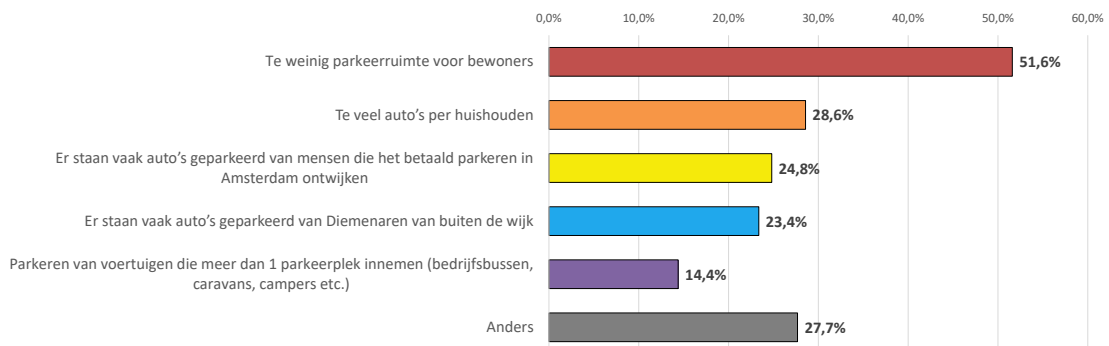
4.3 Oorzaken overlast

Circa 27,5 procent van de respondenten geeft aan niet altijd dicht bij huis een parkeerplek te kunnen vinden. Het is dus belangrijk om te vermelden dat de volgende resultaten niet de gehele respondentenpopulatie betreffen, enkel hen die hebben aangegeven niet altijd een parkeerplek dicht bij huis te kunnen vinden. Aan hen is gevraagd welke oorzaak hieraan volgens hen ten grondslag ligt. De mogelijkheden die al aangereikt werden zijn:

- Te weinig parkeerruimte voor bewoners
- Te veel auto's per huishouden
- Er staan vaak auto's geparkeerd van mensen die het betaald parkeren ontwijken
- Er staan vaak auto's geparkeerd van Diemenaren van buiten de eigen buurt
- Het parkeren van voertuigen die meer dan 1 parkeerplek innemen (bedrijfsbussen, caravans, campers etc.)

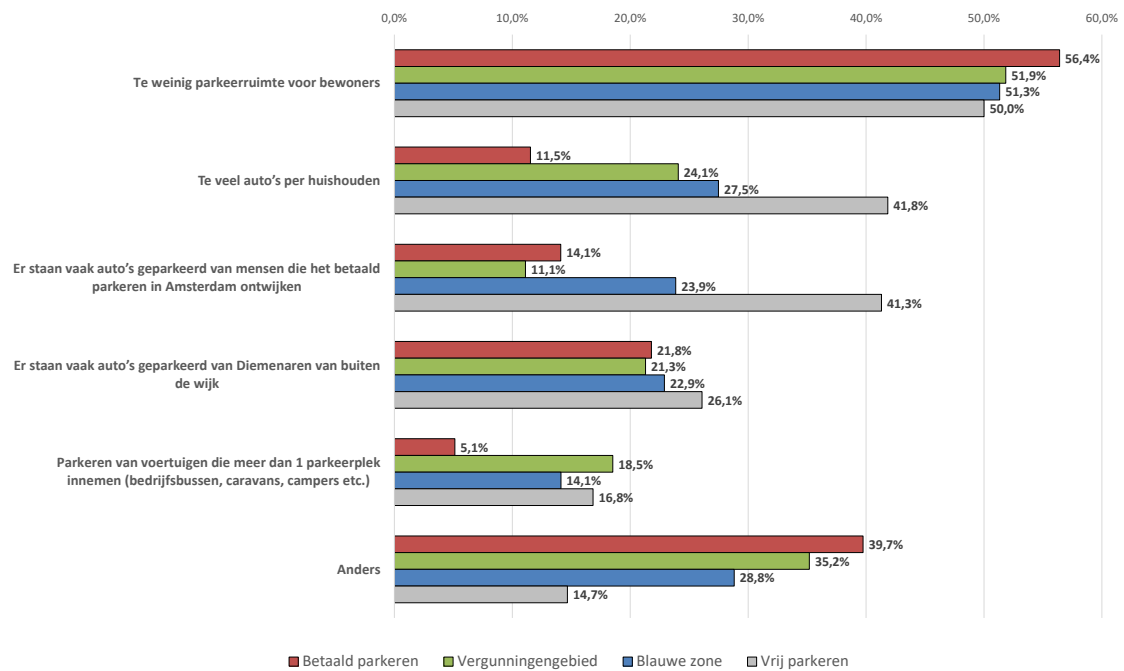
Ruim de helft van de respondenten die niet (bijna) altijd dicht bij huis kunnen parkeren geeft aan te weinig parkeerruimte voor bewoners te ervaren. De enigszins specifiekere oorzaken van te veel auto's per huishouden, parkeerders die het betaald parkeren willen ontwijken en het parkeren door Diemenaren van buiten de buurt worden elk door ongeveer een kwart van de respondenten genoemd.

Figuur 4.5. Percentages respondenten naar opgegeven redenen van parkeeroverlast



Het type overlast wat men ervaart kan ook erg verschillen per parkeerzone (wat voor regulering er is). Wanneer de resultaten worden uitgesplitst naar parkeerregime waar de respondenten wonen levert dat onderstaande grafiek op.

Figuur 4.6. Percentages respondentent met genoemde oorzaken parkeeroverlast, uitgesplitst naar parkeerregime.



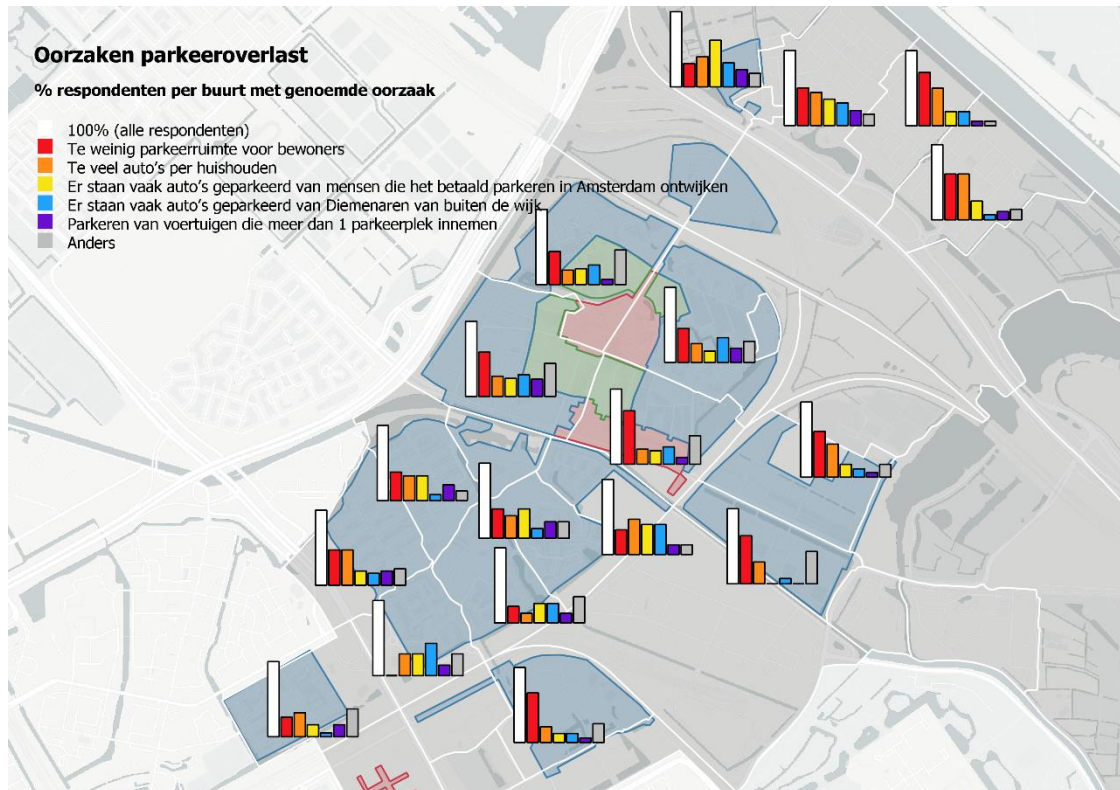
De antwoordkeuzes 'te weinig parkeerruimte voor bewoners' en 'vaak auto's geparkeerd van Diemenaren van buiten de wijk' zijn opvallend gelijk ingevuld per parkeerregime. Grote verschillen zijn terug te zien in de parkeeroverlast die wordt veroorzaakt door te veel auto's per huishouden. In het vrij parkeren-gebied wordt dit door 41,8 procent van de respondenten die niet altijd hun auto dicht bij huis kunnen parkeren aangegeven als reden tegenover slechts 11,5 procent van de respondenten in het betaald parkeren-gebied. Ander groot verschil is te zien bij de overlast door ontwijkers van betaald parkeren. Logischerwijs ondervinden respondenten in buurten waar het vrij parkeren is hier meer hinder van dan de respondenten die in gebieden met parkeerregulering wonen. Opvallend is dat ook respondenten die hebben aangegeven in een betaald parkeren-gebied te wonen, deze antwoordoptie hebben ingevuld en blijkbaar hinder ondervinden van parkeerders die het betaald parkeren juist ontwijken. Mogelijk kan dit verklaard worden door de verschillen in parkeertarief tussen Amsterdam en Diemen of staan deze parkeerders ook buiten de reguleringstijden er geparkeerd.

4.4 Overlast op buurtniveau

Uitgesplitst naar buurt zijn er in Buytenstee in Diemen-Noord relatief meer respondenten die aangeven parkeerders die betaald parkeren willen ontwijken te zien als oorzaak van ervaren parkeeroverlast. In het Centrum (zowel West als Oost), Vlindertuin, Plantage de Sniep en Holland Park hebben relatief veel respondenten (meer dan 50 procent van de respondenten die deze vraag beantwoord hebben en dus niet altijd dicht bij een parkeerplek kunnen vinden) te kennen gegeven in het algemeen 'te weinig parkeerruimte voor bewoners' te ervaren. Onderstaande kaart laat de verhoudingen zien tussen de genoemde oorzaken per buurt,

waarbij de waarde wordt bepaald door het percentage respondenten in de betreffende buurt dat een oorzaak genoemd heeft.

Figuur 4.7. Ruimtelijke verdeling genoemde oorzaken van parkeeroverlast, per buurt.



Een aantal buurten is niet meegenomen in de analyse. Deze buurten hebben weinig respondenten en zijn daarom niet representatief. Zie voor een toelichting bijlage II.

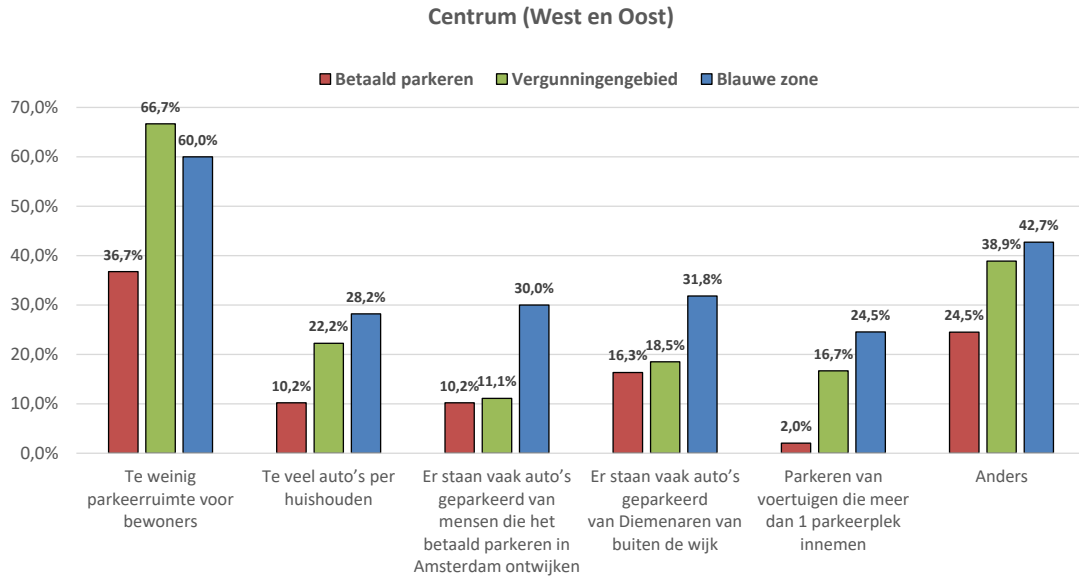
Onder de categorie 'Anders' hebben respondenten vooral zaken gemeld als ervaringen van overlast dan wel hoge parkeerdruk door bezoekers van specifieke locaties (sportscholen, winkels, gezondheidscentra), het parkeren door mensen met plek op eigen terrein die ze voor andere doeleinden gebruiken en overlast of een tekort aan parkeerplekken door het geldende regime in de eigen straat (blauwe zone, vergunningengebied of betaald parkeren).

4.4.1 Diemen Centrum

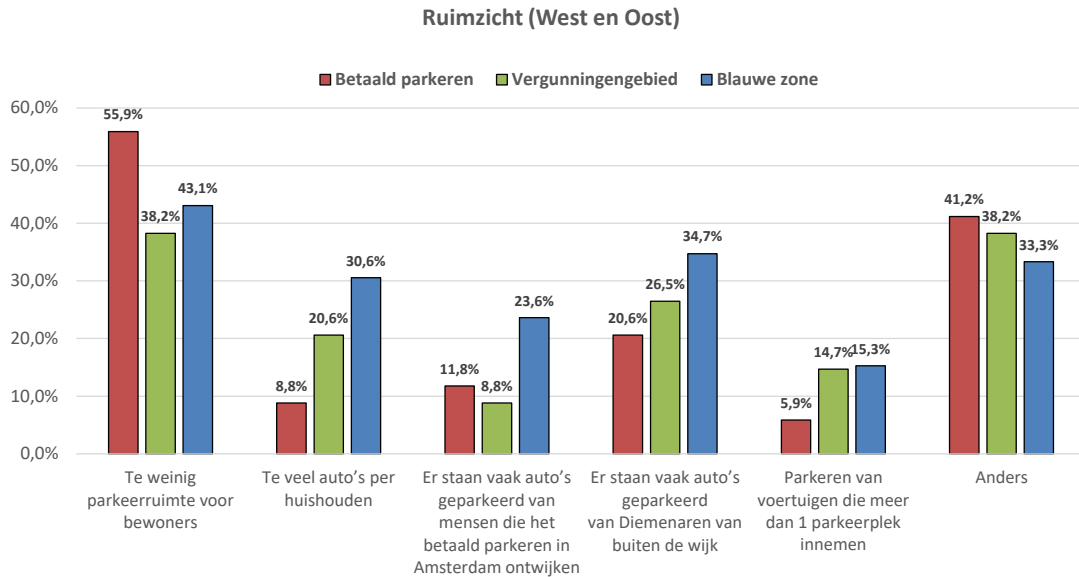
In het centrum van Diemen komen meerdere parkeerregimes bij elkaar. Dit verantwoordt een verdere uitsplitsing naar buurt én parkeerregime (betaald parkeren, vergunningengebied, blauwe zone). Er is gekeken naar de buurtcombinatie Diemen Centrum (West en Oost) en Ruimzicht (West en Oost). In buurtcombinatie Centrum geeft ruim 60 procent van de respondenten die wonen in een vergunningengebied of blauwe zone aan te weinig parkeerruimte voor bewoners te ervaren (in het betaald parkerengebied ligt dit percentage lager). In buurtcombinatie Ruimzicht geven gemiddeld minder respondenten aan te weinig parkeerruimte voor bewoners te ervaren, behalve juist de respondenten die in het betaald parkeren-gebied wonen (55,9 procent). Daarnaast valt op dat vooral in de blauwe zone

overige oorzaken vaker genoemd worden, zoals teveel auto's per huishouden en het parkeren door mensen die betaald parkeren willen ontwijken.

Figuur 4.8. Percentages respondenten met genoemde oorzaken parkeeroverlast, uitgesplitst naar parkeerregime binnen de buurtcombinatie Centrum



Figuur 4.9. Percentages respondenten met genoemde oorzaken parkeeroverlast, uitgesplitst naar parkeerregime binnen de buurtcombinatie Ruimzicht



5 OPINIE PARKEREN IN DIEMEN

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de resultaten met betrekking tot de tevredenheid over de regulering, facilitering en het beleid in Diemen. De resultaten van deze drie thema's zullen uitgesplitst worden per parkeerregime en/of buurt. Daarnaast worden de resultaten aangevuld met citaten van respondenten uit de open opmerkingen aan het einde van de enquête.

5.2 Regulering

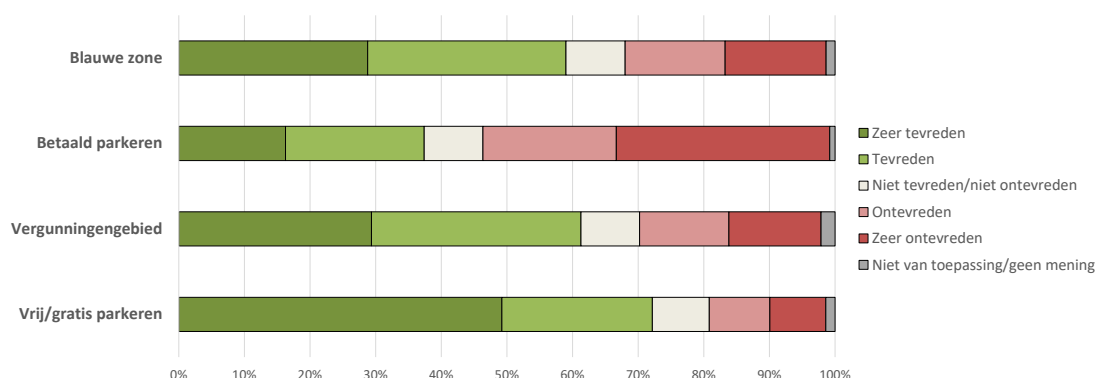
5.2.1 Tevredenheid parkeren in de straat/buurt

Zoals figuur 5.1 laat zien, is er een verschil in tevredenheid tussen de verschillende parkeerregimes. In het gebied zonder parkeerregulering is de tevredenheid het hoogst: 72,1 procent is tevreden of zeer tevreden. De blauwe zone en het vergunningengebied laten ongeveer eenzelfde verdeling zien in tevredenheid (rond de 60 procent). Met betrekking tot de blauwe zone geeft een respondent aan:

“Sinds de invoering van de blauwe zone en het recht op aanvragen van een ontheffing als bewoner in Diemen zijn er meer parkeerplaatsen vrijgekomen. Nu hoef ik gelukkig niet meer 3x om te rijden na werktijd. Dank hiervoor!!”

Tot slot zijn huishoudens in het gebied met betaald parkeren het minst tevreden over de huidige parkeersituatie. Circa 30 procent geeft aan zeer ontevreden te zijn en 20 procent ontevreden.

Figuur 5.1. Verdeling van tevredenheid over de parkeerregulering/parkeersituatie in de straat/buurt



Tevredenheid uitgesplitst per buurt (zie figuur 5.2) geeft een vergelijkbaar beeld. In buurten zonder parkeerregulering gaven respondenten ook aan tevreden te zijn over de parkeersituatie. Voorbeelden van deze buurten zijn Vogelweide, Scheepskwartier en Vlindertuin. Daarnaast zijn er ook buurten waar grotendeels de blauwe zone geldt en het merendeel van de respondenten aangeeft tevreden of zeer tevreden te zijn. Zoals Kruidenhof en Bomenrijk.

Los van de op basis van de parkeerregulering verwachte buurtuitkomsten, vallen er echter ook enkele buurten op waar respondenten minder tevreden zijn. Het gaat hier bijvoorbeeld om Holland Park, Biesbosch, Centrum Oost en Centrum West.

Figuur 5.2. Verdeling van de tevredenheid in de straat/buurt per buurt



Een aantal buurten is niet meegenomen in de analyse. Deze buurten hebben weinig respondenten en zijn daarom niet representatief. Zie voor een toelichting bijlage II.

In de buurt Biesbosch is een nipte meerderheid (52 procent) tevreden of zeer tevreden over de parkeerregulering. Daarnaast is ongeveer 20 procent van de respondenten ontevreden en ongeveer 23 procent zeer ontevreden over de parkeerregulering. Aan de hand van de opmerkingen is af te leiden dat huishoudens het vervelend vinden dat door de tijden van de blauwe zone (de avonduren van 18.00uur tot 21.00uur en de zaterdag) bezoek beperkt wordt.

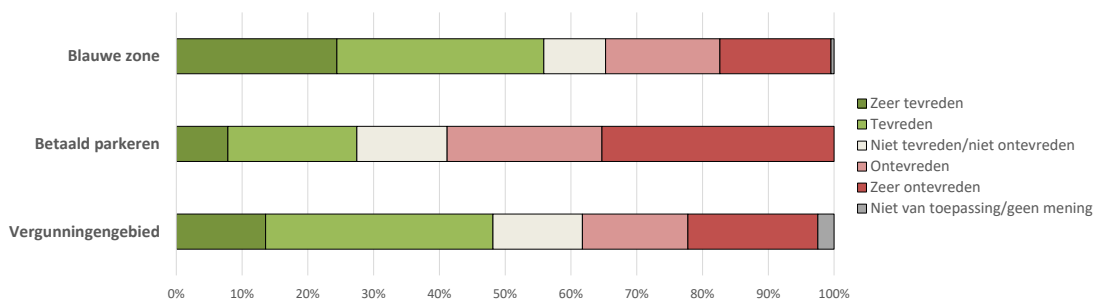
In de buurt 'Holland Park' geeft ongeveer 22 procent van de respondenten aan ontevreden en 32 procent zeer ontevreden te zijn over de huidige parkeerregulering. In de opmerkingen wordt aangegeven dat huishoudens graag een parkeervergunning willen krijgen, dat de blauwe zone in dat gebied niet gepast is en dat het huren/kopen van een parkeerplaats in de parkeergarage duur is. Zoals een respondent uit Holland Park het omschrijft:

“Mijn woning in Holland Park is zonder plek in de parkeergarage. Het is daarom voor mij niet mogelijk om een auto te hebben. Ik kan hem namelijk niet in de parkeergarage parkeren, maar ook niet in de blauwe zone omdat de bewoners van Holland Park geen vergunning kunnen krijgen. Ik val daarom voor mijn gevoel tussen wal en schip. Zowel de gemeente als de verhuurder zijn niet in staat geweest tot een

oplossing te komen. Ik zou graag zien dat de bewoners van Holland Park worden behandeld zoals alle inwoners van Diemen, die de mogelijkheid hebben een vergunning aan te vragen.”

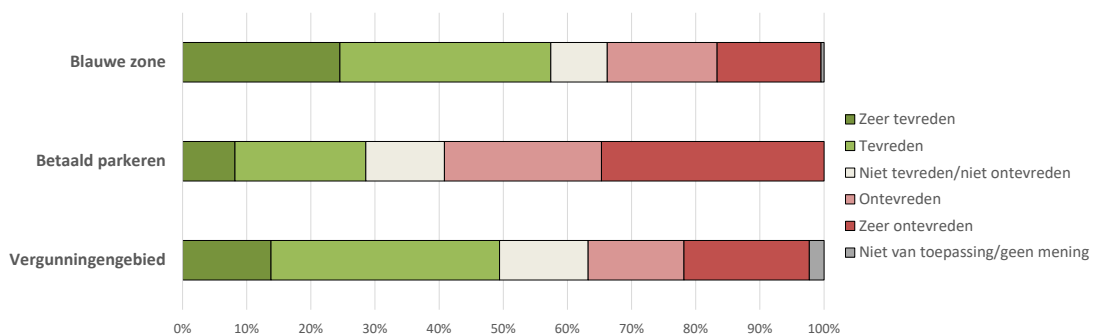
In de buurten Ruimzicht Oost en Ruimzicht West gelden verschillende parkeerregimes binnen dezelfde buurt. Inzicht in de tevredenheid voor de verschillende parkeerregimes wordt weergegeven in figuur 5.3. De blauwe zone scoort in vergelijking met de andere parkeerregimes lager. Dit komt overeen met de verdeling voor alle buurten in Diemen (figuur 5.1.). In vergelijking met alle buurten in Diemen is het percentage tevredenheid hoger in vergunningengebied. Voor betaald parkeren is dit ongeveer gelijk.

Figuur 5.3. Verdeling tevredenheid parkeerregulering in de buurten Ruimzicht Oost en Ruimzicht West



In de buurten Centrum Oost en Centrum West, waar ook verschillende parkeerregimes gelden, is de verdeling van de tevredenheid weergegeven in figuur 5.4. In vergelijking met Diemen in het geheel is het percentage dat tevreden is in de blauwe zone iets lager, terwijl voor betaald parkeren en vergunningengebied de tevredenheid circa 10 procent lager is.

Figuur 5.4. Verdeling tevredenheid parkeerregulering in de buurten Centrum Oost en Centrum West



Respondenten geven aan dat zij de parkeerregulering in de buurt oneerlijk of onduidelijk vinden. Respondenten zien graag dat de buurten gelijk worden getrokken en dat hetzelfde regime voor iedereen geldt, zoals een respondent uit de buurt Centrum Oost omschrijft:

“Waar wij wonen geldt in bijna elke straat een ander parkeerregime: vergunning, betaald en blauwe zone. Is verwarrend.”

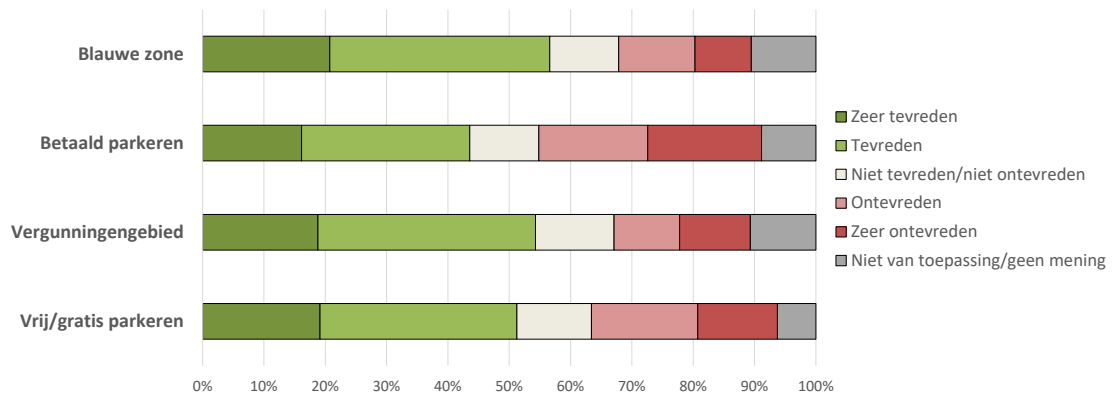
Er zijn echter ook positieve geluiden vanuit Centrum West:

“Ik vond het vooral fijn dat de kosten van de vergunning momenteel erg schappelijk zijn en dat zie ik graag zo blijven. Daarnaast hecht ik er veel waarde aan als mijn bezoekers gratis kunnen (blijven) parkeren. De huidige blauwe zone waar ik in woon vind ik dan ook een erg prettige oplossing...”

5.2.2 Tevredenheid parkeren bij voorzieningen

Figuur 5.5 laat de tevredenheid zien voor de parkeerregulering bij voorzieningen, zoals sportcentra, het zwembad en winkelcentra. De groep ‘zeer tevreden’ ligt in alle zones ongeveer rond de 20 procent, alleen huishoudens binnen het regime van betaald parkeren zijn minder vaak zeer tevreden. In vergelijking met de andere regimes ligt het percentage ‘zeer ontevreden’ ook het hoogst voor huishoudens waar betaald parkeren van toepassing is (ongeveer 20 procent).

Figuur 5.5. Verdeling van tevredenheid over de parkeerregulering bij voorzieningen



Sommige bewoners binnen het betaald parkeren-gebied ervaren overlast van bezoekers die de eerste twee uur gratis kunnen parkeren bij voorzieningen. Zoals een respondent dit omschrijft:

“Er is bij mij in de straat ... sinds kort betaald parkeren. Echter zijn de eerste 2 uur nog altijd gratis. Ik denk dat ik niet overdrijf als ik zeg dat er per dag wel honderd mensen in onze straat parkeren om naar de ... (sportschool, red.) te gaan. Dit zorgt voor enorme drukte, gehang en hier en daar asociaal rijgedrag. Indien de eerste 2 uur niet gratis zouden zijn, zouden er wellicht meer mensen op de fiets komen om te sporten, of elders naartoe gaan. Dit zou mijns inziens de veiligheid en leefbaarheid in de straat vergroten.”

5.3 Facilitering

In deze paragraaf komen de stellingen aan bod met betrekking tot de facilitering van het parkeren vanuit de gemeente Diemen. Voor sommige stellingen zijn huishoudens vanuit het gebied vrij/gratis parkeren buiten beschouwing gelaten omdat deze stelling voor hen niet van toepassing is. Voor de analyse met betrekking tot de facilitering van het parkeren wordt de

categorie ‘niet van toepassing/geen mening’ niet meegenomen. Hierdoor worden enkel de meningen meegenomen die ook echt gaan over de desbetreffende service.

5.3.1 Parkeerhandhaving

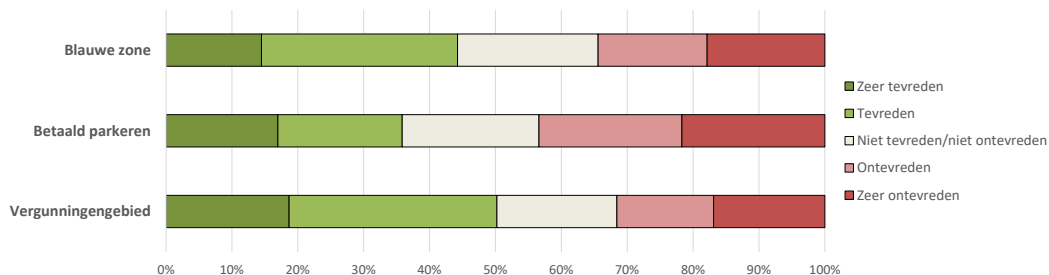
Figuur 5.6 geeft de verdeling van de tevredenheid over de handhaving weer. Ongeveer 12 procent van de huishoudens in de blauwe zone is zeer tevreden over de handhaving en ongeveer 25 procent is tevreden. Daartegenover is ongeveer 13 procent ontevreden en 15 procent zeer ontevreden. Respondenten uit de blauwe zone geven onder andere aan dat er meer gecontroleerd zou moeten worden op foutparkeerders en langparkeerders, zoals bedrijfsbussen of auto's die dicht bij een OV halte staan en op vakantie zijn. Wijken die hierin een aantal keer voorkomen zijn: Akkerland, Holland Park, Centrum West en Ruimzicht West. Zoals een respondent uit Centrum West omschrijft:

“Betere handhaving is van belang. Ik ben bang dat er voor enkele weken wordt geparkeerd door niet-Diemenaren om met vakantie te gaan. Een eventuele bekeuring is veel goedkoper dan parkeren op Schiphol en de pakkans is bovendien klein. Naar mijn mening wordt er veel te weinig gehandhaafd.”

En een respondent uit Ruimzicht-West:

“Handhaving na 18.00 uur zou helpen om de avonddrukke aan te pakken. Nu is er geen parkeerplaats in de buurt van de woning als we thuis komen rond 18.30 uur. Wel als de winkels dicht zijn. Dit komt omdat de mensen die werken in het winkelcentrum in onze wijk parkeren.”

Figuur 5.6. Verdeling tevredenheid parkeerhandhaving



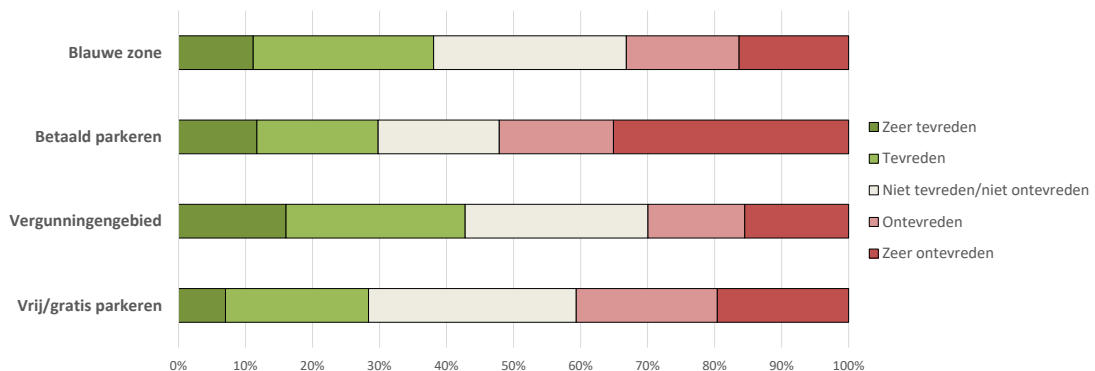
In het gebied met betaald parkeren is ongeveer 15 procent zeer tevreden en ongeveer 16 procent tevreden over de handhaving. Echter zijn er meer huishoudens ontevreden en zeer ontevreden (beide ongeveer 18 procent). Er zijn enkele opmerkingen geplaatst over de handhaving in betaald parkeren gebied en die komen allemaal uit de buurt Ruimzicht-West. Het gaat hierbij voornamelijk om foutparkeerders.

Huishoudens in vergunningengebieden zijn het meest tevreden over de handhaving in hun buurt. Bijna 20 procent is zeer tevreden en ongeveer 30 procent tevreden. Ongeveer 15 procent van de huishoudens is ontevreden of zeer ontevreden in vergunningengebied. Ook in het vergunningengebied gaat het voornamelijk om meer handhaving,

5.3.2 Contact met de gemeente

Figuur 5.7 laat de verdeling van tevredenheid zien over het contact met de gemeente met betrekking tot parkeren. In de verdeling is het aandeel dat geen mening heeft over het contact groot, voornamelijk bij vrij/gratis parkeren. In vergelijking met de andere parkeerregimes, zijn huishoudens in vergunningengebied het meest tevreden over het contact. Het hoogste percentage 'zeer ontevreden' is in het gebied met betaald parkeren. In de open opmerkingen komt een aantal dingen naar voren omtrent het contact met de gemeente: het directe contact met de gemeente, huishoudens zouden het prettig vinden als zij worden gewaarschuwd als zij hun parkeervergunning moeten verlengen en de informatievoorziening vanuit de gemeente (bij bijvoorbeeld werkzaamheden).

Figuur 5.7. Verdeling tevredenheid met betrekking tot het contact met de gemeente

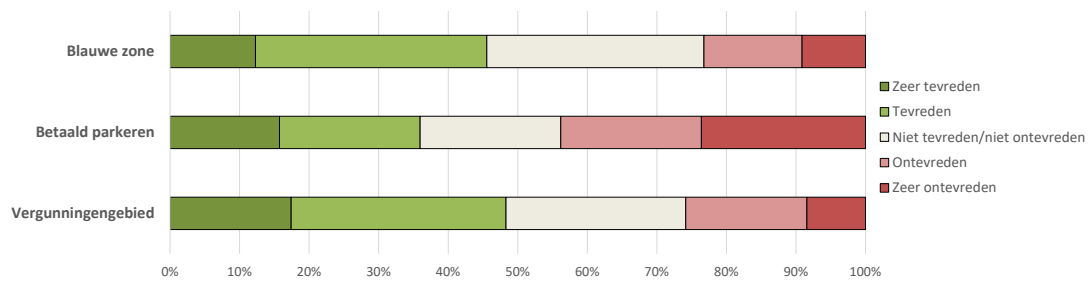


5.3.3 Webshop

De verdeling in tevredenheid voor de webshop is weergegeven in figuur 5.8. Voor de webshop geldt ook dat een groot aandeel een neutrale mening heeft of geen mening. Net als bij het contact met de gemeente, geldt ook voor de webshop dat huishoudens met betaald parkeren het minst tevreden zijn in vergelijking met de andere parkeerregimes. Er zijn slechts twee opmerkingen over de webshop. De niet van toepassing of geen mening, kan er ook mee te maken hebben dat bewoners de webshop niet kennen:

“Ik heb nog nooit van een parkeerwebshop bij de gemeente gehoord. Het is voor mij totaal onbekend hoe bezoek langer dan 2 uur met een regeling kan parkeren. Ik denk dat de gemeente daar meer aandacht naar de burgers aan zou kunnen geven”

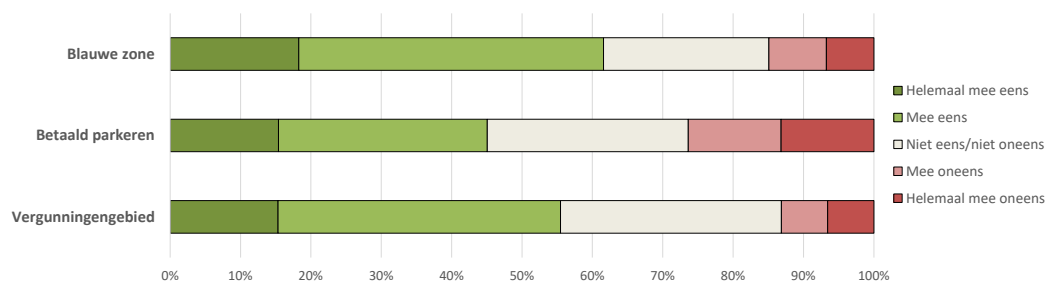
Figuur 5.8. Verdeling tevredenheid met betrekking tot de webshop



5.3.4 Parkeerautomaten en mobiel parkeren

Figuur 5.9 laat de verdeling zien van de tevredenheid met betrekking tot de parkeerautomaten en mobiel parkeren. Ongeveer 40 procent in de blauwe zone is tevreden of zeer tevreden over de parkeerautomaten en/of het mobiel parkeren. Voor betaald parkeren en vergunningengebied is dit ongeveer 40 procent. In de open opmerkingen wordt niets gezegd over de parkeerautomaten of het mobiel parkeren.

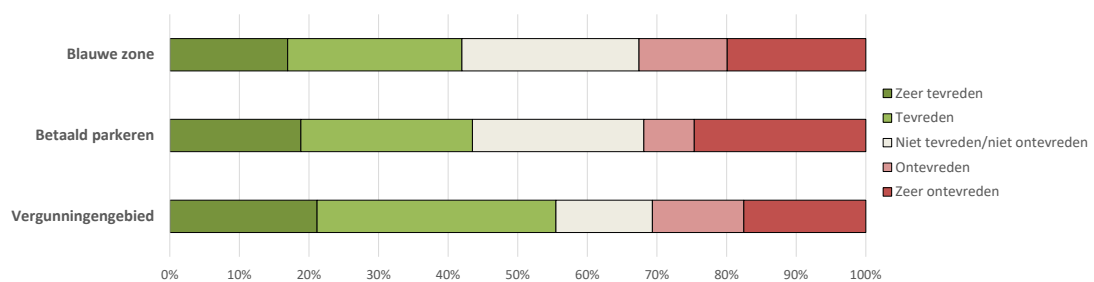
Figuur 5.9. Verdeling tevredenheid met betrekking tot de parkeerautomaten en mobiel parkeren



5.3.5 Digitale bezoekersregeling

De verdeling in tevredenheid voor de digitale bezoekersregeling, figuur 5.10 laat zien dat een groot aandeel niet van toepassing/geen mening heeft ingevuld. Voor de blauwe zone is dit zelfs iets meer dan 50 procent. Ongeveer 20 procent in de blauwe zone is zeer tevreden of tevreden. In betaald parkeren zijn huishoudens iets meer tevreden (ongeveer 25 procent) en in vergunningengebied is dit iets meer dan 30 procent.

Figuur 5.10. Verdeling tevredenheid met betrekking tot de digitale bezoekersregeling



In de opmerkingen komt de bezoekersregeling vaker naar voren, in eerste instantie omdat het bezoek beperkt:

“De blauwe zone houdt mensen tegen om bij ons op bezoek te komen. Dit omdat wanneer zij hier langer dan 2 uur moeten parkeren (omdat wij bijvoorbeeld ergens anders heen gaan) zij hun auto hier niet kwijt kunnen. (en geen mogelijkheid tot OV hebben.)”

En huishoudens vinden het starttarief te hoog:

“De bezoekersregeling waarbij je 50 euro ineens moet betalen voor 200 uur vinden wij een veel te hoge drempel. 10 euro voor 40 uur zou een realistisch alternatief zijn.”

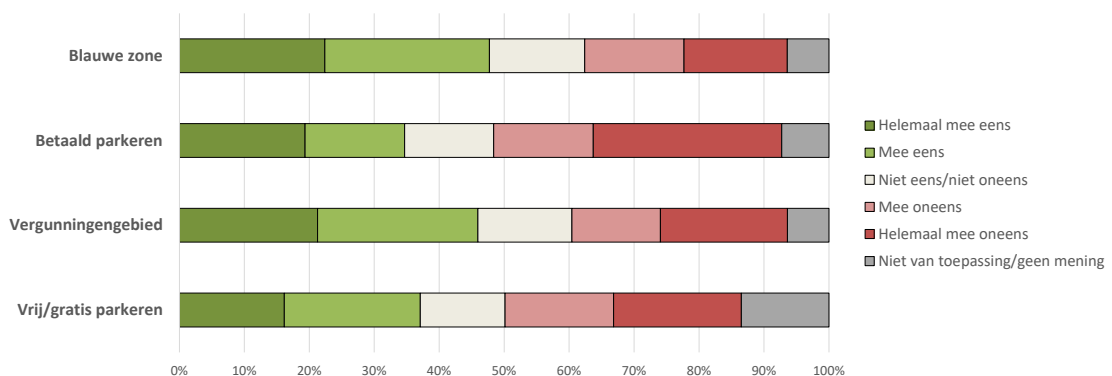
“Voor bezoekers vind ik de tijdsduur van 2 uur in de blauwe zone te kort. Het kopen van een ontheffing voor bezoekers vind ik niet reëel omdat aan het einde van het jaar de resterende uren vervallen. Meestal komt ons bezoek met fiets of trein. Voor een incidenteel bezoek per auto is dan een ontheffingskaart per jaar veel te duur. Wij maken dit bij lange na niet op. ...”

5.4 Maatregelen en beleid

5.4.1 Maximum ontheffingen

Figuur 5.11 laat de verdeling zien of huishoudens het eens zijn om het maximaal aantal ontheffingen of vergunningen per woonadres te beperken, om zo de parkeerdruk te verminderen. Alleen in het gebied met betaald parkeren is het aandeel Mee oneens/Helemaal mee oneens groter dan Mee eens/Helemaal mee eens. Voor de andere parkeerregimes geldt een gelijke verdeling, bij vrij/gratis parkeren, of is het aandeel Mee eens groter.

Figuur 5.11. Verdeling van de stelling “ik vind het goed om het maximum aantal ontheffingen of vergunningen per woonadres te beperken om de parkeerdruk te verminderen”



Een respondent uit het vergunningengebied maakt zich zorgen om de toename van het aantal auto's per huishouden:

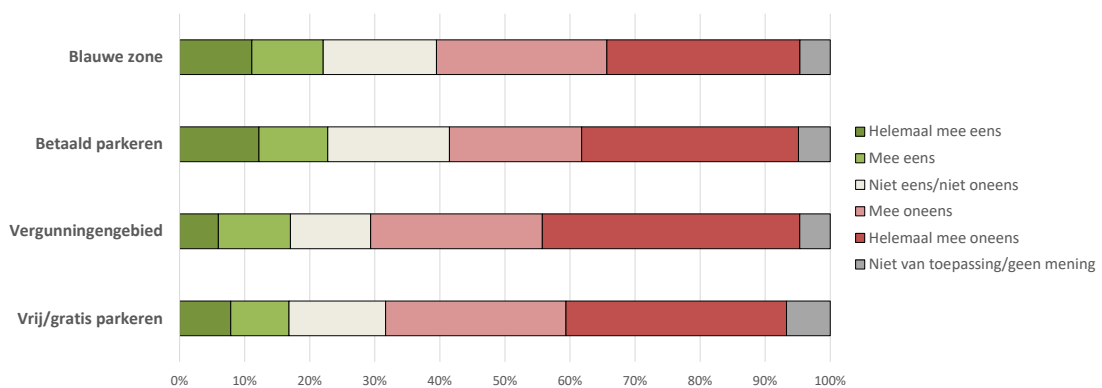
“Steeds meer bewoners hebben een tweede auto in mijn zone welke een bedrijfsauto is. Hierdoor worden het aantal vrije plekken steeds minder. Op dit moment gaat het nog wel, maar in de toekomst verwacht ik parkeerproblemen hierdoor.”

5.4.2 Groen/spelen in de buurt

De verdeling op de stelling dat meer ruimte voor groen en spelen in de buurt ten koste mag gaan van autoparkeren is binnen elk parkeerregime het merendeel het niet mee eens. Het aandeel huishoudens die het hiermee eens (of helemaal eens) zijn is rond de 20 procent. In de opmerkingen komen geen reacties terug waarom huishoudens niet graag groen/spelen ten koste van autoparkeren zien. Ondanks dat het aandeel dat wel graag meer groen/spelen wil kleiner is, komt dit een aantal keer terug, zoals:

“Na het invoeren van de blauwe zone is er een overschot aan parkeerplaatsen ontstaan. Dit zou teruggebracht kunnen worden t.b.v. openbaar groen of speelgelegenheid voor kinderen”

Figuur 5.12. Verdeling van de stelling ‘ruimte voor groen en spelen mag ten koste gaan van autoparkeren’

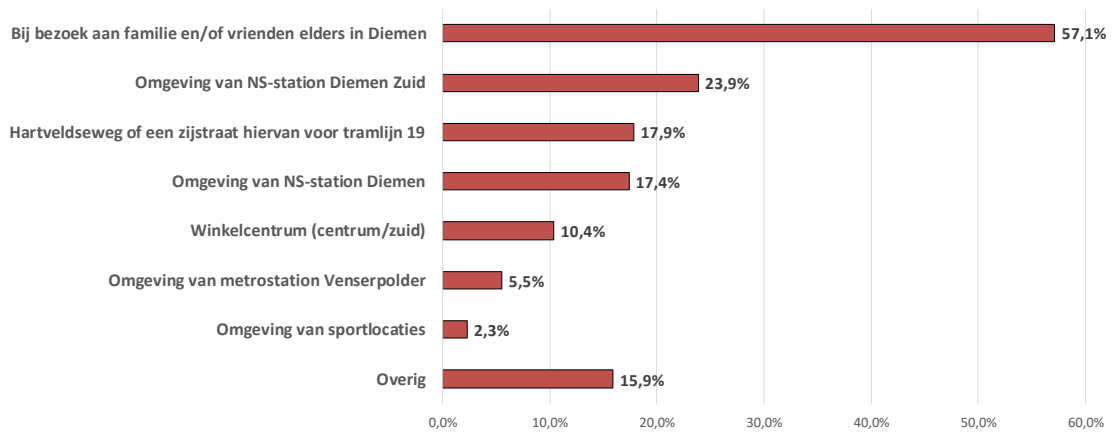


5.5 Blauwe zone

5.5.1 Locaties blauwe zones

Met een parkeeronthefving vanuit de blauwe zones mag er ook in andere blauwe zones geparkeerd worden. Figuur 5.13 laat de locaties zien waar respondenten buiten hun eigen straat/buurt parkeren met hun parkeeronthefving. Het was bij deze vraag mogelijk om meerdere antwoorden te geven. Het meest voorkomende antwoord is voor het bezoek aan familie en/of vrienden elders in Diemen (57,1 procent). De vier opties dicht bij een OV-halte worden ook vaak genoemd als parkeerlocatie. Het winkelcentrum werd in de categorie ‘overig’ vaak genoemd en is daarom in de grafiek opgenomen. Hierbij werd er aangegeven dat er aan de rand van de blauwe zone geparkeerd werd om het winkelcentrum te bereiken. Onder overig wordt onder andere genoemd: voor werk, een restaurant en de kinderopvang.

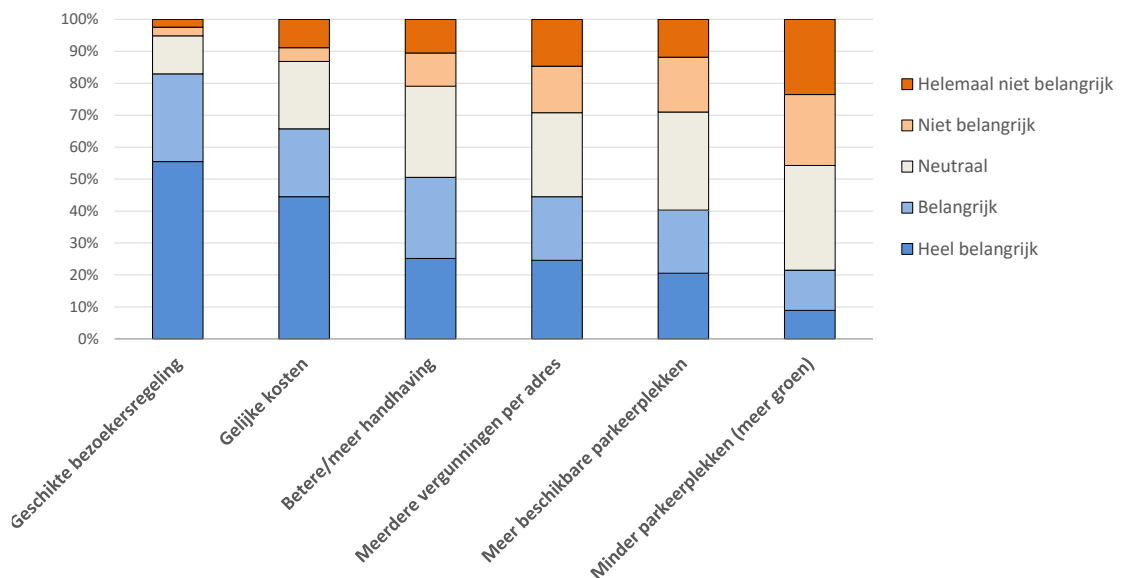
Figuur 5.13. Locaties buiten de eigen buurt waar geparkeerd wordt met een parkeeronthefving (N=616)



5.5.2 Voorwaarden betaald parkeren

Huishoudens waar de blauwe zone van toepassing is, hebben de vraag gekregen of zij het belang van een aantal voorwaarden konden aangeven als de blauwe zone zou veranderen in betaald parkeren. Figuur 5.14 geeft deze verdeling weer. Respondenten vinden het vooral belangrijk dat er dan een geschikte bezoekersregeling is, iets meer dan 50 procent vindt dit zelfs heel belangrijk. 40 procent vindt het heel belangrijk dat de kosten gelijk blijven. Het percentage dat betere/meer handhaving, meerdere vergunning en meer beschikbare plekken heel belangrijk vindt is ongeveer gelijk, rond de 20 procent. Terwijl minder parkeerplekken, voor bijvoorbeeld meer groen, geen populaire voorwaarde is. Ongeveer 20 procent van de huishoudens vindt dit onbelangrijk en 20 procent heel onbelangrijk.

Figuur 5.14. Voorwaarden als de blauwe zone zou veranderen naar betaald parkeren



5.5.3 Parkeerschijf blauwe zone

De maximale parkeerduur met de parkeerschijf is momenteel 2 uur. In figuur 5.15 zijn de resultaten voor de verdeling of die 2 uur goed, te kort of te lang is uitgesplitst naar huishoudens met en zonder auto. In de verdeling is te zien dat 51 procent van de huishoudens met een auto de parkeerduur goed vindt, tegenover 36 procent voor huishoudens zonder auto. De verdeling voor 'te kort' en 'te lang' zijn in beide gevallen (ongeveer) gelijk.

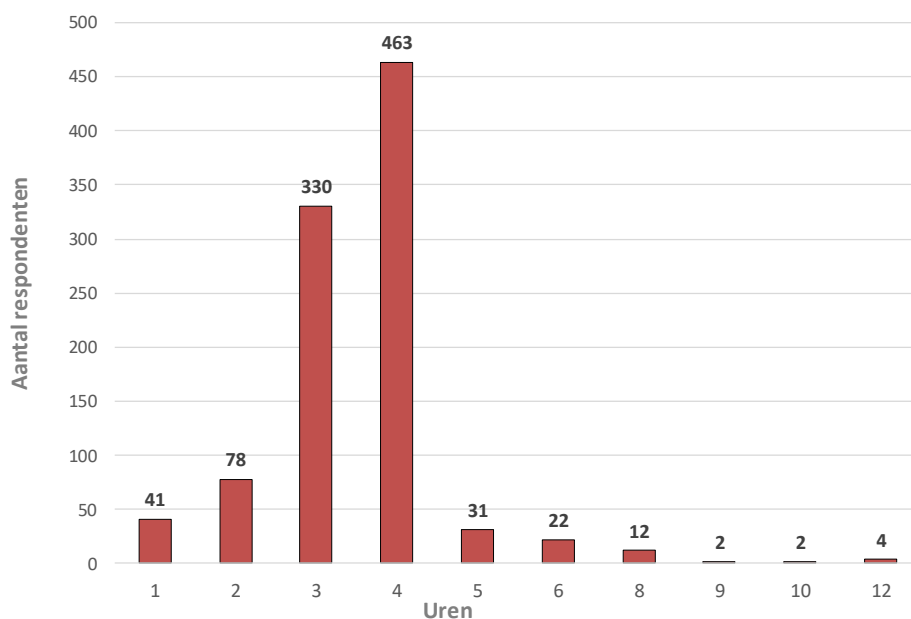
Figuur 5.15. Verdeling van de tevredenheid over de parkeerduur van de parkeerschijf in de blauwe zone



Daarnaast is er een indicatie gegeven hoe lang een goede parkeerduur zou zijn, zie figuur 5.16. In deze analyse is er een weging toegepast om oververtegenwoordiging van huishoudens met een auto te corrigeren. Zie voor een toelichting bijlage I.

Over het algemeen is te zien dat er een grote piek is van het aantal respondenten dat 3 of 4 uur aangeeft. Daarnaast zijn er ook een aantal respondenten die onbeperkt hebben ingevuld. Het gemiddelde voor alle huishoudens die een alternatief aantal uren heeft ingevuld is 3,7 uur. Dit is bijna een verdubbeling van het aantal uren dat er nu geparkeerd kan worden met de parkeerschijf.

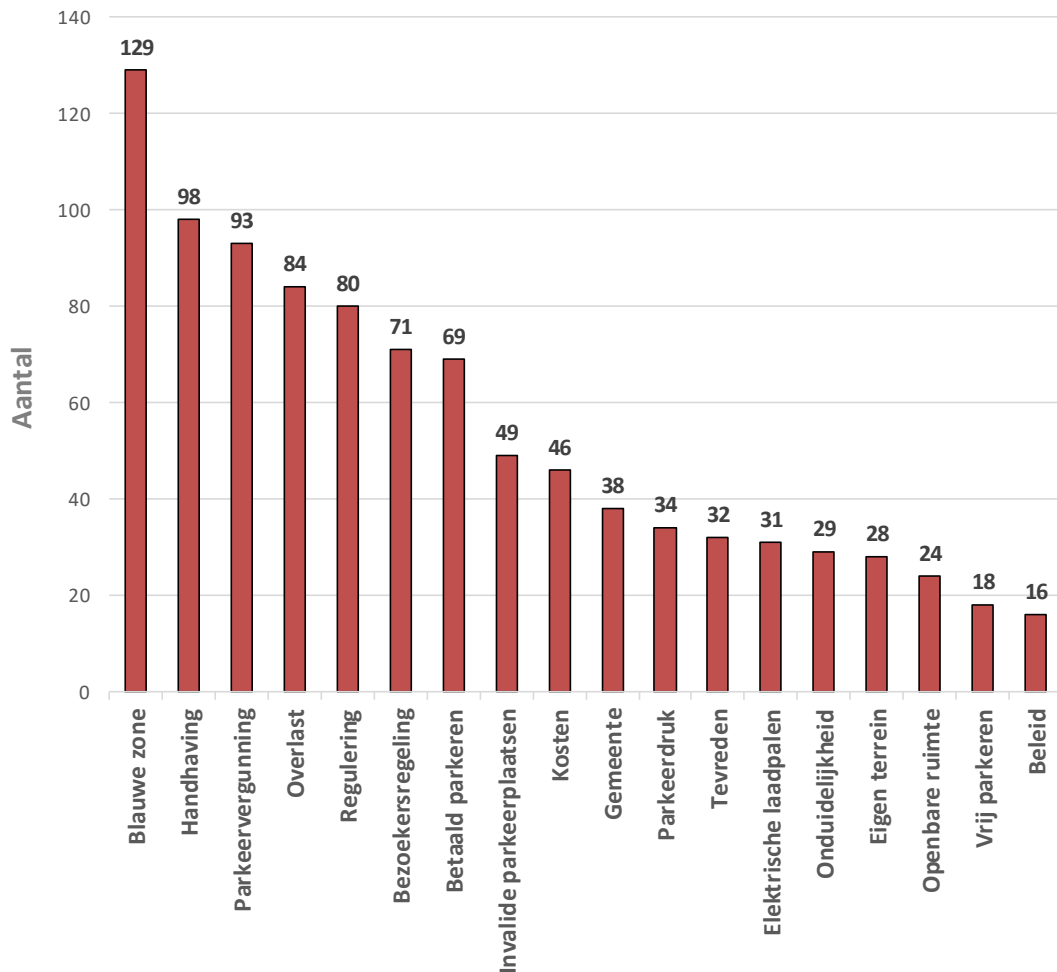
Figuur 5.16. Aantal reacties voor het aantal uur met parkeerschijf



5.6 Overig

De respondenten hebben de ruimte gekregen om aan het eind van de enquête opmerkingen te plaatsen die mogelijk niet aan bod zijn gekomen in de gestelde vragen. Er zijn een paar zaken die eruit springen qua aantal vermeldingen. Figuur 5.17 laat de verdeling zien van de reacties. De thema's zijn aan de hand van de gehele opmerking gecodeerd om een inzicht te krijgen in het aantal per thema.

Figuur 5.17. Aantal open reacties per thema



Een aantal thema's zijn teruggekomen in hoofdstuk 5, zoals handhaving, onduidelijkheid bij meerdere parkeerregimes in dezelfde buurt of het contact met de gemeente. Hierbij gaan relatief veel opmerkingen over de huidige werking van de blauwe zones. De tevredenheid van de parkeersituatie in de blauwe zone zoals die is omschreven in hoofdstuk 5 geeft een goed beeld van wat er terugkomt in de opmerkingen. Namelijk dat zij tevreden of ontevreden zijn over de werking van de blauwe zone in de straat/buurt. Er worden hieronder enkele opvallende thema's verder toegelicht.

Invalideparkeren

In tegenstelling tot veel andere gemeenten kent Diemen een ander beleid ten aanzien van invalidenparkeerplaatsen. Zoals in figuur 5.14 is te zien zijn er relatief veel reacties over het invalideparkeren. Deze betreffen allemaal dezelfde boodschap, namelijk dat respondenten dit liever gratis zien in plaats van dat hiervoor betaald moet worden.

Elektrische laadfaciliteiten

De vraag om meer elektrische laadpalen komt veel naar voren. Dit wordt onder andere gevraagd op de volgende locaties: Keulse Vaart, Houtbosch, Bomenrijk en Berkenplein. Enkele buurten die hierbij vaker voorkomen: Centrum West, Overdiemerpolder en Bergwijkpark.

Parkeersituatie Holland Park

De parkeersituatie bij Holland Park is al teruggekomen in hoofdstuk 5. In totaal zijn er 55 reacties die specifiek over de parkeersituatie bij Holland Park gaan. Het gaat hierbij veelal om de uitgifte van een parkeervergunning. Huishoudens geven aan dat ze van tevoren wisten dat zij in een autoluwe buurt gingen wonen, maar zijn niet tevreden hoe hiermee wordt omgegaan:

“Ik ben groot voorstander van auto-arme woonwijken, maar het huidige principe in Holland Park met een 0.6 verhouding parkeerplaatsen/woningen is irreal en creëert veel problemen voor mensen die voor hun werk en of persoonlijke verplichtingen (zoals mantelzorg) een auto nodig hebben”

“Parkeren in Hollandpark op straat is een drama! Geen ontheffing voor blauwe zone en parkeerplek in garage niet mogelijk! Voor de rest blauwe zone in heel Diemen = TOP!”

Daarnaast zijn er enkele opmerkingen over de handhaving:

“Handhaving in Holland Park mag intensiever, vooral parkeren op niet-parkeerplekken. Ook buiten reguliere tijden”

Overlast

Binnen de overlast vallen onder andere de langparkeeders die bij stations parkeren, of bijvoorbeeld de overlast van de vele bedrijfsbussen of werkzaamheden die parkeerplekken innemen:

“Door invoering van blauwe zones neemt de parkeerruimte elders toe. Wij zien in Diemen-Noord regelmatig forenzen parkeren in onze straat om dan met de (vouw) fiets naar hun werk te gaan. Verder zou er gericht beleid moeten zijn op het parkeren van bestelbussen. Dit soort zakelijk vervoer zou geen gebruik moeten kunnen maken van gratis parkeerplaatsen voor bewoners.”

“Wat ik heel graag zou willen is dat het min of meer onmogelijk wordt gemaakt om het parkeerterrein bij station Diemen te gebruiken als langparkeerplaats. Vaak is het onmogelijk om daar een plek te vinden doordat allerlei buitenlandse auto's er worden gestald t.b.v. een bezoek aan Amsterdam”

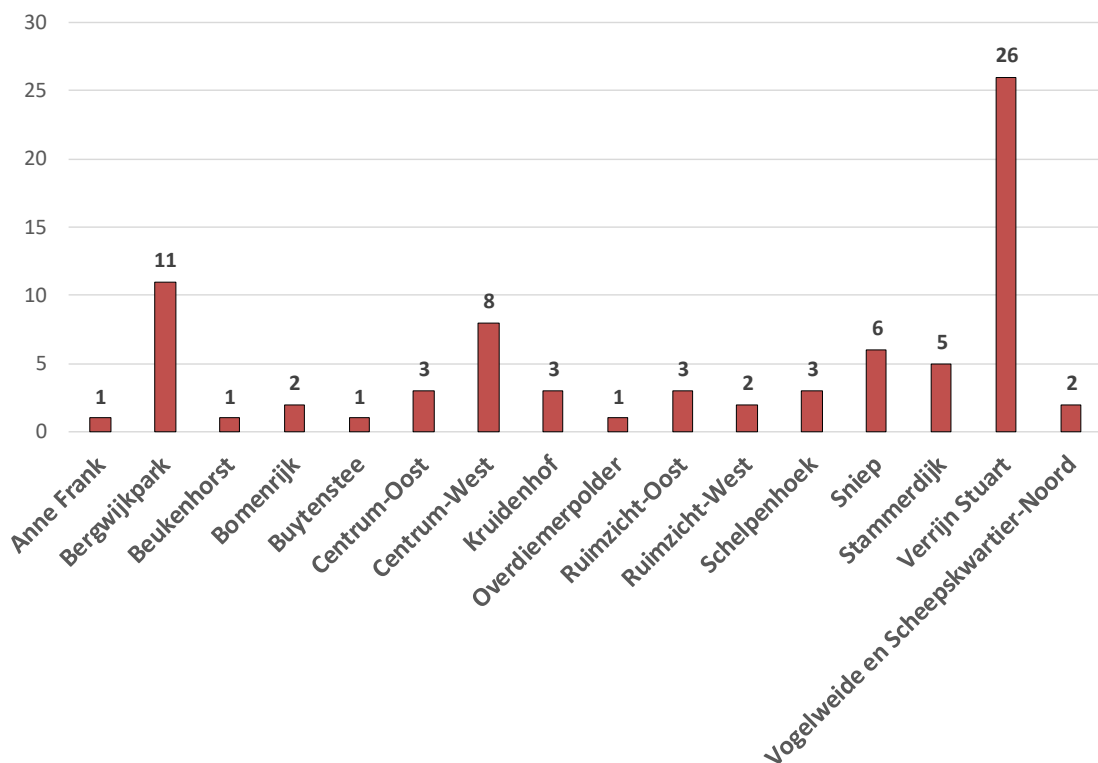
6 BEDRIJVEN

In totaal hebben 843 bedrijven de enquête opgestuurd gekregen en er zijn 85 enquêtes ingevuld. 85 bedrijven is slechts een klein aantal van de gehele populatie van het totaal aantal bedrijven in heel Diemen en geeft een laag responspercentage (10,1 procent). Een laag responspercentage betekent ook een grote foutmarge van de uitkomsten van 10,1 procent. Door deze hoge foutmarge zijn de resultaten slechts indicatief en geen representatief beeld van de kenmerken en meningen van alle bedrijven in Diemen. Door de lage respons is het ook niet mogelijk om bepaalde parkeerregimes of bedrijfsbranches te vergelijken. De resultaten worden daarom voor de gehele steekproef gepresenteerd.

6.1 Kenmerken responsgroep

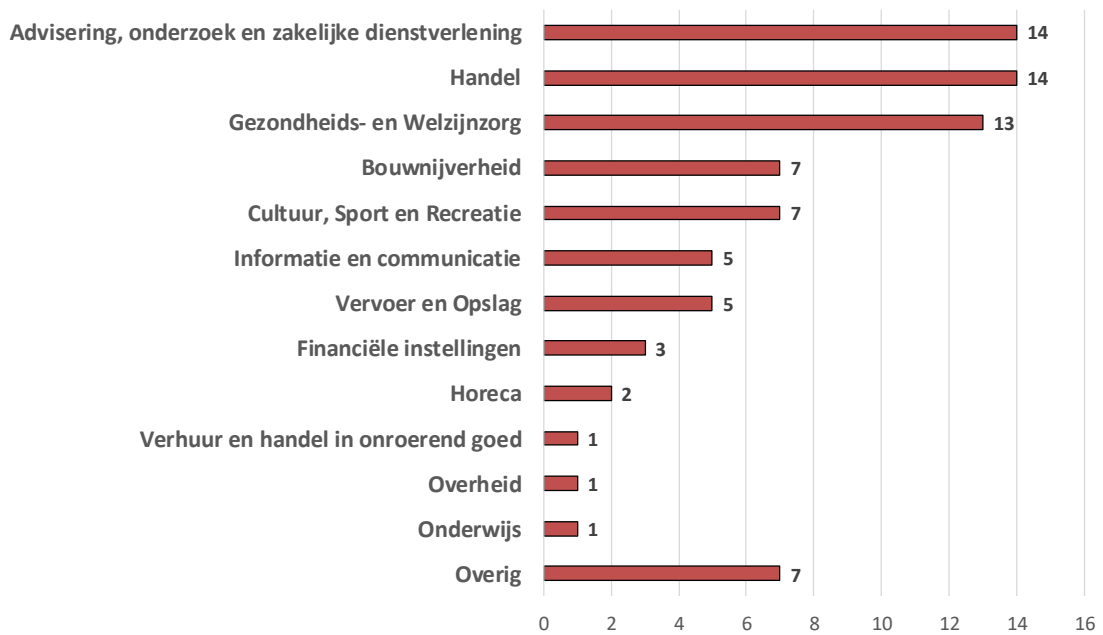
Om een beeld te krijgen van de steekproef en wat voor soort bedrijven de enquête hebben ingevuld worden enkele eigenschappen inzichtelijk gemaakt. Figuur 6.1 toont de verdeling van het aantal bedrijven per buurt. Vanuit Verrijn Stuart zijn de meeste enquêtes ingevuld.

Figuur 6.1. Verdeling van het aantal enquêtes per buurt



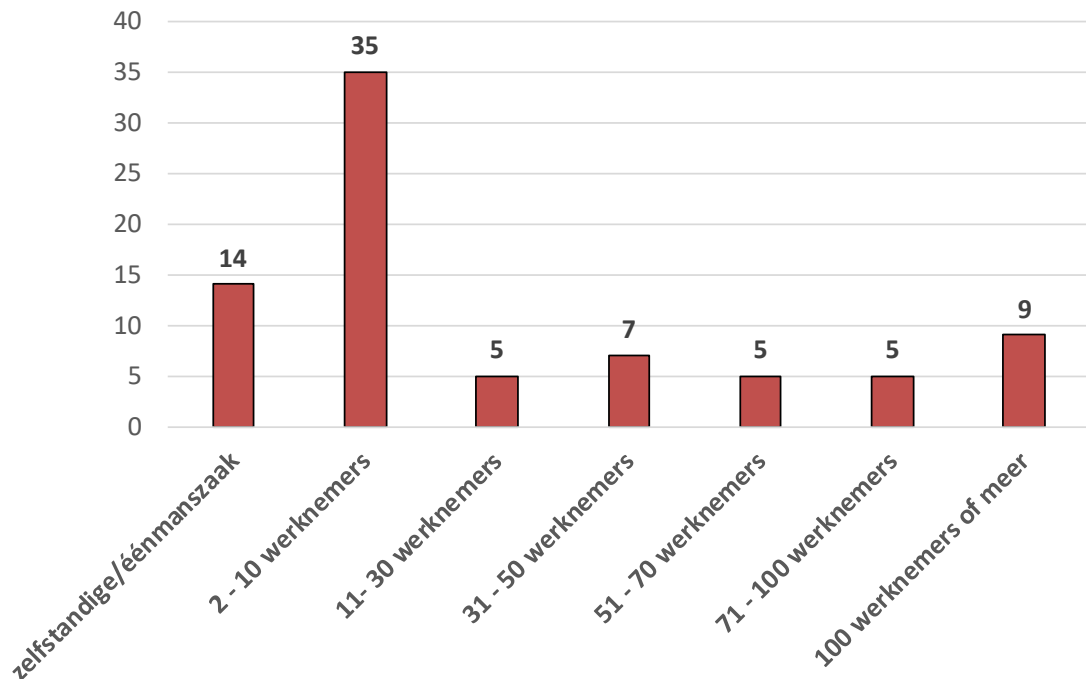
Figuur 6.2 toont de verdeling in branches. De drie bovenste branches zijn oververtegenwoordigd in de responsgroep. Onder overig vallen onder andere een recyclingbedrijf, techniek en een kapper.

Figuur 6.2. Bedrijfsbranche (N = 80)



Figuur 6.3 toont aan dat er een oververtegenwoordiging is van bedrijven die tussen de 2 – 10 werknemers hebben, namelijk 35 bedrijven (dit is ongeveer 44 procent binnen de steekproef). Daarnaast zijn er ook relatief veel zelfstandige/éénmanszaken.

Figuur 6.3. Verdeling grootte bedrijven (N = 80)



Een nipte meerderheid in de steekproef heeft een parkeerplek (of meerdere plekken) op eigen terrein. Het aantal parkeerplekken ligt tussen de 1 – 150, de meeste bedrijven hebben tussen de 1- 10 parkeerplekken op eigen terrein (zie Bijlage III). 70,2 procent van de bedrijven

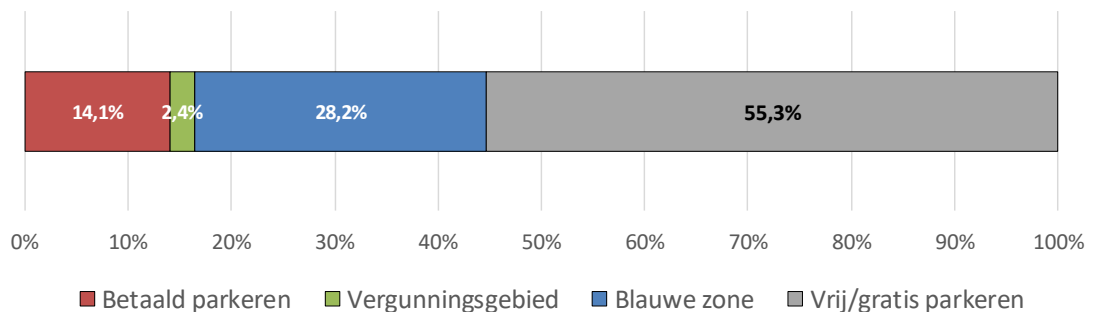
heeft één of meerdere bedrijfsontheffingen. Van deze groep hebben de meeste bedrijven 1 of 2 bedrijfsontheffingen (zie Bijlage III).

Tabel 6.1. Aantal parkeerterrein op eigen terrein/bedrijfsontheffingen

	Ja		Nee		Totaal	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel
Parkeerplek op eigen terrein	43	51,2 %	41	48,8 %	84	100 %
Bedrijfsontheffing	25	29,8 %	59	70,2 %	84	100 %

De meeste bedrijven zijn gevestigd in een gebied met vrij/gratis parkeren, ongeveer 55 procent. Bijna 30 procent zit in de blauwe zone, 14 procent in betaald parkeren en slechts 2 procent in vergunningengebied.

Figuur 6.4. Verdeling parkeerregime

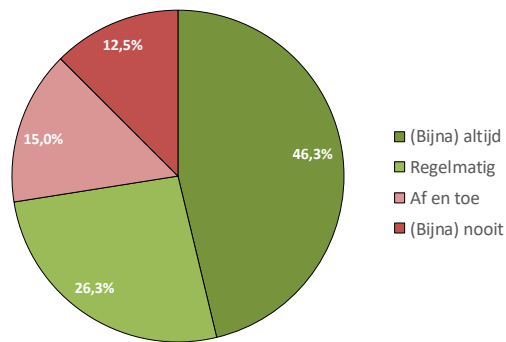


In de responsgroep is er een oververtegenwoordiging van drie sectoren en bedrijven met 2 – 10 werknemers. Daarnaast heeft ongeveer de helft een eigen terrein, ongeveer 70 procent heeft één of meerdere bedrijfsontheffingen en ongeveer 55 procent is gevestigd in het gebied met vrij/gratis parkeren. De resultaten in de volgende paragrafen geven daarom een indicatie van de mening van bedrijven met bovenstaande omschrijving.

6.2 Parkeren

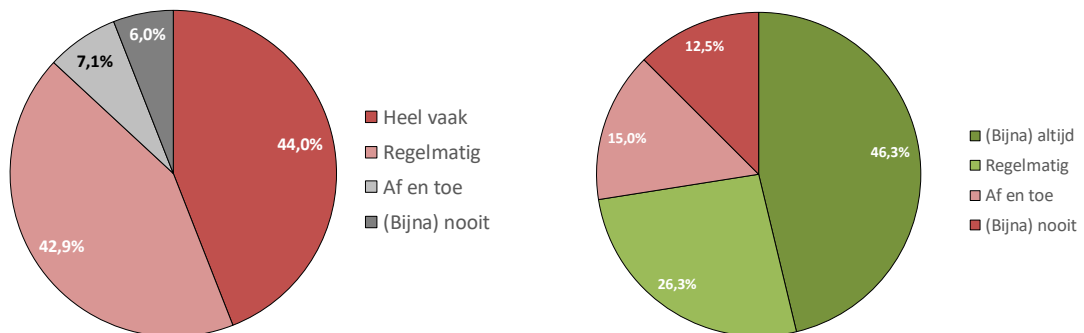
In figuur 6.5 is de verdeling weergegeven van hoe vaak werknemers een parkeerplek kunnen vinden binnen 100 meter van het bedrijf. De helft van respondenten geeft aan dat er (bijna) altijd plek is binnen 100 meter. Een kwart van de bedrijven geeft aan regelmatig een plek te hebben. En voor 19 procent van alle bedrijven is het lastiger om een plek binnen 100 meter te vinden (af en toe en bijna nooit).

Figuur 6.5 Verdeling van hoe vaak werknemers een parkeerplek vinden binnen 100 meter



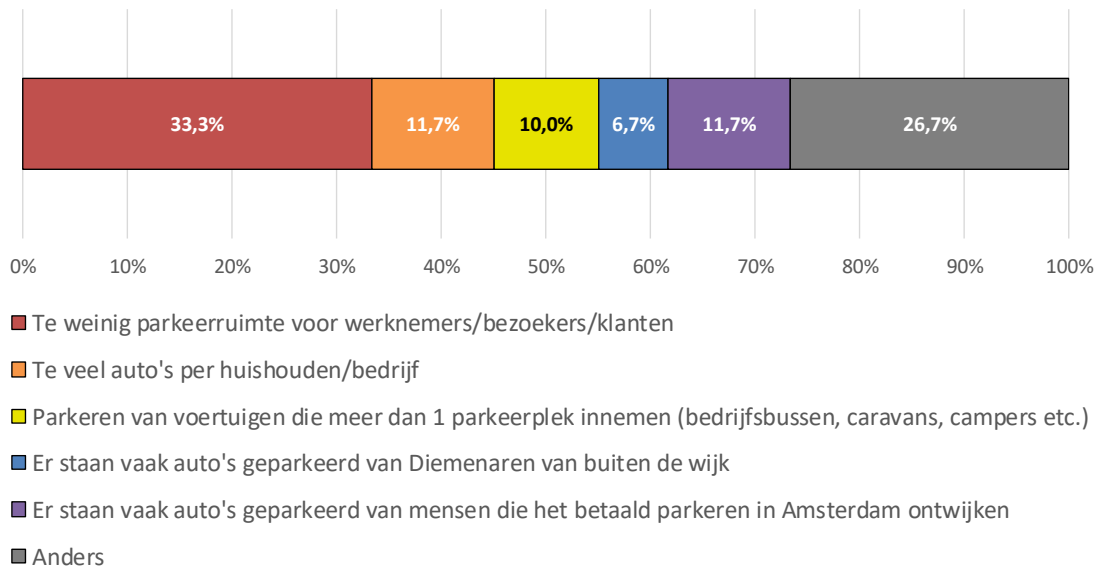
Naast de werknemers zelf, is het voor bedrijven die bezoekers/klanten ontvangen ook belangrijk dat zij een parkeerplek kunnen vinden. 44 procent van de bedrijven geeft aan heel vaak bezoekers te ontvangen en 43 procent regelmatig. 7 procent ontvangt af en toe bezoekers. 46 procent van de bedrijven geeft aan dat bezoekers (bijna) altijd een plek kunnen vinden binnen 100 meter. 15 procent kan af en toe een parkeerplaats binnen 100 meter vinden en 12,5 procent (bijna) nooit. Het vinden van een parkeerplaats binnen 100 meter van het bedrijf is hiermee voor bezoekers lastiger dan voor werknemers. Een oorzaak hiervoor zou kunnen zijn dat het tijdstip van bezoekers later is dan dat werknemers aankomen en meer parkeerplekken bezet zijn.

Figuur 6.6. Verdeling hoe vaak bedrijven bezoek ontvangen en hoe vaak bezoek een plek vindt binnen



Aan bedrijven is daarnaast gevraagd wat zij denken dat de oorzaak is dat er niet altijd binnen 100 meter een parkeerplek te vinden is. Figuur 6.7 toont deze resultaten. Voor de vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden in te vullen. Ongeveer 33 procent geeft aan dat er te weinig parkeerruimte is voor werknemers en/of bezoekers/klanten. Voor een meer specifieke reden hiervan, geeft ongeveer 27 procent een andere reden op dan de gegeven antwoorden. Hierbij wordt onder andere aangegeven dat het komt door foutparkeerders, koeriers die plek innemen en door werkzaamheden.

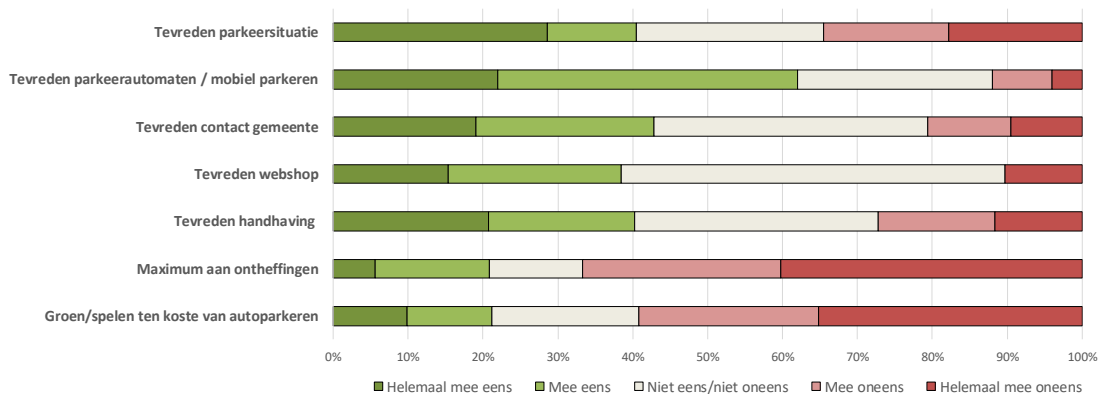
Figuur 6.7. Verdeling oorzaak van parkeeroverlast



6.3 Opinie parkeren bedrijven

De tevredenheid met betrekking tot verschillende aspecten van het parkeren is weergegeven in figuur 6.8. Ongeveer 40 procent van de bedrijven is tevreden (of heel tevreden) over de huidige parkeersituatie. Daar tegenover is ongeveer 35 procent ontevreden of zeer ontevreden. Opvallend is het grote aandeel niet eens/niet oneens bij de meeste stellingen. Net als bij de resultaten van de bewoners valt het op dat de beleidsmaatregelen voor een maximum van het aantal ontheffingen en dat groen/spelen ten koste van autoparkeren mag gaan, niet populair zijn. Bijna 7 procent is tegen een maximum aan ontheffingen en ongeveer 60 procent vindt dat groen/spelen niet ten koste moet gaan van parkeerplekken.

Figuur 6.8. Tevredenheid met betrekking tot parkeren

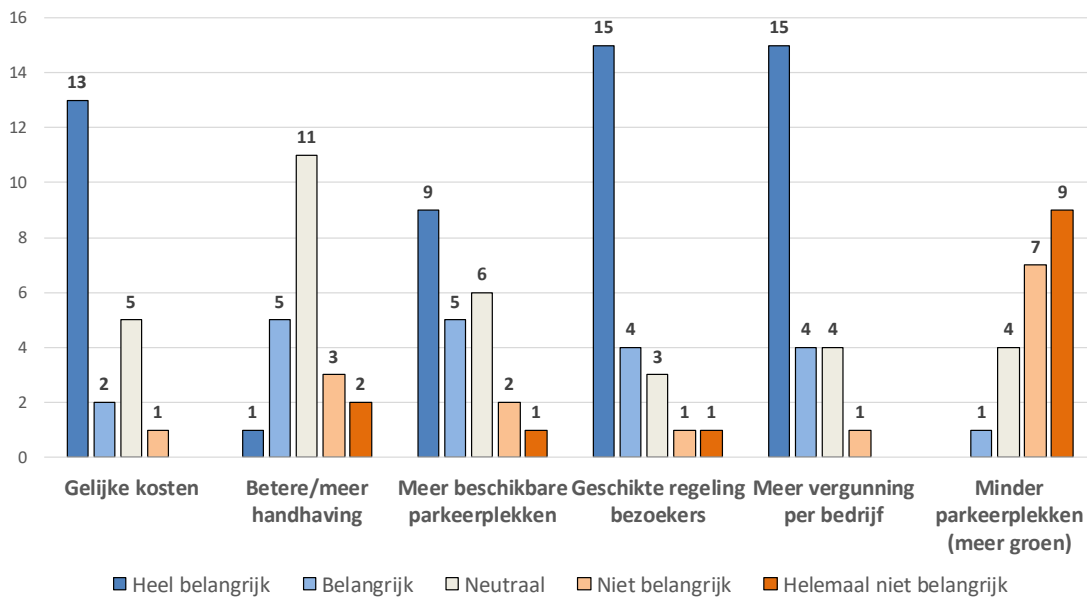


Blauwe zone

6.3.1 Voorwaarden betaald parkeren

Bedrijven waar de blauwe zone van toepassing is, hebben de vraag gekregen of zij het belang van een aantal voorwaarden konden aangeven als de blauwe zone zou veranderen in betaald parkeren. Figuur 6.9 geeft deze verdeling weer. De respons bij deze vraag is erg laag, dus dit geeft puur een indicatie en er kunnen geen conclusies worden getrokken. De verdeling schetst eenzelfde beeld als bij bewoners, voornamelijk de gelijke kosten en een geschikte bezoekersregeling zijn van belang. Daarnaast geven een aantal bedrijven ook aan dat meer vergunningen per bedrijf belangrijk is.

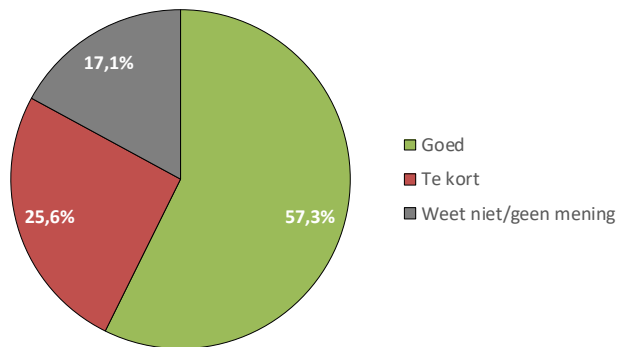
Figuur 6.9. Voorwaarden voor betaald parkeren



6.3.2 Parkeerschijf blauwe zone

De maximale parkeerduur met de parkeerschijf is momenteel 2 uur. In figuur 6.10 zijn de resultaten voor de verdeling hoe bedrijven over deze 2 uur denken. Ongeveer 70 procent vindt de duur van 2 uur goed en ongeveer 30 procent vindt dit te kort. Net als bij de huishoudens, geven bedrijven aan dat ze graag 3 tot 4 uur zien, met een gemiddelde van 3,2 uur. Zie bijlage III voor een overzicht van het aantal uur.

Figuur 6.10. Verdeling duur parkeerschijf



6.4 Overig

Aan het einde van de enquête zijn er enkele opmerkingen gemaakt door de bedrijven. Opvallend is hierbij dat er een aantal keer wordt aangegeven dat het bedrijf extra parkeervergunningen wil. Ook geven een aantal bedrijven aan dat ze overlast ervaren van andere voertuigen (bestelbussen bijvoorbeeld) of werkzaamheden die parkeerplekken innemen. Enkele citaten:

“Ik ben van mening dat de gemeente Diemen, meer moet doen voor de bedrijven in Diemen te houden. Meer parkeervergunningen voor de bedrijven. Overdag is er meer dan voldoende plek omdat bewoners met hun auto naar het werk zijn. De vergunningen voor bedrijven zouden in geheel Diemen gebied moeten kunnen worden gebruikt, ook bij de ontheffingen gebieden.”

“Het zou toch heel fijn zijn als ik voortaan weer een parkeervergunning kan krijgen!! De eerste jaren gewoon een bedrijfsvergunning gehad! De afgelopen jaren vond de gemeente dit niet meer nodig, omdat we als bedrijf overlast zouden veroorzaken aan de buurt. Absurd, het gaat hier om 1 auto. Ik moet nu om de 2 uur naar buiten om mijn auto te verzetten en mijn schijf door te draaien. Het kleine ondernemerschap word hierdoor bijna onmogelijk gemaakt!!!”

“Een garagebedrijf en exportbedrijf dat 8 afgeschreven auto's plaatst op normale parkeerplaatsen zorgt ervoor dat het een puinhoop wordt mbt parkeren. Handhaving zou wenselijk zijn!!”

BIJLAGEN

BIJLAGE I: BETROUWBAARHEID ENQUÊTE

Bewoners

De betrouwbaarheid van de respons is de mate waarin een meting vrij is van willekeurige meetfouten. Dit wordt berekend door de steekproefgrootte af te zetten tegen de gehele populatie. De foutmarge (percentage) geeft aan in hoeverre de resultaten kunnen variëren binnen de populatie.

Om in de resultaten een uitspraak te kunnen doen per parkeerregime en voor alle huishoudens die wel en geen auto bezitten, is de betrouwbaarheid berekend voor deze verschillende groepen. In tabel I.1 zijn de populaties en de foutmarges weergegeven. De populatie bestaat uit alle huishoudens in Diemen voor die specifieke groep, de responsgroep bestaat uit alle huishoudens die de enquête hebben ingevuld.

Het aantal huishoudens binnen de verschillende parkeerregime-zones is berekend door het BAG-adressenbestand te koppelen aan de gemeentelijke parkeerregimekaart. Het autobezit ligt in Diemen op 0,70 per huishouden (CBS Statline, 2019). Aan de hand van dit cijfer is de populatie berekend voor het totaal aantal huishoudens met en zonder auto in Diemen.

Tabel Bijlage I.1. Foutmarges per populatie

	Populatie	Responsgroep	Foutmarge
Totaal bewoners	15.114	2.677	1,72 %
Blauwe zone	9.549	1.529	2,3 %
Betaald parkeren	690	133	7,6 %
Vergunningengebied	855	245	5,3 %
Vrij/gratis parkeren	5.147	745	3,3 %
Autobezitters	10.580	2.432	1,7 %
Geen autobezitters	4.534	234	6,2 %
Bedrijven	843	85	10,1 %

Bedrijven

In totaal zijn er 843 bedrijven in Diemen, en er zijn 85 enquêtes ingevuld. De foutmarge voor de resultaten van de enquête voor bedrijven ligt hierdoor op 10,1 procent. Dit is een grote foutmarge en hierdoor zijn de resultaten slechts een indicatie voor de gehele populatie.

Weging autobezit

Om in de resultaten uitspraak te kunnen doen over de hele populatie (alle huishoudens in Diemen), is er een weging toegepast op het autobezit. De steekproef is wat betreft autobezit geen goede afspiegeling van de werkelijkheid, in werkelijkheid heeft 70 procent een auto en 30 procent geen auto. In de steekproef heeft 92,2 procent een auto en 8,8 procent geen auto. Huishoudens zonder auto zijn ondervertegenwoordigd en hiervoor wordt een correctie toegepast. Hiervoor wordt het werkelijke percentage autobezit gedeeld door het percentage autobezit in de steekproef. De uitkomsten staan in tabel Bijlage I.2.

Tabel Bijlage I.2. Weging voor het autobezit

	Wel auto	Geen auto
Populatie	70 %	30 %
Steekproef	91,2 %	8,8 %
Gewicht	0,77	3,41

BIJLAGE II: BUURTEN BUITEN BESCHOUWING

Een aantal buurten is niet meegenomen wanneer er een vergelijking wordt getrokken tussen verschillende buurten. Dit betreft de analyse in paragraaf 4.4 en paragraaf 5.2.1. Wijken met minder dan 30 respondenten zijn niet meegenomen in de analyse. Het aantal respondenten is voor deze wijken niet representatief. Het betreft de buurten:

- Beukenhorst
- Buitenlust
- Campus Diemen Zuid
- De Sniep
- Gemeenschapspolder
- Holland Park West
- Holland Park Zuid
- Oud Diemen
- Overdiemen
- Overdiemerpolder
- Spoorzicht
- Studentenflats
- Verrijn Stuart

BIJLAGE III: RESPONS ENQUÊTE

Tabel II.1. Aantal respons in Bergwijkpark per parkeerregime

Parkeerregime	Totaal
Vrij/gratis parkeren	8
Betaald parkeren	6
Blauwe zone	188
Totaal	202

Tabel II.2. Aantal parkeerplekken op eigen terrein

Aantal parkeerplekken eigen terrein	Respons
1	4
2	4
3	2
4	6
5	4
7	1
8	3
10	4
12	3
14	1
15	1
16	1
20	3
24	1
35	1
93	1
150	1

Tabel II.3. Aantal bedrijfsontheffingen

Aantal bedrijfsontheffingen	Respons
1	7
2	10
4	1
5	1
6	1
7	1
8	1
10	1
20	1
73	1

Tabel II.4. Aantal uur parkeerschijf

Parkeerduur	Respons
3	5
4	9
6	1
8	1
10	1

BIJLAGE IV: ENQUÊTE

Parkeerbeleving bewoners gemeente Diemen

De gemeente Diemen evalueert het parkeren in Diemen. Daarom wil de gemeente graag weten wat uw mening is over het parkeren. Het invullen van de vragenlijst kost ongeveer 5 minuten. Uw antwoorden worden vertrouwelijk behandeld en anoniem verwerkt. De gemeente gebruikt de resultaten bij het maken van een actualisatie van het parkeerbeleid.

Hartelijk dank voor uw deelname!

* 1. Vul hier uw persoonlijke identificatie-nummer in, deze vindt u in de brief van de gemeente Diemen aangaande deze enquête (antwoord op deze vraag is vereist).

2. Kunt u aangeven wat voor parkeerregime van toepassing is in uw straat?

- Betaald parkeren
- Blauwe zone
- Vergunningsgebied
- Vrij/gratis parkeren

3. Hoeveel auto's zijn er in uw huishouden aanwezig (dit is inclusief eventuele leaseauto's/bedrijfsbussen)?

- Geen eigen auto aanwezig
- 1 auto
- 2 auto's
- 3 auto's
- Meer auto's, namelijk:

4. Hoe vaak komt het voor dat u een openbare parkeerplaats binnen 100 meter van uw woning kunt vinden?
(meerdere opties mogelijk)

- (Bijna) altijd
- Alleen overdag
- Alleen 's avonds en 's nachts
- Alleen doordeweeks
- Alleen in het weekend
- De auto wordt op eigen terrein geparkeerd
- Niet van toepassing
- Weet niet/geen mening

5. Hoe vaak komt het voor dat uw bezoek een openbare parkeerplaats binnen 100 meter van uw woning kan vinden? (meerdere opties mogelijk)

- (Bijna) altijd
- Alleen overdag
- Alleen 's avonds en 's nachts
- Alleen doordeweeks
- Alleen in het weekend
- De auto wordt op eigen terrein geparkeerd
- Niet van toepassing
- Weet niet/geen mening

6. Als u (of uw bezoek) de auto niet altijd in uw straat/buurt bij uw woning kunt parkeren, wat is hiervoor de belangrijkste oorzaak? *(meerdere opties mogelijk)*

- Te weinig parkeerruimte voor bewoners
- Te veel auto's per huishouden
- Parkeren van voertuigen die meer dan 1 parkeerplek innemen (bedrijfsbussen, caravans, campers etc.)
- Er staan vaak auto's geparkeerd van Diemenaren van buiten de wijk
- Er staan vaak auto's geparkeerd van mensen die het betaald parkeren in Amsterdam ontwijken
- Anders, namelijk:

7. Kunt u aangeven in welke mate u het eens of oneens bent met de volgende maatregelen of opvattingen?

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Niet eens/niet oneens	Mee eens	Helemaal mee eens	Niet van toepassing/geen mening
Ik ben tevreden over het functioneren van de parkeerregulering in mijn buurt/mijn straat (blauwe zone, betaald parkeren of vergunningsgebied) in Diemen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ben tevreden over het functioneren van de parkeerregulering (blauwe zone en betaald parkeren) bij voorzieningen in Diemen, zoals bij sportcentra, het zwembad en winkelcentra.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het goed om het maximum aantal ontheffingen of vergunningen per woonadres te beperken om de parkeerdruk te verminderen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ben tevreden over de parkeerhandhaving in mijn straat/buurt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ben tevreden over het contact met de gemeente Diemen met betrekking tot parkeren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ben tevreden over de webshop van de gemeente Diemen met betrekking tot parkeren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ben tevreden over het functioneren van de parkeerautomaten en het mobiel parkeren in Diemen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ben tevreden over de digitale bezoekersregeling voor mijn bezoek.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Niet eens/niet oneens	Mee eens	Helemaal mee eens	Niet van toepassing/geen mening
Ik vind dat meer ruimte voor groen en spelen in mijn buurt ten koste mag gaan van autoparkeren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Kunt u het belang van de volgende voorwaarden voor u aangeven als de blauwe zone zou veranderen in betaald parkeren?

	Helemaal niet belangrijk	Niet belangrijk	Neutraal	Belangrijk	Heel belangrijk	Niet van toepassing/geen mening
Gelijke kosten van parkeerontheffing/vergunning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Betere of meer handhaving	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meer beschikbare parkeerplekken in de buurt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Geschikte bezoekersregeling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meerdere vergunningen per adres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Minder parkeerplekken (voor bijvoorbeeld meer groen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Alleen van toepassing als bij u in de buurt de blauwe zone van toepassing is.

Kunt u aangeven op welke locaties (buiten uw eigen buurt) u gebruik maakt van uw parkeerontheffing/parkeervergunning om gratis te parkeren binnen Diemen? *(meerdere opties mogelijk)*

- Voor bezoek aan familie en/of vrienden elders in Diemen
- Bij de Hartveldseweg of een zijstraat hiervan om met tramlijn 19 te reizen
- In de omgeving van NS-station Diemen
- In de omgeving van NS-station Diemen Zuid
- In de omgeving van metrostation Venserpolder
- Niet van toepassing
- Anders, namelijk:

10. In de huidige situatie is het toegestaan om maximaal 2 uur te parkeren met de parkeerschijf in de meeste blauwe zones. Deze tijdsduur is voor mij:

- Goed
- Te lang
- Te kort
- Weet niet/geen mening

Wat is volgens u een passende parkeerduur voor de blauwe zone?

11. Heeft u de beschikking over één of meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein?

- Nee
- Ja, hoeveel:

Om een goede analyse te kunnen maken van de resultaten van deze enquête is het waardevol voor ons om een aantal persoonsgegevens te achterhalen en om te weten op welke locatie u ongeveer woont. Wij vragen daarom naar uw volledige postcode. Wij waarborgen uw anonimiteit en privacy, de ingevulde gegevens worden alleen voor dit onderzoek gebruikt en daarna vernietigd.

12. *Wat is uw postcode (6 tekens)?*

13. Om binnen het onderzoek leeftijdsklassen te kunnen vergelijken, vragen we u om uw leeftijd. Zou u willen aangeven in welke categorie uw leeftijd valt?

- Onder 18 jaar
- 18 – 25 jaar
- 26 – 40 jaar
- 41 – 65 jaar
- 66 – 85 jaar
- 86 jaar en ouder

14. *Uit hoeveel volwassenen bestaat uw huishouden?*

15. *Hartelijk dank voor uw deelname aan dit onderzoek! Heeft u nog op- of aanmerkingen? Vermeld deze dan hieronder.*

Aanleiding van actualisatie

Eind 2010 is het parkeerbeleidsplan 2010-2020 vastgesteld door de gemeenteraad van Diemen. Dit parkeerbeleidsplan is destijds opgesteld omdat na de snelle invoering van de blauwe in de zone langs de (toenmalige) tram 9 er behoefte was aan een integrale visie op het parkeerbeleid in Diemen. Door de vele ontwikkelingen (waaronder het centrumplan) werd de vraag naar en het aanbod aan parkeerruimte steeds opnieuw beïnvloed. Ook het parkeerbeleid van omliggende gemeenten zorgde voor een groeiende parkeeroverlast.

De afgelopen tien jaar zijn op basis van deze beleidsnota vele wijzigingen in het parkeerbeeld van Diemen tot stand gekomen, zo kent een groot deel van Diemen nu parkeerregulering in de vorm van blauwe zones, parkeervergunningen en betaald parkeren. Ook is inmiddels een deel van het blauwe zone gebied (Muidersstraatweg / Burg. de Kievietstraat) omgezet naar betaald parkeren vanwege problemen met de handhaving van de blauwe zone en daardoor met de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de juiste doelgroepen. Mede door deze maatregelen ligt het autobezit in Diemen momenteel op 0,7 personenauto per adres.

Binnen Diemen bestaan op dit moment verschillende toepassingen in het uitgiftebeleid aan bewoners. Vanaf 2014 parkeren bewoners verplicht hun eigen auto's op eigen terrein, indien die mogelijkheid aanwezig is. Pas als aan die verplichting voldaan is, komen deze bewoners in aanmerking voor bewonersontheffingen of vergunningen om op straat te parkeren.

Momenteel geldt er geen maximum voor het aantal bewonersontheffingen, deze zijn tevens in bijna de gehele blauwe zone van Diemen te gebruiken.

Parkeerbeleving bedrijven gemeente Diemen

De gemeente Diemen evalueert het parkeren in Diemen. Daarom wil de gemeente graag weten wat uw mening is over het parkeren. Het invullen van de vragenlijst kost ongeveer 5 minuten. Uw antwoorden worden vertrouwelijk behandeld en anoniem verwerkt. De gemeente gebruikt de resultaten bij het maken van een actualisatie van het parkeerbeleid.

Hartelijk dank voor uw deelname!

* 1. Vul hier uw persoonlijke identificatie nummer in, deze vindt u in de brief van de gemeente Diemen aangaande deze enquête (antwoord op deze vraag is vereist).

2. Kunt u aangeven wat voor parkeerregime van toepassing is voor de directe omgeving van uw bedrijf?

- Blauwe zone
- Betaald parkeren
- Vergunningsgebied
- Vrij/gratis parkeren

3. Ontvangt uw bedrijf bezoekers/klanten die een parkeerplek nodig hebben?

- Heel vaak
- (Bijna) nooit
- Regelmatig
- Niet van toepassing
- Af en toe

4. Hoe vaak kunnen werknemers een parkeerplek vinden binnen 100 meter van het bedrijf?

- (Bijna) altijd
- Regelmatig
- Af en toe
- (Bijna) nooit
- Overige (geef nadere toelichting)

5. Hoe vaak kunnen bezoekers/klanten een parkeerplek vinden binnen 100 meter van het bedrijf?

- (Bijna) altijd
- Regelmatig
- Af en toe
- (Bijna) nooit
- Overige (geef nadere toelichting)

6. U hebt aangegeven dat werknemers (of bezoekers/klanten) niet altijd in de directe omgeving van het bedrijf kunnen parkeren. Wat denkt u dat daarvan de belangrijkste oorzaak is? *(meerdere opties mogelijk)*

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Te weinig parkeerruimte voor werknemers/bezoekers/klanten | <input type="checkbox"/> Er staan vaak auto's geparkeerd van Diemenaren van buiten de wijk |
| <input type="checkbox"/> Te veel auto's per huishouden/bedrijf | <input type="checkbox"/> Er staan vaak auto's geparkeerd van mensen die het betaald parkeren in Amsterdam ontwijken |
| <input type="checkbox"/> Parkeren van voertuigen die meer dan 1 parkeerplek innemen (bedrijfsbussen, caravans, campers etc.) | |
| <input type="checkbox"/> Anders, namelijk: | |

9. In de huidige situatie is het toegestaan om maximaal 2 uur te parkeren met de parkeerschijf in de meeste blauwe zones. Deze tijdsduur is voor mij:

- Goed
- Te lang
- Te kort
- Weet niet/geen mening

Wat is volgens u een passende parkeerduur voor de blauwe zone?

10. Heeft uw bedrijf de beschikking over één of meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein?

- Nee
- Ja, hoeveel:

11. Heeft uw bedrijf de beschikking over bedrijfsontheffingen t.a.v. parkeren?

- Nee
- Ja, hoeveel:

Om een goede analyse te kunnen maken van de resultaten van deze enquête is het waardevol voor ons om een aantal gegevens te achterhalen en om te weten op welke locatie uw bedrijf (ongeveer) gevestigd is. Wij vragen daarom naar de volledige postcode. Wij waarborgen uw anonimiteit en privacy, de ingevulde gegevens worden alleen voor dit onderzoek gebruikt en daarna vernietigd.

12. Wat is de postcode (6 tekens) van uw bedrijf?

13. Wat is de grootte van uw bedrijf/onderneming, gerekend naar full-time equivalent (fte)?

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> zelfstandige/éénmanszaak | <input type="radio"/> 51 - 70 werknemers |
| <input type="radio"/> 2 - 10 werknemers | <input type="radio"/> 71 - 100 werknemers |
| <input type="radio"/> 11- 30 werknemers | <input type="radio"/> 100 werknemers of meer |
| <input type="radio"/> 31 - 50 werknemers | |

14. In welke branche bent u werkzaam?

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Financiële instellingen | <input type="radio"/> Handel |
| <input type="radio"/> Advisering, onderzoek en zakelijke dienstverlening | <input type="radio"/> Vervoer en Opslag |
| <input type="radio"/> Informatie en communicatie | <input type="radio"/> Bouwnijverheid |
| <input type="radio"/> Verhuur en handel in onroerend goed | <input type="radio"/> Horeca |
| <input type="radio"/> Verhuur van roerende goederen, bemiddeling en evenementen | <input type="radio"/> Cultuur, Sport en Recreatie |
| <input type="radio"/> Onderwijs | <input type="radio"/> Overheid |
| <input type="radio"/> Gezondheids- en Welzijnzorg | |
| <input type="radio"/> Overig, namelijk: | |

15. Hartelijk dank voor uw deelname aan dit onderzoek! Heeft u nog op- of aanmerkingen? Vermeld deze dan hieronder.

Aanleiding van actualisatie

Eind 2010 is het parkeerbeleidsplan 2010-2020 vastgesteld door de gemeenteraad van Diemen. Dit parkeerbeleidsplan is destijds opgesteld omdat na de snelle invoering van de blauwe in de zone langs de (toenmalige) tram 9 er behoefte was aan een integrale visie op het parkeerbeleid in Diemen. Door de vele ontwikkelingen (waaronder het centrumplan) werd de vraag naar en het aanbod aan parkeerruimte steeds opnieuw beïnvloed. Ook het parkeerbeleid van omliggende gemeenten zorgde voor een groeiende parkeeroverlast.

De afgelopen tien jaar zijn op basis van deze beleidsnota vele wijzigingen in het parkeerbeeld van Diemen tot stand gekomen, zo kent een groot deel van Diemen nu parkeerregulering in de vorm van blauwe zones, parkeervergunningen en betaald parkeren. Ook is inmiddels een deel van het blauwe zone gebied (Muidersstraatweg / Burg. de Kievietstraat) omgezet naar betaald parkeren vanwege problemen met de handhaving van de blauwe zone en daardoor met de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de juiste doelgroepen. Mede door deze maatregelen ligt het autobezit in Diemen momenteel op 0,7 personenauto per adres.

Binnen Diemen bestaan op dit moment verschillende toepassingen in het uitgiftebeleid aan bewoners. Vanaf 2014 parkeren bewoners verplicht hun eigen auto's op eigen terrein, indien die mogelijkheid aanwezig is. Pas als aan die verplichting voldaan is, komen deze bewoners in aanmerking voor bewonersontheffingen of vergunningen om op straat te parkeren.

Momenteel geldt er geen maximum voor het aantal bewonersontheffingen, deze zijn tevens in bijna de gehele blauwe zone van Diemen te gebruiken.

