

Rapport uitkomsten draagvlakonderzoek Boerenweteringgarage

In opdracht van: Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuid
Contactpersonen: Dhr. J. Stolk
Mevr. F. Imming
Mevr. C. Ebeling

Groningen, oktober 2011

Enneüs *onderzoek- en adviesbureau*
drs. R.G. Klein Koerkamp
drs. A. Rozema

Postbus 473
9700 AL Groningen

Telefoon: 050 - 711 52 55
Email: info@enneus.nl
URL: www.enneus.nl

Enneüs is aangesloten bij:



Center for Marketing
Intelligence & Research

Voorwoord

Met veel genoegen presenteren wij, onderzoek- en adviesbureau Enneüs, de resultaten van het draagvlakonderzoek dat wij uitvoerden in opdracht van de gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuid. In dit rapport presenteren wij de onderzoeksresultaten van de gehouden meting in de maanden juli en augustus van 2011. Dit rapport bevat de resultaten van de in totaal 1425 retour ontvangen vragenlijsten.

Zowel bewoners als ondernemers uit de Noord-Pijp hebben kunnen aangeven hoe zij aankijken tegen de mogelijke komst van een parkeergarage om de parkeerdruk binnen dit (vergunnings-) gebied te verlagen. Daarnaast konden zij hun wensen uitspreken over het toekomstige beleid van het Stadsdeel aangaande het parkeren. Dit heeft een 'tsunami' aan data en informatie opgeleverd. Om overzichtelijk en helder te kunnen rapporteren is er voor gekozen om in het voorliggende rapport de meest relevante kwantitatieve uitkomsten en verwerking van de open vraagstellingen te behandelen. In de bijlagen worden alle kwantitatieve onderzoeksresultaten schematisch weergegeven.

Met dit rapport hopen wij niet alleen een antwoord te geven op de vraag welke wensen de bewoners en ondernemers hebben aangaande het parkeren in de Noord-Pijp, maar ook concrete handvatten aan te reiken voor het besluitvormingsproces. We hopen daarmee dan ook dat we voldaan hebben aan de wensen en eisen van onze opdrachtgever.

Op deze plaats past ook een woord van dank aan alle deelnemers van het onderhavige onderzoek. Zonder hun medewerking en openheid zouden wij niet in staat zijn geweest om de opdrachtgever te voorzien van een adequaat inzicht in de percepties en wensen aangaande het parkeervraagstuk.

Drs. R.G. Klein Koerkamp
Drs. A. Rozema

Onderzoek- en adviesbureau Enneüs
Postbus 473
9700 AL Groningen

T. 050 – 711 52 55
I. www.enneus.nl
E. info@enneus.nl

Managementsamenvatting

Conform de Nota Parkeren 2011 van Stadsdeel Zuid is het streven van het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel om de parkeerdruk in het vergunningsgebied van de Noord-Pijp te verlagen. De huidige parkeerdruk in de Noord-Pijp is hoog en om deze te verlagen moet realisatie van extra parkeerplekken worden gevonden in (ondergrondse) garages.

Een draagvlakonderzoek onder zowel burgers als ondernemers in de wijk is één van de instrumenten om tot een concretisering van de plannen en uitgangspunten te komen die aansluiten bij de ambities zoals gesteld in de Nota Parkeren 2011. Het doel van het onderzoek is om een bijdrage te leveren aan de besluitvorming van de Deelraad over de verschillende opties voor de Boerenweteringgarage. De centrale onderzoeksvraag daarbij is hoe de parkeergarage onder de Boerenwetering eruit moet komen te zien. Meer specifiek moet inzicht worden verkregen in hoeverre men parkeerdruk ervaart, of men een parkeergarage een geschikte oplossing vindt en, zo ja, naar welk type garage de voorkeur uitgaat. In totaal vormen 1425 door bewoners en ondernemers in de Noord-Pijp teruggestuurde vragenlijsten de basis voor de onderzoeksresultaten. Hiermee komt het responspercentage van het onderzoek op 9,2%, een gemiddelde score voor dergelijk onderzoek.

Naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek kan gesteld worden dat de respondenten gemiddeld genomen vinden dat de parkeerdruk hoog is in de Noord-Pijp. Slechts 7,8% geeft aan geen parkeerdruk te ervaren; meer dan driekwart van de respondenten ondervindt wel parkeerdruk. 53,0% van het totaal is het zelfs helemaal met de stelling 'Ik ervaar een hoge parkeerdruk in de Noord-Pijp' eens.

De respondenten geven aan vooral behoefte te hebben aan goed bereikbare, beschikbare en dichtbij gelegen parkeerplaatsen. Het lange zoeken naar een parkeerplaats in de Noord-Pijp is voor velen een doorn in het oog. Sommige respondenten spreken hierbij over zoektijden, die soms oplopen tot drie kwartier. Voor velen geldt dan ook dat zij een voorstander zijn om meer parkeerplaatsen te creëren in de wijk. Hierdoor wordt de kans groter dat autobezitters minder lang hoeven te zoeken naar een (dichtbij zijnde) parkeerplaats. Daarnaast wordt aangegeven, dat bewoners / ondernemers een voorkeursbehandeling zouden moeten krijgen als het gaat om het parkeren. Maar ook de parkeertarieven, veiligheid en het beleid met betrekking tot parkeervergunningen worden genoemd als belangrijke punten.

Als er gekeken wordt naar de vraag of een parkeergarage een geschikte oplossing is voor het parkeerprobleem, dan geeft een ruime meerderheid van de respondenten die parkeerdruk ervaart aan dat dat het geval is. Ruim driekwart (77,7%) van de respondenten geeft aan het met de stelling 'Ik vind een parkeergarage een geschikte oplossing voor het oplossen van het parkeerprobleem' (helemaal) eens te zijn. Hierbij bestaat er een duidelijke voorkeur voor een traditionele variant. Deze voorkeur komt met name voort uit het wantrouwen in de mechaniek van een mechanische garage. Maar ook veronderstelt men dat de traditionele variant beter is als het gaat om gebruiksgemak (efficiënter, sneller). Daarnaast verwachten respondenten dat deze variant lagere kosten met zich meebrengt (bouw en onderhoud/beheer) en aantrekkelijker is voor een breder publiek (incidentele bezoekers).

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	6
	1.1 Aanleiding van het onderzoek	6
	1.2 Doel van het onderzoek	6
	1.3 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	Methode	7
	2.1 Dataverzameling	7
	2.2 Opbouw vragenlijst	7
	2.3 Representativiteit en betrouwbaarheid	7
	2.4 Onderzoeksgebied	8
	2.5 Onafhankelijkheid en objectiviteit	9
	2.6 Respons	9
Hoofdstuk 3	Algemene gegevens respondenten	11
Hoofdstuk 4	Gepercipieerde parkeerdruk	11
Hoofdstuk 5	Parkeergarage: een geschikte oplossing?	15
Hoofdstuk 6	Belangrijke factoren met betrekking tot het parkeren	17
Hoofdstuk 7	Voorkeursvarianten	19
Hoofdstuk 8	Argumentatie voorkeursvariant	20
	8.1 Traditionele garage	20
	8.2 Mechanische garage	20
Hoofdstuk 9	Overige opmerkingen	22
Hoofdstuk 10	Conclusies	23
	10.1 Algemene terugblik	23
	10.2 Inhoudelijke terugblik	23
	10.3 Slotwoord	25

Bijlagen	Alle vraagstellingen	
	Alle antwoorden	
	De vragenlijst	

Hoofdstuk 1 – Inleiding

1.1 Aanleiding van het onderzoek

De gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuid, hecht grote waarde aan een zorgvuldig voorbereidingsproces ten aanzien van het project om de parkeerdruk in de Amsterdamse Noord-Pijp te doen verminderen. In het programma-akkoord 2010-2014 heeft het Dagelijks Bestuur (DB) van Stadsdeel Zuid aangegeven dat de parkeerdruk en verkeersveiligheid meer aandacht moeten krijgen.

De huidige parkeerdruk in de Noord-Pijp is hoog en conform de Nota Parkeren 2011 van Stadsdeel Zuid is het streven om deze te verlagen. In een wijk met hoge parkeerdruk en weinig openbare ruimte als de Noord-Pijp moet realisatie van extra parkeerplekken worden gevonden in (ondergrondse) garages. Het betrekken van zowel burgers als ondernemers in de wijk is één van de instrumenten om tot een concretisering van de plannen en uitgangspunten te komen die aansluiten bij de ambities zoals gesteld in de Nota Parkeren 2011.

1.2 Doel van het onderzoek

Een onderdeel van de ambities om tot verbetering van de parkeerdruk te komen is het verkennen van meerdere opties rond de ontwikkeling van de Boerenweteringgarage. De projectgroep heeft in haar Strategienota verschillende projectfasen beschreven. Eén van onderdelen is de onderzoeksfase waarin een draagvlakonderzoek onder de buurtbewoners uitgevoerd dient te worden. Doel hiervan is om een bijdrage te leveren aan de besluitvorming van de Deelraad over de verschillende opties voor de Boerenweteringgarage. De centrale onderzoeksvraag is als volgt geformuleerd:

Hoe moet de parkeergarage onder de Boerenwetering eruit komen te zien?

De belangrijkste opgave van het onderzoek is om de meningen van belanghebbenden (burgers en ondernemers) te inventariseren. Meer specifiek moet inzicht worden verkregen in hoeverre men parkeerdruk ervaart. In het verlengde hiervan moet de vraag worden meegenomen of men een parkeergarage een geschikte oplossing vindt om een deel van het parkeerprobleem op te lossen.

De deelvragen waar uiteindelijk een antwoord op dient te komen zijn:

- Hoe wordt de parkeerdruk in de Noord-Pijp ervaren?
- In welke mate wordt een parkeergarage gezien als een geschikte oplossing voor een groot deel van het parkeerprobleem?
- Wat vinden de betrokkenen belangrijk met betrekking tot parkeren in de omgeving van de Noord-Pijp?
- Indien er een parkeergarage komt, naar welk type garage gaat dan de voorkeur uit en waarom?

Het onderzoek moet dus uitwijzen voor welke uitgangspunten het meeste draagvlak bestaat. Hierbij gaat het om de keuze tussen een traditionele of een mechanische variant, waarbij de respondenten de mogelijkheid hebben om argumenten voor of tegen aan te dragen. De uitkomsten van het onderzoek kunnen enerzijds aanleiding zijn om de plannen op onderdelen opnieuw te overwegen, en kunnen anderzijds de Deelraad een beter beeld bieden van wat er leeft onder buurtbewoners.

1.3 Leeswijzer

Alvorens uitvoerig de resultaten van de gehouden enquête te bespreken, zullen we eerst in het volgende hoofdstuk de gekozen methode kort toelichten en verantwoorden. Daarna worden in hoofdstuk 3 eerst de algemene gegevens van de respondenten behandeld, waarna de hoofdstukken 4 tot en met hoofdstuk 9 ingaan op de diverse, meer inhoudelijke vraagstukken. Tot slot komt in hoofdstuk 10 de beantwoording van de hierboven gestelde onderzoeksvragen aan bod.

Hoofdstuk 2 – Methode

2.1 Dataverzameling

Om antwoord te krijgen op de onderzoeksvragen is in nauwe samenwerking met de opdrachtgever een vragenlijst opgesteld. Om zoveel mogelijk mensen de gelegenheid te geven de vragenlijst in te vullen, is er voor gekozen om deze schriftelijk uit te zetten. In de vragenlijst zijn minimaal 12 en maximaal 13 vraagstellingen (afhankelijk van gegeven antwoorden) aan de respondenten voorgelegd. Voor het merendeel zijn de vragen gesloten, maar ook zijn er open vragen opgenomen in de vragenlijst, waardoor de meningen breder en dieper konden worden gepeild.

Het belangrijkste uitgangspunt voor de te behandelen thema's in de vragenlijst is de *Strategienota Boerenweteringgarage*, die door de Gemeente Amsterdam op 27 april 2011 is vastgesteld. Daarnaast hebben er tussen het –met dit onderzoek belaste– projectteam en het onderzoeksbureau Enneüs meerdere overleggen plaatsgevonden, alvorens tot een definitieve vragenlijst is gekomen.

2.2 Opbouw vragenlijst

Voor de opbouw van de vragenlijst is er voor gekozen om met verschillende thema's te werken. Achtereenvolgens komen de volgende aspecten aan bod:

- ✓ Algemene kenmerken respondenten op –voor dit onderzoek– relevante items
- ✓ Ervaringen met parkeren in de Noord-Pijp
- ✓ Voorkeursvariant van de parkeergarage

Ook is aan de respondenten de mogelijkheid geboden om overige, aanvullende opmerkingen te plaatsen. Dit geeft de mogelijkheid om nog extra aanvullende informatie te verzamelen, waar in de vragenlijst geen aandacht voor is. Het geeft dus een zekere verbreding en verdieping aan het onderzoek, zodat mogelijk nog meer inzicht wordt verkregen in de achterliggende meningen en gevoelens van de ondervraagden. Het onderzoek heeft daarmee ook een kwalitatief tintje meegekregen.

De presentatie van de onderzoeksresultaten is voornamelijk cijfermatig. Echter, daar waar de respondenten bij open vraagstellingen de mogelijkheid hadden om uitgebreider antwoord te geven, volstaat deze rapportage met een samenvatting van de relevante antwoorden.

2.3 Representativiteit en betrouwbaarheid

In het algemeen kan gesteld worden, dat bij het uitvoeren van een grootschalig onderzoek het vrijwel onmogelijk is om de gehele populatie van het onderzoeksgebied te ondervragen. Daarom wordt er gewerkt met steekproeven. In dat geval wordt er, voordat de vragenlijst wordt uitgezet, een selectie gemaakt van de te ondervragen populatie. Deze selectie vindt plaats op basis van algemene populatiekenmerken die relevant zijn voor de te onderzoeken materie.

In het onderhavige onderzoek gaat het om de volgende kenmerken:

- *(Verwachte) Woonduur in het plangebied*
Wat zijn de verschillen in draagvlak tussen respondenten die kort woonachtig (verwachten te) zijn in het plangebied in vergelijking met respondenten die langer in het gebied wonen?
- *Straat / postcode*
Wat zijn de verschillen in draagvlak tussen respondenten die dichtbij wonen in vergelijking met respondenten die wat verder weg wonen?
- *Autobezit*
Wat zijn de verschillen in draagvlak tussen autobezitters in vergelijking met respondenten die geen auto bezitten?

➤ *Type gebruiker*

Wat zijn de verschillen in draagvlak tussen bewoners en ondernemers?

Door middel van een afgewogen selectie, overeenkomend met de werkelijke kenmerken van de populatie in de Noord-Pijp, kan er een steekproefsamenstelling worden opgemaakt. Het is echter vrijwel onmogelijk gebleken om op -voor dit onderzoekthema- relevante kenmerken een steekproefsamenstelling te maken. Dit is gelegen in het feit dat (actuele) gegevens van de werkelijke situatie niet voorhanden zijn in de diverse geraadpleegde beschikbare gegevensbronnen¹.

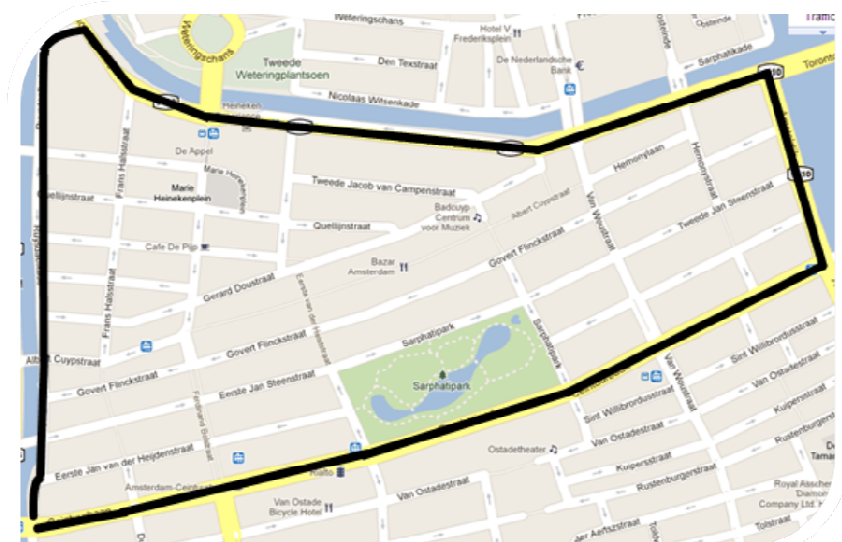
Om verhoudingsgewijs toch een zo betrouwbaar mogelijk beeld te krijgen van de te ondervragen populatie, is besloten om (voor zover mogelijk) naar alle huishoudens in het onderzoeksgebied een uitnodiging tot deelname te verzenden. Huis-aan-huis zijn uitnodigingen tot deelname verzonden met daarbij:

1. Een flyer met een toelichting op de varianten van de parkeergarage.
2. De schriftelijke vragenlijst.
3. Een geadresseerde retourenveloppe voorzien van een antwoordnummer (portvrij).

Omdat gegevens over de werkelijke, actuele samenstelling van de onderzoekspopulatie onbekend en niet te achterhalen zijn, kon de representativiteit van het onderzoek niet worden bepaald. Dit draagvlakonderzoek kan echter wel worden gezien als een goede indicatie van wat er leeft onder de respondenten. Indien overgegaan zou zijn gegaan naar een steekproeftrekking, dan zou hiervan de grootte bepaald moeten worden. Hiervoor wordt normaliter een betrouwbaarheidspercentage van 95% (wetenschappelijke standaard bij dergelijk onderzoek) gehanteerd. Dit wil zeggen dat de onderzoeksresultaten in 19 van de 20 gevallen gelijk zullen zijn. Voor een populatie zoals in de Noord-Pijp (15.500 huis-aan-huis verspreide enquêtes) zou dan een steekproefgrootte van 375 respondenten benodigd zijn om betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Grotere aantallen zullen dan leiden tot een nog grotere betrouwbaarheid van de resultaten.

2.4 Onderzoeksgebied

Voor het onderzoek binnen de Noord-Pijp is er dus gekozen om niet te werken met een steekproef, maar om alle huishoudens (de gehele populatie) binnen deze Amsterdamse wijk uit te nodigen om deel te nemen aan het onderzoek. Het betreft hier het gehele parkeervergunningsgebied waarop het onderhavige project van toepassing is. Binnen het in figuur 1 grafisch weergegeven gebied waarin de parkeerdruk verminderd dient te worden, zijn de uitnodigingen tot deelname aan het onderzoek huis-aan-huis verspreid.



Figuur 1 – Het vergunningsgebied (=onderzoeksgebied) in kaart

¹ Onder andere de Basismeetset 2011 van de Gemeente Amsterdam zoals deze is samengesteld door de dienst Onderzoek en Statistiek (O+S), gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek en de Kamer van Koophandel.

2.5 Onafhankelijkheid en objectiviteit

Het draagvlakonderzoek voor de Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuid is uitgevoerd door de volledig onafhankelijke en objectieve onderzoekers van onderzoek- en adviesbureau Enneüs. Door deze onafhankelijkheid en de verantwoorde onderzoeksmethodiek wordt gegarandeerd dat dit onderzoeksrapport volledig objectief is. Enneüs is aangesloten bij de MOA (Markt Onderzoek Associatie Nederland). Dit wil zeggen dat Enneüs zich houdt aan alle gestelde gedragscodes en richtlijnen met betrekking tot marktonderzoek en statistiek, die door alle direct betrokken brancheorganisaties zijn opgesteld.

2.6 Respons

In totaal vormen 1425 door bewoners en ondernemers in de Noord-Pijp teruggestuurde vragenlijsten de basis voor de onderzoeksresultaten. Naar 15.500 huishoudens (bij benadering, exact getal onbekend) is op 12 juli 2011 een uitnodiging tot deelname verzonden met daarbij een toelichting op de varianten van de garages, de vragenlijst en een retourenveloppe. Bewoners hadden tot 1 september 2011 de tijd om de vragenlijst in te vullen en deze vervolgens per post op te sturen. De verwerking van de verzamelde gegevens is echter gestart op 5 september; ook vragenlijsten die enkele dagen na de sluitingsdatum van het onderzoek retour werden ontvangen zijn hierdoor nog meegenomen in de analyse. Met 1425 geretourneerde vragenlijsten komt het responspercentage van het onderzoek op 9,2%. Daarnaast zijn er 69 vragenlijsten na de gestelde sluitingsdatum van het onderzoek binnen gekomen.

Om te trachten om een zo hoog mogelijke respons te behalen zijn er diverse responsverhogende technieken toegepast. De volgende technieken, waarvan de positieve effecten wetenschappelijk zijn bewezen, zijn ingezet om de kans op respons te optimaliseren:

- Meerdere aankondigingen via diverse communicatiekanalen. Wanneer mensen van tevoren weten dat er een onderzoek zal worden gehouden, zijn zij over het algemeen eerder bereid om deel te nemen. Tijdens dit onderzoek is dit bijvoorbeeld gebeurd via de stadsdeelkrant en via de internetsite van het Stadsdeel. Deze maatregel is vooral effectief in combinatie met een herinneringsbrief.
- Het versturen van een herinneringsbrief (de 2^e bewonersbrief is verzonden op 28/07/2011). Deze herinnering heeft tot doel om mensen nogmaals te attenderen op het invullen van de vragenlijst.
- De vragenlijst is op een overzichtelijke vragenlijst wijze opgemaakt, wat leidt tot een hogere kans op respons.
- Mogelijkheid om vragen te stellen en/of opmerkingen te plaatsen bij onduidelijkheden. Voor het draagvlakonderzoek werd een apart emailadres opengesteld door het onderzoeksbureau (boerenwetering@enneus.nl) en het Stadsdeel stelde een projectmedewerker beschikbaar voor het beantwoorden van vragen.
- Het werken met een antwoordnummer, zodat de respondent geen portokosten hoeft te betalen.
- Het werken met een *incentive* in de vorm van een beloning (Irischeques); deze respons verhogende maatregel past ook bijvoorbeeld het CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek) toe.

Over het algemeen levert een afgewogen combinatie van mogelijke technieken het beste resultaat op, zo leert de ervaring. Hoewel geprobeerd is door middel van deze technieken de kans op respons te

verhogen, is de periode (juli/augustus) waarin het onderzoek plaatsvond niet optimaal. De uitnodiging tot deelname werd echter circa twee weken voor de start van de vakantieperiode verzonden. Daarnaast was er vanwege de algehele projectplanning, waarvan de onderzoeksfase en het onderhavige draagvlakonderzoek slechts een onderdeel zijn, geen ruimte om de enquête in een andere periode uit te zetten.

Hoofdstuk 3 – Algemene gegevens respondenten

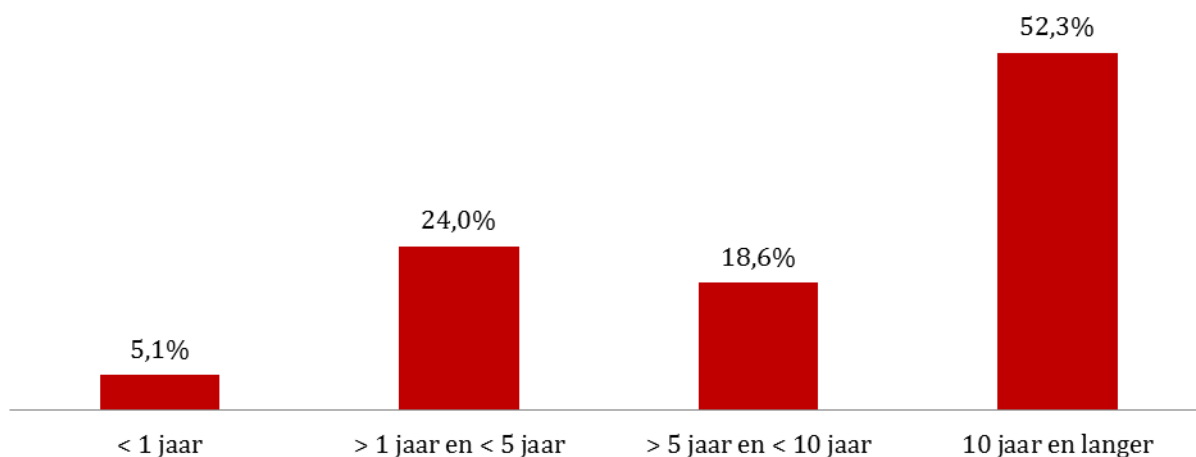
In dit eerste hoofdstuk komen de algemene gegevens van de respondenten aan bod. In het eerste deel van de vragenlijst is naar deze gegevens gevraagd om een overzicht te krijgen van de respondenten en hun relevante eigenschappen. Daarnaast maken deze gegevens het mogelijk om de overige antwoorden te differentiëren naar verschillende groepen. Dit wordt dan ook gedaan in de hierop volgende hoofdstukken.

De eerste vraagstelling die is voorgelegd aan de bewoners van de Noord-Pijp ging over de wijze van betrokkenheid bij de buurt. Veruit het grootste deel (zie ook tabel 1) van de respondenten bestaat uit bewoners (81,7%), terwijl 6,8% van de respondenten ondernemer is in het onderzoeksgebied. 11,0% geeft aan zowel ondernemer als bewoner te zijn in de Noord-Pijp. Slechts een enkeling geeft aan op een andere wijze betrokken te zijn bij deze Amsterdamse wijk, bijvoorbeeld als werknemer of student. Vanwege de kleinschaligheid van deze groep, wordt deze groep niet zozeer in de verdere analyse meegenomen.

	N	%
Bewoner	1160	81,7
Ondernemer	96	6,8
Zowel bewoner als ondernemer	156	11,0
Anders	7	0,5
Totaal	1419	100,0

Tabel 1 - Betrokkenheid bij de Noord-Pijp

Na de eerste vraag over de betrokkenheid bij de Noord-Pijp, is de vraag voorgelegd hoe lang men woonachtig en/of ondernemend is in de wijk. Hierbij is opvallend, dat een grote groep van de respondenten minimaal tien jaar bewoner/ondernemer in de Noord-Pijp is. Hieronder, in figuur 2, is een weergave opgenomen van de 1419 gegeven antwoorden op deze vraagstelling.



Figuur 2 – Antwoorden op de vraag: 'Hoe lang bent u bewoner/ondernemer in de Noord-Pijp?'.

Ook is de vraag gesteld of de respondenten in een huur- of een koopwoning zijn gevestigd en is gevraagd hoe lang men nog minimaal verwacht te wonen dan wel te ondernemen in de wijk. Waar 604 respondenten (42,9%) aangeven een koopwoning te bezitten, geven 803 anderen (57,1%) aan in een huurwoning te verblijven. Dit betreft zowel sociale verhuur als particuliere verhuur. Een groot gedeelte van de respondenten geeft daarnaast aan voorlopig nog niet te willen verhuizen naar een ander gebied, zoals uit tabel 2 opgemaakt kan worden.

	N	%
< 1 jaar	46	3,3
> 1 jaar en < 5 jaar	327	23,2
> 5 jaar en < 10 jaar	259	18,3
10 jaar en langer	579	41,0
Weet ik niet	201	14,2
Totaal	1412	100,0

Tabel 2 – Hoe lang verwacht u minimaal nog in deze wijk te wonen dan wel te ondernemen?

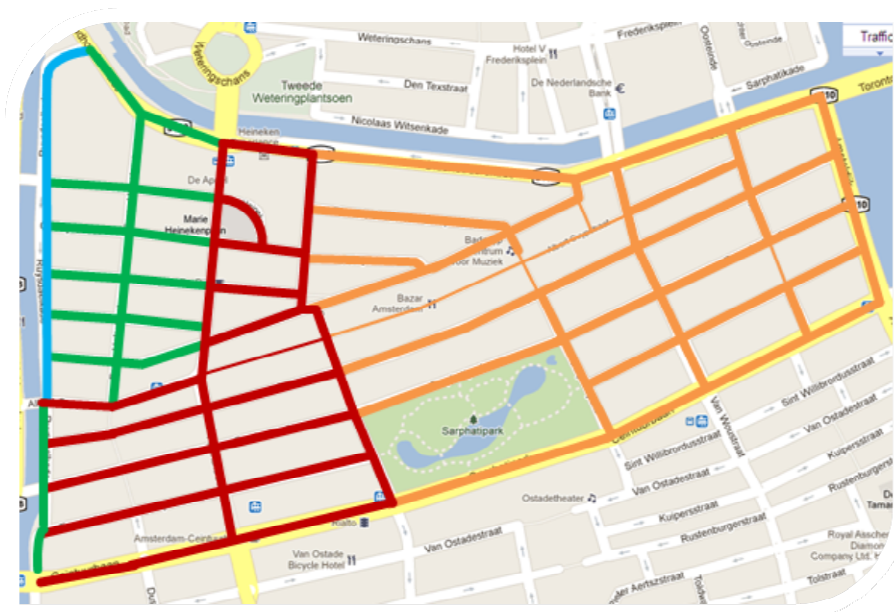
Bij de algemene vraagstellingen uit deel 1 van de vragenlijst, is de respondenten gevraagd naar het aantal auto's waarover zij beschikken. Ongeveer een derde (30,9%) van de 1407 respondenten die deze vraag hebben ingevuld geeft aan niet over een auto te beschikken. 855 respondenten (60,8%)

beschikken over één auto met zijn/haar huishouden/onderneming, 102 respondenten (7,2%) zegt te beschikken over twee auto's, terwijl 1,1% (15 respondenten) beschikt over meer dan 2 auto's.

Doordat feitelijke, relevante gegevens over het onderzoeksgebied ontbreken, is er in het kader van de representativiteit voor gekozen om de gehele populatie (de gehele Noord-Pijp) huis-aan-huis een uitnodiging tot deelname te verzenden. Wel verdeelde het projectteam, in nauwe samenspraak met zowel een parkeerdeskundige als een communicatieadviseur van de Gemeente Amsterdam, het onderzoeksgebied in een viertal clusters (op basis van postcodes). Hierbij kwam men tot een volgende verdeling:

- Cluster 1: Deze adressen liggen direct aan de bouwlocatie of zijn adressen waarvan een parkeergarage kan worden ervaren als waardeverminderend (door verkeersstroom of het uitzicht op entreehuisjes) of juist als waardeverhogend (door parkeerfaciliteit op loopafstand) van hun pand.
- Cluster 2: Deze adressen zullen weinig directe overlast ervaren, maar liggen wel op goede loopafstand van de mogelijke parkeergarage.
- Cluster 3: Voor deze adressen zijn de effecten van een inpassing van een parkeergarage onder de Boerenwetering goed merkbaar (verlichting van parkeerdruk). De afstand naar de garage is vanaf hier goed te belopen.
- Cluster 4: Adressen waar een minder waarneembaar effect van inpassing van een parkeergarage onder de Boerenwetering is te verwachten. De garage ligt op fietsafstand.

De clusterindeling stelt de onderzoekers in staat om een differentiatie aan te brengen naar de mate van betrokkenheid bij het boogde bouwgebied. De clusterindeling is gemaakt zoals opgetekend in figuur 3. Aan het aantal retour ontvangen vragenlijsten is goed te zien dat het ene cluster groter is dan de andere; er bestaat hierin dan ook een min of meer logische verdeling naar de grootte per clustergebied (zie ook tabel 3).



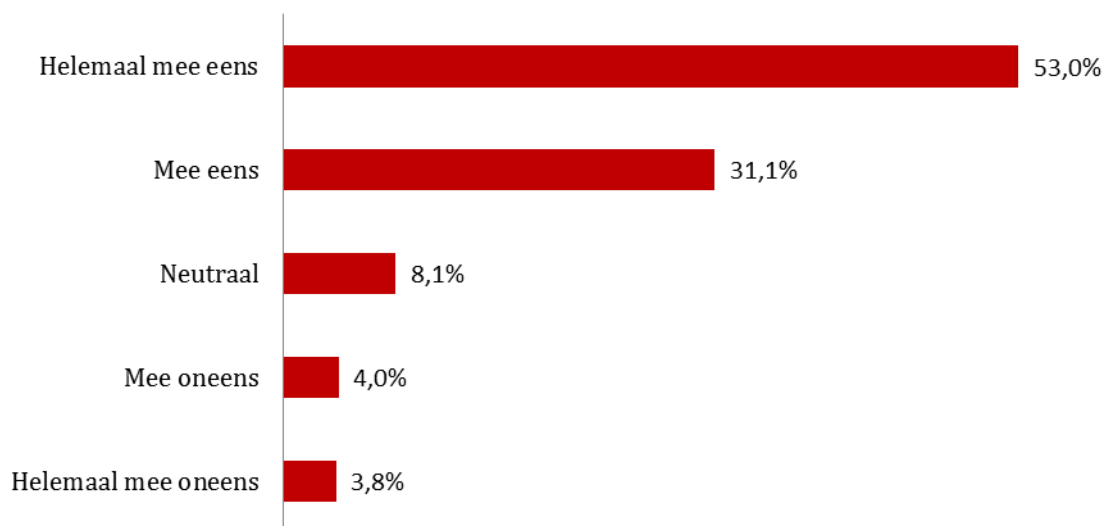
Cluster	N	%
1 (blauw)	50	3,6
2 (groen)	357	25,5
3 (rood)	385	27,5
4 (oranje)	590	42,1
Totaal	1400	100

Tabel 3 – Respondenten verdeeld naar cluster

Figuur 3 – Clusterindeling onderzoeksgebied

Hoofdstuk 4 – Gepercipieerde parkeerdruk

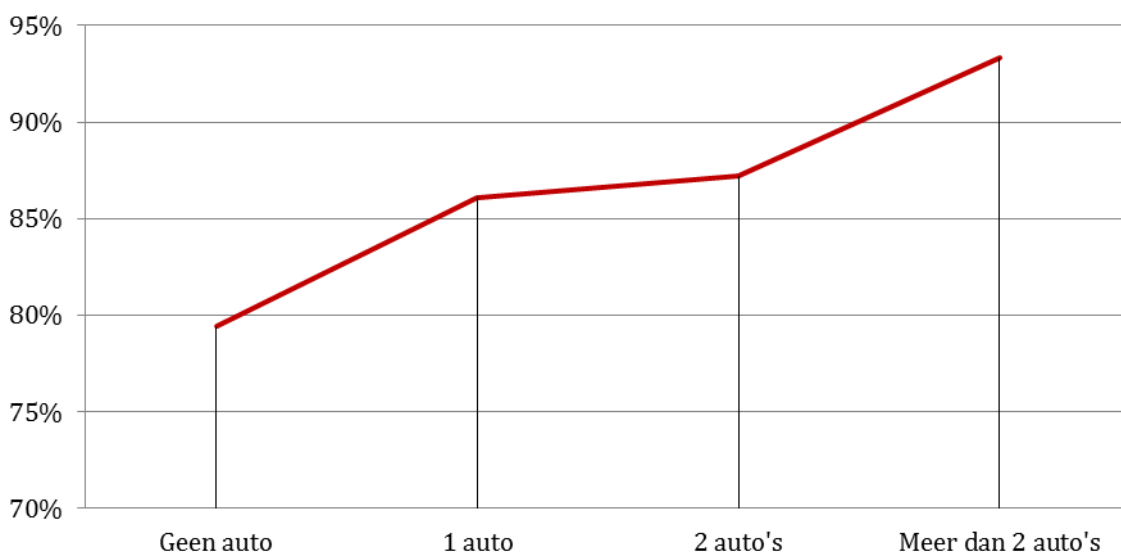
In deel 2 van de vragenlijst is eerst een stelling aan de respondenten voorgelegd. De respondenten is gevraagd om voor de stelling 'Ik ervaar een hoge parkeerdruk in de Noord-Pijp' aan te geven in welke mate zij het hiermee eens zijn. Over het algemeen (gemiddeld genomen) lijken de respondenten het eens te zijn met de stelling, zo blijkt uit een analyse van de gegeven antwoorden. 7,8%, overeenkomend met 120 van de 1413 respondenten, geeft aan het (helemaal) oneens te zijn met de stelling en geen parkeerdruk te ervaren. Daarentegen geeft meer dan driekwart (84,1%) van de respondenten aan het eens te zijn met de stelling. 53,0% van het totaal is het zelfs helemaal met de stelling eens, zoals hieronder in figuur 4 wordt weergegeven.



Figuur 4 – Antwoorden op de stelling 'Ik ervaar een hoge parkeerdruk in de Noord-Pijp'.

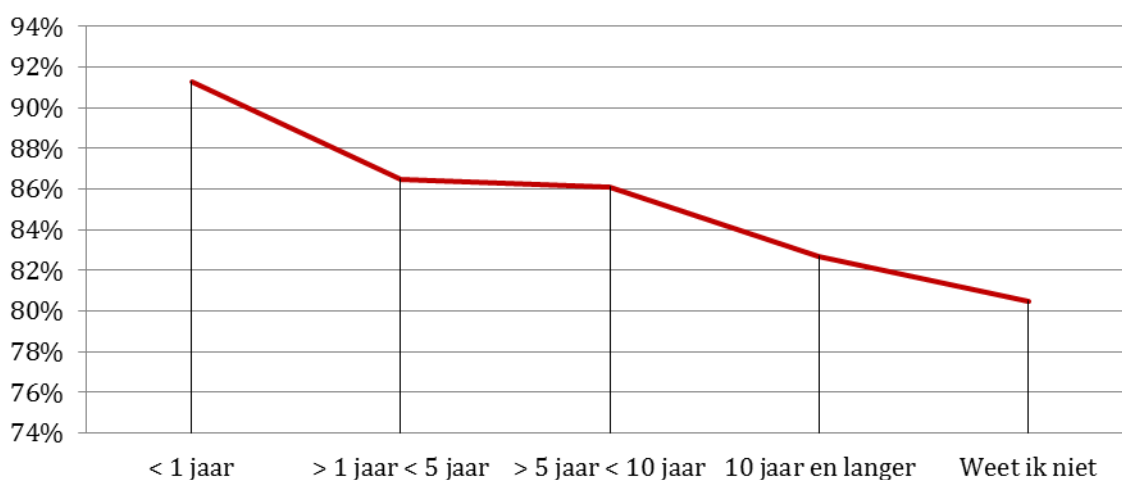
Worden de antwoorden opgesplitst naar de verschillende te onderscheiden groepen, dan valt het volgende op:

- Uit de reacties van de respondenten blijkt dat de ervaren parkeerdruk hoger is naarmate men over meer auto's beschikt.



Figuur 5 – Percentages van respondenten die het (helemaal) eens zijn met de stelling 'Ik ervaar een hoge parkeerdruk in de Noord-Pijp', opgesplitst naar autobezit.

- Waar bewoners nauwelijks afwijken van het gemiddelde, is dit wel het geval bij de ondernemers die de vragenlijst invulden. Zij zijn het, relatief gezien, namelijk minder eens met de stelling. Desalniettemin is nog ruim acht van de tien respondenten uit deze groep het eens met de stelling.
- Bewoners die 5 jaar of langer in de Noord-Pijp woonachtig zijn, wijken gemiddeld genomen niet erg af van het gemiddelde antwoord op de stelling. Dit is wel het geval bij respondenten die minder lang in de wijk wonen. Van beide groepen geeft 89% aan het (helemaal) eens te zijn met de stelling, terwijl het gemiddelde 84,1% bedraagt.
- 84,2% van de respondenten geeft aan het (helemaal) eens te zijn met de stelling. We zien echter, dat hoe langer mensen nog voornemens zijn te blijven wonen in de wijk, hoe minder zij het met de stelling eens zijn.



Figuur 6 - Percentages van respondenten die het (helemaal) eens zijn met de stelling 'Ik ervaar een hoge parkeerdruk in de Noord-Pijp', opgesplitst naar verwachte woonduur.

- Tussen de groepen kopers en huurders van panden in de Noord-Pijp zitten nauwelijks verschillen als het gaat om hun perceptie op de stelling. Hooguit kan gezegd worden dat de kopers het iets meer eens zijn met de stelling dan de huurders die de vragenlijst invulden.
- Een opvallende bevinding kan worden opgemaakt uit de antwoorden per cluster. Gemiddeld genomen kan namelijk gesteld worden, dat hoe verder de respondenten af wonen van de beoogde vestigingsplaats van de parkeergarage, hoe hoger zij de parkeerdruk zeggen te ervaren (zie tabel 3).

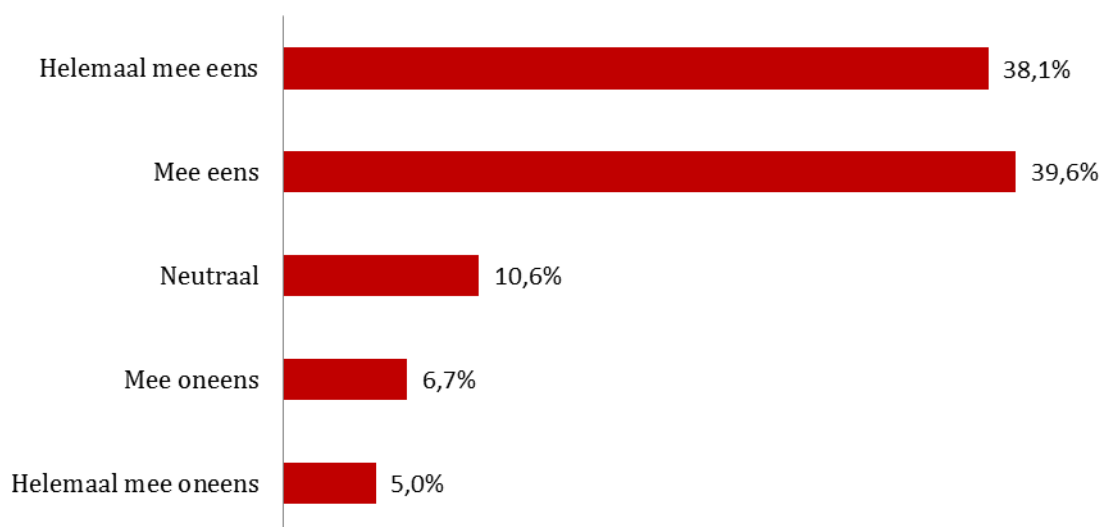
Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Cluster 4
52,0%	81,8%	85,7%	87,4%

Tabel 3 – Percentages van respondenten die het (helemaal) eens zijn met de stelling 'Ik ervaar een hoge parkeerdruk in de Noord-Pijp', opgesplitst naar cluster.

Hoofdstuk 5 – Parkeergarage: een geschikte oplossing?

Aan de respondenten die bij de vorige stelling hebben aangegeven het (helemaal) eens te zijn met de stelling dat zij een hoge parkeerdruk ervaren in de Noord-Pijp, is vervolgens gevraagd of zij een parkeergarage een geschikte oplossing vinden voor het oplossen van een groot deel van het parkeerprobleem. Van de 1189 respondenten aan wie deze stelling is voorgelegd, gaven er 1171 antwoord.

Een ruime meerderheid van de respondenten die parkeerdruk ervaart geeft aan een parkeergarage een geschikte oplossing te vinden om de parkeerdruk te verminderen. Ruim driekwart (77,7%) van de respondenten geeft namelijk aan het met de stelling 'Ik vind een parkeergarage een geschikte oplossing voor het oplossen van het parkeerprobleem' eens te zijn. 11,7% is het oneens met de stelling en geeft daarmee aan een garage geen geschikte oplossing te vinden om het parkeerprobleem op te lossen. Hieronder staat een grafische weergave van de gegeven antwoorden op de stelling (figuur 7).

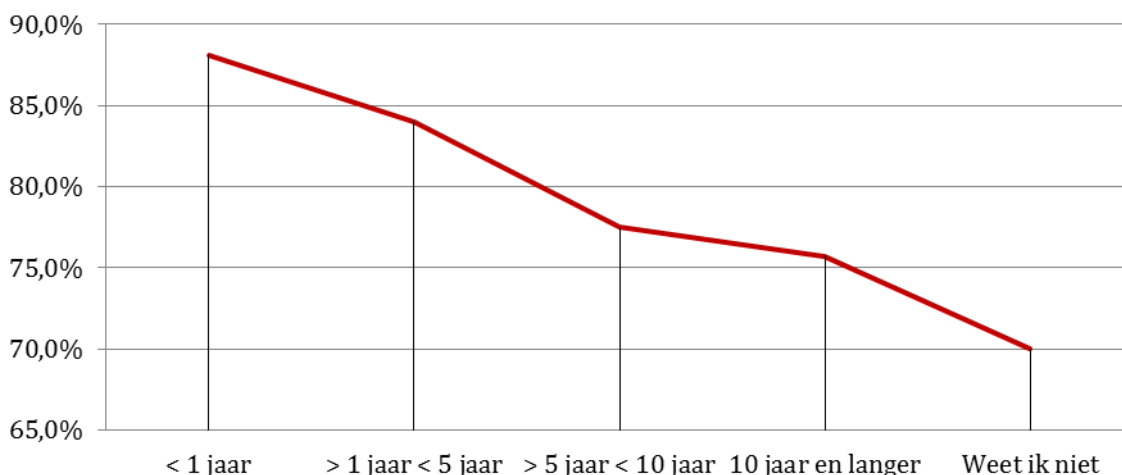


Figuur 7 – Antwoorden op de stelling 'Ik vind een parkeergarage een geschikte oplossing voor het oplossen van het parkeerprobleem'.

Worden de antwoorden opgesplitst naar de verschillende te onderscheiden groepen, dan valt het volgende op:

- Als het gaat om autobezit, zijn 86% van de respondenten met twee auto's het eens met de stelling dat een parkeergarage een geschikte oplossing is voor het parkeerprobleem. Daarentegen is 64,3% van de respondenten met meer dan 2 auto's het hier (helemaal) mee eens, terwijl het algemene gemiddelde 77,6% bedraagt. Het gaat echter, relatief gezien, om een kleine groep van in totaal 14 respondenten die over meer dan 2 auto's beschikt.
- In de antwoorden die gegeven werden door de ondernemers, de bewoners of de combinatie van deze twee, zijn geen noemenswaardige opvallendheden te herkennen.
- Respondenten die 10 jaar of langer in de Noord-Pijp wonen of ondernemer zijn, zijn het duidelijk minder eens met de stelling dat een parkeergarage een geschikte oplossing is voor de parkeerdruk dan de respondenten die korter woonachtig zijn in de wijk. Degenen die minder dan een jaar wonen in de Noord-Pijp, reageren gemiddeld het meest solidair met de stelling.
- Hoewel de verschillen niet groot zijn, valt het wel op dat kopers een parkeergarage vaker een geschikte oplossing vinden dan huurders.

- Hoe langer respondenten verwachten nog in de Noord-Pijp te wonen en/of te ondernemen, hoe minder zij het eens zijn met de stelling dat een parkeergarage een geschikte oplossing is voor het oplossen van het parkeerprobleem. De antwoorden van de 1167 respondenten die deze vraag invulden, zijn grafisch weergegeven in figuur 8.



Figuur 8 – Percentages van respondenten die het (helemaal) eens zijn met de stelling 'Ik vind een parkeergarage een geschikte oplossing voor het oplossen van het parkeerprobleem', opgesplitst naar verwachte woontijd.

- Direct omwonenden / ondernemenden zijn het opvallend vaker (helemaal) oneens met de stelling. Waar de andere drie clusters nauwelijks afwijken van het algemene gemiddelde, is dat wel het geval bij cluster 1. Over het algemeen geeft zo'n driekwart van de respondenten te kennen dat zij een parkeergarage een geschikte oplossing vinden voor het oplossen van het parkeerprobleem. In cluster 1 is de helft van de respondenten het eens met deze stelling.

Hoofdstuk 6 – Belangrijke factoren met betrekking tot het parkeren

Aan de hand van een open vraagstelling is aan de respondenten gevraagd wat zij over het algemeen belangrijk vinden met betrekking tot parkeren in (de omgeving van) de Noord-Pijp. Uit de diverse antwoorden die op deze vraag zijn gegeven, zijn duidelijke patronen te herkennen over wat er leeft onder de respondenten.

Het antwoord dat veruit de meeste betrokkenen geven op deze vraagstelling, is dat het lange zoeken naar een parkeerplaats in de wijk voor hen een doorn in het oog is. Sommige respondenten spreken hierbij over zoektijden, die soms oplopen tot drie kwartier. Dit zijn voornamelijk bewoners die aan het eind van de middag/begin van de avond, na het werk, thuiskomen en dan een parkeerplaats zoeken. Velen van hen zijn dan ook een voorstander van het creëren van meer parkeerplaatsen in het vergunningsgebied. De kans is dan groter dat autobezitters minder lang hoeven te zoeken naar een parkeerplaats. Enkele ondernemers geven aan dat het voor hen op zaterdagen ondoenlijk is om een plaats te vinden, waardoor zij soms te laat hun winkel kunnen openen. De bereikbaarheid en beschikbaarheid van geschikte parkeerplaatsen staat het hoogst op de wensenlijst.

Een tweede veelgehoorde opmerking is de afstand tussen de parkeerplaats en de eigen woning/onderneming. Vanwege het (te) beperkte aantal beschikbare plaatsen komt het veelvuldig voor dat men, na vaak al enige tijd te hebben gezocht, een beschikbare plaats vindt die relatief ver weg ligt van de eindbestemming. Opvallend hierbij is dat met name respondenten die wat langer in deze Amsterdamse wijk woonachtig zijn, dit ter berde brengen. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat zij de huidige situatie vergelijken met de situatie zoals die in het verleden was. Maar ook liggen aan dit punt meer praktische redenen ten grondslag, zo blijkt uit de gegeven antwoorden. Zij die minder valide zijn (onder andere ouderen en gehandicapten) benoemen de essentie van het dichtbij kunnen parkeren. Maar ook mensen met kinderen ondervinden veel hinder van het niet beschikbaar hebben van een nabij gelegen parkeerplaats. Ook bewoners die na hun werk een plaatsje moeten zoeken en werk mee naar huis nemen (laptop, documenten etc.) klagen hierover.

In het verlengde hiervan opperen veel respondenten dat bewoners en ondernemers een voorkeursbehandeling zouden moeten krijgen als het gaat om het parkeren. Waar sommigen aangeven zelfs eerder vrij te nemen van hun werk om de grootste drukte voor te zijn, wordt er breder aangegeven dat het beleid zo zou moeten zijn dat bewoners niet lange tijd hoeven te zoeken en voorrang zouden verdienen. Zij hopen op een constructie waarbij zij in korte tijd een plek kunnen vinden. Geregeld vullen respondenten hierbij aan, dat het behouden van de bovengrondse parkeerplaatsen hierbij een goede oplossing zou zijn. Zo zouden de bewoners op straat moeten kunnen blijven parkeren, terwijl bezoekers (van bijvoorbeeld de Albert Cuypmarkt) enkel hun auto kwijt kunnen in de ondergrondse parkeergarage. Het behouden van de bovengrondse parkeerplaatsen is voor enkele anderen echter niet bevredigend. Hoewel deze groep kleiner is, geven zij aan uit te kijken naar een straatbeeld zonder auto's, waardoor het een veiligere plek wordt voor fietsers en (spelende) kinderen.

Naast de wens om sneller en dichterbij een parkeerplaats te kunnen vinden, worden er ook twee andere factoren genoemd die belangrijk zijn betreffende het parkeerbeleid in de Noord-Pijp. Ten eerste gaat het hierbij om de betaalbaarheid van het parkeren. Bewoners klagen over de enorme tarieven, waardoor zij bijvoorbeeld geen visite meer kunnen ontvangen. Enkele stellen dan ook voor om per huishouden enkele bezoekerspassen/visiteparkeerkaarten beschikbaar te stellen waarmee dit probleem verholpen zou kunnen worden. Ondernemers geven aan voorstander te zijn van speciale dagvergunningen voor ondernemers. De andere factor waar een grote groep respondenten over uitweidt bij de beantwoording van de vraagstelling, is de veiligheid. In de huidige situatie schijnt het met regelmaat voor te komen dat er schade aan auto's wordt aangebracht door inbraak en/of vandalisme. Velen geven dan ook aan een grotere (sociale) controle of het werken met cameratoezicht in de straten toe te zullen juichen. Naast de schade die wordt aangebracht door inbraak en/of vandalisme, worden ook de nauwe parkeerplaatsen genoemd als oorzakelijke factor

van schade aan auto's. De beperkte ruimtes brengen tevens irritaties met zich mee; grotere auto's staan door hun afmetingen vaak dubbel geparkeerd op de (te) kleine parkeerplaatsen.

Tenslotte is het beleid met betrekking tot de parkeervergunningen een onderwerp dat vaker dan gemiddeld wordt verwoord. Ten eerste gaat het hierbij om de afgifte van vergunningen. Waar een deel van de respondenten een voorstander is van het afgeven van meerdere vergunningen per huishouden, is minstens een vergelijkbaar deel daarvan juist een tegenstander. Zij opperen minder vrijgevig te zijn met de afgifte, om de parkeerdruk tegen te gaan. Ten tweede bevelen respondenten aan om het gebied waarbinnen met de vergunning geparkeerd mag worden uit te breiden. Concreet wordt hierbij een uitbreiding van de vergunning voorgesteld naar de andere kant van de oever van de Boerenwetering (Hobbemakade en de straten erachter). Volgens meerdere respondenten zijn hier in de avonduren vele plaatsen beschikbaar.

Resumerend kan worden gesteld dat de volgende vijf punten het belangrijkste worden gevonden met betrekking tot het parkeren in (de omgeving van) de Noord-Pijp (op volgorde van belangrijkheid):

1. Meer parkeerplaatsen, waardoor de auto sneller geparkeerd kan worden.
2. Dichterbij gelegen parkeerplaatsen.
3. Betaalbaarheid.
4. Voorrang voor bewoners / gegarandeerde parkeerplaatsen.
5. Veiligheid (zowel sociaal als door middel van camera's).

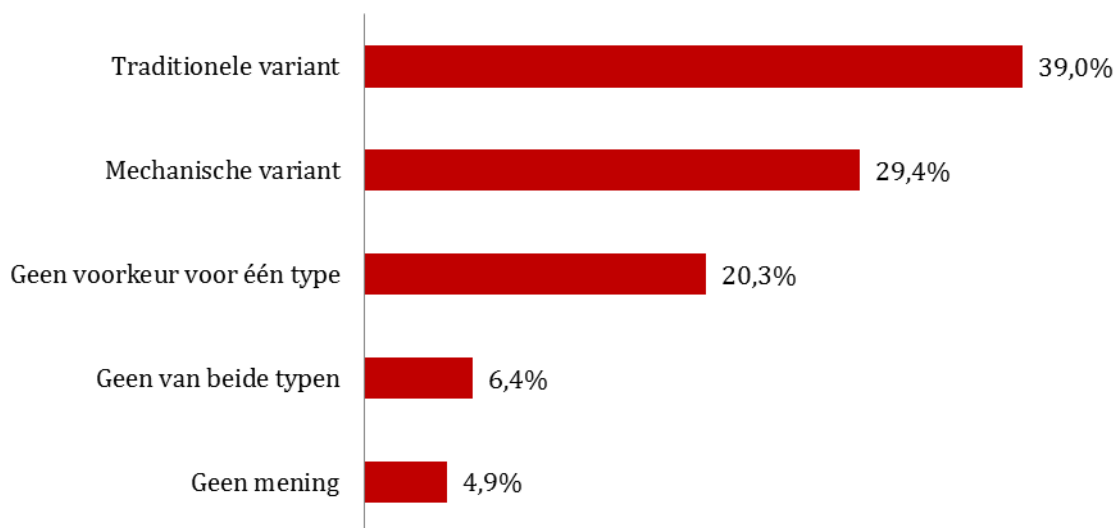
Naast de relatief vaak gehoorde opmerkingen die hierboven zijn opgetekend, komen ook de volgende punten meer dan eens aan de orde:

- *Probeer meer bezoekers te trekken*
Door aantrekkelijke parkeervoorwaarden te creëren (ruime plaatsen, goede bereikbaarheid, gunstige tarieven) zou er geprobeerd moeten worden om meer bezoekers te trekken, zo vinden enkele respondenten. Een goed parkeerbeleid zou op die manier een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan de economische gesteldheid van de wijk, zo zijn met name ondernemers van mening.
- *Meer laad- en losplaatsen, minder plaatsen voor minder validen*
Zowel ondernemers als bewoners geven aan het belangrijk te vinden dat er meer ruimte wordt gecreëerd om te laden en te lossen. Daarentegen zou het aantal parkeerplaatsen voor minder validen verminderd mogen worden; veelal wordt geconstateerd dat deze plaatsen onbezet blijven, ook tijdens de drukke momenten van de week.
- *Fietsplaatsen*
Met regelmaat noemen respondenten de wens om meer ruimte beschikbaar te stellen voor (bak-) fietsen. Hiervoor is in de huidige situatie te beperkte ruimte, aldus enkele respondenten.

Hoofdstuk 7 – Voorkeursvarianten

Deel 3 van de vragenlijst begint met een voorkeursvraag over de verschillende typen garages die een optie zijn bij de realisatie van een parkeergarage. In de enveloppe die huis-aan-huis is verspreid is werd tevens een folder bijgevoegd waarin de twee verschillende typen garages (de traditionele variant en de mechanische variant) aan de hand van tekst en beeld werden toegelicht. Daarbij is nadrukkelijk aangegeven hoe ze eruit zien en waarin ze zich van elkaar onderscheiden.

De antwoorden op deze vraag geven in het algemeen aan dat er een voorkeur bestaat voor de traditionele variant. In totaal geven 546 van de 1399 respondenten (39,0%) aan dit type garage de voorkeur. Desalniettemin spreekt ook een groep (29,4%) zich uit voor een mechanische variant. Circa één op de vijf respondenten (20,3%) geeft aan geen expliciete voorkeur te hebben voor een soort parkeergarage en 4,9% geeft aan hierover überhaupt geen mening te hebben. Ten slotte zegt 6,4%, overeenkomend met 89 respondenten, geen van beide typen te willen verwelkomen.



Figuur 9 – Antwoorden op de vraag: ‘Als u moet kiezen, naar welk soort garage gaat uw voorkeur uit?’.

Worden de antwoorden opgesplitst naar de verschillende te onderscheiden groepen, dan valt het volgende op:

- Vooral ondernemers spreken zich uit voor een traditionele variant. Waar gemiddeld 39,0% van alle respondenten zegt voor de traditionele variant te zijn, geldt dat voor 65,8% van de ondernemers. Zij kiezen duidelijk minder voor de mechanische variant. De meningen van de overige groepen zijn niet noemenswaardig afwijkend.
- De aangegeven voorkeuren afgezet tegen (1) de duur van wonen/ondernemen en (2) of men een koop- of huurpand bezit, levert geen noemenswaardige bevindingen op.
- De groep die relatief gezien opvallend vaker voor de traditionele variant kiest, is de groep van respondenten die verwacht nog maximaal een jaar in de wijk te wonen.
- In totaal worden er 23 verschillende groepen in de analyse van de antwoorden op deze vraag onder de loep genomen. Van de 23 groepen spreken zich 22 groepen uit voor de traditionele variant te zijn. Alleen de groep van respondenten die geen auto bezit geeft de voorkeur aan een mechanische variant in plaats van een traditionele variant.
- Kijkend naar de verschillende clusters, dan zijn alleen respondenten uit cluster 1 degenen die relatief sterk afwijken van de gemiddelde antwoorden. Zij spreken zich dan ook bovengemiddeld uit voor een traditionele variant en tegen een mechanische variant.

Hoofdstuk 8 – Argumentatie voorkeursvariant

Waar de kwantitatieve resultaten op de vraag naar welke variant de voorkeur uitgaat duidelijk zijn, boden we de respondenten tevens de mogelijkheid om aan te geven waarom een bepaalde variant de voorkeur geniet. Uit de analyse van de gegeven antwoorden komt het volgende beeld naar voren.

8.1 Traditionele garage

De respondenten die een voorkeur hebben voor een traditionele garage geven voornamelijk aan niet geheel te vertrouwen op de mechaniek van de mechanische garage. Velen kijken argwanend tegen het automatische registratie- en stallingssysteem aan en vrezen voor storingen en defecten. Maar ook over de toegankelijkheid van de garage tijdens momenten dat de stroom uitvalt doet respondenten besluiten de voorkeur te geven aan de traditionele variant. Een deel van de respondenten dat aangeeft hiervoor bang te zijn, geeft tevens aan het prettig te vinden om op een vertrouwde, bekende manier de auto te stallen. Daardoor is deze variant beter als het gaat om gebruiksgemak. Zij veronderstellen eveneens dat dit type garage gemakkelijker en sneller is in gebruik. Een groot deel van de voorstanders van de traditionele variant geeft dan ook aan het gevoel te hebben zelf meer controle te hebben over de auto en het parkeren ervan. Deze respondenten vinden het veelal belangrijk om snel bij hun auto te kunnen ten tijde van spoedgevallen of wanneer zij iets uit de auto zijn vergeten.

Daarnaast zijn de lagere kosten die gepaard gaan met de bouw en onderhoud/beheer van een traditionele garage een voordeel ten opzichte van een mechanische variant. Respondenten geven aan dat dit, helemaal in de huidige tijd van bezuinigingen, een belangrijk motief is in de keuze voor een traditionele variant.

Ook wordt met regelmaat door de voorstanders van een traditionele garage opgetekend dat zij tegen lange wachttijden opzien wanneer er een mechanische variant van de garage wordt gerealiseerd. Dit doet een deel dan ook kiezen voor de traditionele variant. Met name bestaat er de angst dat tijdens piekmomenten, zoals in de ochtend en/of avond, er lange rijen voor de lifthuisjes zullen ontstaan. Het parkeren zal zo al met al langer duren dan bij een traditionele variant.

Tenslotte is middels de vragenlijsten aangegeven dat een traditionele variant aantrekkelijker is voor een breder publiek. Zij pleiten er voor om voor incidentele bezoekers de juiste parkeermogelijkheden te creëren om bijvoorbeeld op visite te komen bij bewoners in de Noord-Pijp of om de markt op de Albert Cuyp te bezoeken.

Resumerend kan worden gesteld dat de volgende vijf argumenten voornamelijk pleiten voor een traditionele variant (op volgorde van belangrijkheid):

1. Minder kans op storingen en defecten.
2. Goedkoper in realisatie en onderhoud.
3. Eigen controle over de auto.
4. Geen lange wachtrijen, zoals bij een mechanische variant wel zou kunnen.
5. Ook beschikbaar voor incidentele bezoekers.

8.2 Mechanische garage

De respondenten die de voorkeur geven aan de mechanische variant van de ondergrondse parkeergarage kiezen hier met name voor vanwege de veiligheid. Niet alleen de kleinere kans op schade door aanrijdingen, inbraak en/of vandalisme worden hierbij genoemd, maar ook is voor respondenten de sociale veiligheid een belangrijk argument. Sommige mensen geven aan zich niet veilig te voelen in een parkeergarage, laat staan in een ondergrondse variant.

Naast de (sociale) veiligheid is het ruimtegebruik een tweede argument. Doordat een mechanische variant minder ruimte per auto in beslag neemt, vinden vele voorstanders dit automatische systeem het meest gunstig voor de Noord-Pijp. Dit wordt gunstig bevonden voor zowel onder de grond

(waardoor en meer auto's gestald kunnen worden per vierkante meter) als voor boven de grond (hier zijn geen hellingbanen en in- en uitgangen voor voetgangers nodig).

Andere argumenten voor het realiseren van een mechanische variant worden duidelijk minder frequent genoemd dan de hierboven beschreven gedachtegangen. Een opsomming:

- Sneller, makkelijker en efficiënter
Voorstanders van een mechanische variant van de ondergrondse garage verwachten dat de auto sneller en efficiënter kan worden geparkeerd dan in het geval van een traditionele garage. Maar ook het gebruiksgemak van deze variant doet hen besluiten de voorkeur te geven aan de mechanische garage.
- Netter voor het straatbeeld
De toegang tot een mechanische parkeergarage wordt verkregen door lifthuisjes in plaats van een hellingbaan bij de traditionele variant. Respondenten geven aan dat lifthuisjes minder opvallend zijn en netter zijn voor het straatbeeld. Ook noemen zij het voordeel dat zij de auto door middel van elders gelegen lifthuisjes naar boven kunnen halen.
- Modern en eigentijds
Een klein deel van de respondenten geeft aan voor de mechanische variant te kiezen vanwege het moderne karakter.
- Minder geschikt voor incidentele bezoekers
Sommige voorstanders van de mechanische variant kiezen hiervoor vanwege het gegeven dat het een minder geschikte garage is voor incidentele bezoekers.
- Milieuvriendelijker
Een klein deel van de respondenten veronderstelt dat een mechanische garage milieuvriendelijker is dan een traditionele garage. Vanuit deze veronderstelling kiest deze groep voor de mechanische variant.

Resumerend kan worden gesteld dat de volgende vijf argumenten voornamelijk pleiten voor een mechanische variant (op volgorde van belangrijkheid):

1. (Sociale) Veiligheid.
2. Beperkt ruimtegebruik.
3. Sneller, gemakkelijker en efficiënter.
4. Netter voor het straatbeeld.
5. Modern en eigentijds.

Hoofdstuk 9 – Overige opmerkingen

In het afsluitende deel van de vragenlijst is aan de respondenten de mogelijkheid gegeven om overige opmerkingen te plaatsen. De variëteit en diversiteit van opmerkingen is groot. Hier wordt volstaan met een weergave van de meest frequent gemaakte, inhoudelijk relevante opmerkingen.

De opmerking die het meest geplaatst wordt, gaat over het voornemen om na het creëren van 500 parkeerplaatsen in de parkeergarage, de 250 plaatsen op straat te laten verdwijnen. Een grote groep respondenten zet vraagtekens bij dit voornemen, waarbij er effectief 250 extra plaatsen worden gecreëerd. Over het algemeen lijken de respondenten hier tegen te zijn; zij zien graag dat ook deze bovengrondse parkeerplaatsen beschikbaar blijven om de parkeerdruk te verminderen. Een enkeling is echter een uitgesproken voorstander van het opheffen van deze bovengrondse plaatsen. Menigmaal wordt aan deze opmerking toegevoegd, dat de parkeerplaatsen op straat gereserveerd zouden kunnen worden voor de bewoners en de ondernemers uit het gebied. Daarnaast wordt in dit kader opgemerkt dat het Stadsdeel er goed aan zou doen om, indien de plaatsen op straat zouden verdwijnen, de parkeergarage een grotere capaciteit te geven.

Een tweede, vaak gehoorde opmerking gaat over fietsenstallingen. Respondenten geven met regelmaat aan dat ook het stallen van rijwielen aandacht behoeft. De huidige situatie hieromtrent wordt gekwalificeerd als ongestructureerd wat leidt tot een chaotisch straatbeeld.

De top drie van meest gemaakte opmerkingen wordt gecompleteerd door opmerkingen over de tariefstelling van het parkeren in de Noord-Pijp. Waar het huidige parkeertarief reeds als hoog wordt ervaren, zijn respondenten bang voor verdere prijsstijgingen wanneer er een parkeergarage gerealiseerd wordt. Een frequent genoemd verzoek dat respondenten plaatsten, betreft dan ook om de parkeertarieven betaalbaar te houden om ook incidentele bezoekers niet af te schrikken om (bewoners en ondernemers van) de Pijp te bezoeken.

Ook opmerkingen over de realisatie van een mogelijke parkeergarage worden veelvuldig genoemd. Ten eerste wordt hier de beoogde periode van de realisatie van de garage genoemd. Respondenten geven te kennen dat, wanneer er in 2012 een mogelijk positief besluit wordt genomen, zij graag zien dat de realisatie zo spoedig mogelijk zal plaatsvinden. De huidige plannen spreken namelijk over een mogelijke start van de bouw in 2014. Ook geven respondenten aan, dat het beperken van de overlast die gepaard gaat met de bouwactiviteiten een speerpunt zou moeten zijn. Velen refereren hierbij aan de Noord/Zuidlijn, maar ook worden andere bouwprojecten genoemd die overlast met zich meebrengen (Weteringbrug, Stadhouderskade, tramrails Ferdinand Bolstraat, nieuwe Lianderleidingen). Daarnaast zijn particuliere bouwprojecten voor veel respondenten de moeite waard om te noemen bij de 'overige opmerkingen'. Waar deze (geluids-) overlast tot gevolg hebben, nemen de bouwcontainers veelal de schaarse parkeerplekken in beslag. Respondenten geven in dit kader aan, dat zij bouwprojecten, in welke vorm dan ook, hierdoor niet zullen toejuichen.

Naast de relatief vaak gemaakte opmerkingen die hierboven zijn opgetekend, komen ook nog de volgende punten meer dan eens aan de orde:

- *Alternatieven in de buurt*
Enkele respondenten bevelen aan om, voordat er gestart wordt met de eventuele bouw, onderzoek te doen naar de beschikbaarheid van omliggende parkeergarages. Volgens enkelen is in omliggende garages nog voldoende parkeerruimte beschikbaar.
- *Andere gebruikersgroepen*
Indien de parkeergarage gerealiseerd wordt, dient daarbij rekening te worden gehouden met andere gebruikersgroepen dan alleen de bezitters van een 'normale' auto. Zo moet de garage gebruiksvriendelijk zijn voor bijvoorbeeld motorfietsen, elektrische auto's en/of voor Greenwheels-abonnementhouders.

Hoofdstuk 10 – Conclusies

10.1 Algemene terugblik

Het draagvlakonderzoek dat onder de buurtbewoners is gehouden, heeft als voornaamste doel om een bijdrage te leveren aan de besluitvorming van de Deelraad over de verschillende opties voor de Boerenweteringgarage. De centrale onderzoeksvraag luidde:

Hoe moet de parkeergarage onder de Boerenwetering eruit komen te zien?

Om op deze vraag een antwoord te krijgen, zijn middels een onderzoek de meningen van belanghebbenden (burgers en ondernemers) uit de Noord-Pijp geïnventariseerd. Als eerste kan worden vastgesteld, dat de respons op deze enquête met 9,2% gemiddeld is voor een draagvlakonderzoek. Waar de ervaring leert dat een gemiddelde respons van een enquête tussen de 5% en 10% ligt, heeft naar alle waarschijnlijkheid ook bij dit onderzoek meegewogen dat veel respondenten persoonlijk betrokken zijn bij het onderhavige vraagstuk. Maar ook het gegeven dat er voor velen directe persoonlijke belangen met de mogelijke uitkomsten van dit onderzoek verstrengeld zijn, heeft waarschijnlijk responsverhogend gewerkt. Dat er sprake is van parkeerdruk in het onderzoeksgebied en dit ook als zodanig wordt ervaren door de bewoners, behoeft niet langer een betoog. Ook om die reden is een goede respons overeenkomstig de verwachtingen.

10.2 Inhoudelijke terugblik

Vanuit de centrale onderzoeksvraag zijn er vier deelvragen geformuleerd, die gezamenlijk antwoord geven op de centrale onderzoeksvraag. In de onderstaande kolommen wordt, op basis van de geanalyseerde onderzoeksresultaten, antwoord op de gestelde onderzoeksvragen gegeven.

Hoe wordt de parkeerdruk in de Noord-Pijp ervaren?

- Er wordt gemiddeld genomen een hoge mate van parkeerdruk ervaren door de respondenten.

Waar het concreet gaat om de ervaren parkeerdruk, dan kan worden gesteld dat de respondenten gemiddeld genomen vinden dat de parkeerdruk hoog is in de Noord-Pijp. Slechts 7,8% geeft aan geen parkeerdruk te ervaren; 84,1% van de respondenten ondervindt wel parkeerdruk. 53,0% van het totaal is het zelfs helemaal met de stelling 'Ik ervaar een hoge parkeerdruk in de Noord-Pijp' eens.

Het grootste deel van de respondenten ervaart een hoge parkeerdruk in de Noord-Pijp. Hierbij valt met name op dat:

- ✓ Respondenten die minder dan vijf jaar gevestigd zijn in de wijk, relatief gezien, een hoge parkeerdruk ervaren.
- ✓ Zij die beschikken over meer auto's, ervaren een hogere parkeerdruk.
- ✓ Hoe langer mensen nog voornemens zijn om te blijven wonen in de wijk, hoe minder zij zeggen parkeerdruk te ervaren.
- ✓ Hoe verder de respondenten af wonen van de beoogde vestigingsplaats van de parkeergarage, hoe hoger de ervaren parkeerdruk.

In welke mate wordt een parkeergarage gezien als een geschikte oplossing voor een groot deel van het parkeerprobleem?

- De respondenten vinden gemiddeld genomen een parkeergarage een geschikte oplossing voor het parkeerprobleem.

Als er gekeken wordt naar de vraag of een parkeergarage een geschikte oplossing is voor het parkeerprobleem, dan geeft een ruime meerderheid van de respondenten die parkeerdruk ervaart aan dat dat het geval is. Ruim driekwart (77,7%) van de respondenten geeft aan het met de stelling 'Ik vind een parkeergarage een geschikte oplossing voor het oplossen van het parkeerprobleem' (helemaal) eens te zijn. Hierbij valt het met name op dat:

- ✓ De respondenten uit cluster 1 hierop sterk afwijkend antwoorden: 50% van deze direct betrokkenen (omwonenden en ondernemers uit cluster 1) zijn het eens met de stelling.

Wat vinden de betrokkenen belangrijk met betrekking tot parkeren in de omgeving van de Noord-Pijp?

- Goed bereikbare, beschikbare en dichtbij gelegen parkeerplaatsen staan het hoogst op de wensenlijst van de respondenten.

Het lange zoeken naar een parkeerplaats in de Noord-Pijp is voor velen een doorn in het oog. Sommige respondenten spreken hierbij over zoektijden, die soms oplopen tot drie kwartier. Voor velen geldt dan ook dat zij een voorstander zijn om meer parkeerplaatsen te creëren in de wijk. Hierdoor wordt de kans groter dat autobezitters minder lang hoeven te zoeken naar een (dichtbij zijnde) parkeerplaats.

Bereikbaarheid en beschikbaarheid van geschikte parkeerplaatsen in de buurt van de eindbestemming (woning / werkplek) staan dus het hoogst op de wensenlijst. In het verlengde hiervan opperen veel respondenten dat bewoners / ondernemers een voorkeursbehandeling zouden moeten krijgen als het gaat om het parkeren.

Tenslotte worden de parkeertarieven, veiligheid en het beleid met betrekking tot parkeervergunningen genoemd als belangrijke punten.

Indien er een parkeergarage komt, naar welk type garage gaat dan de voorkeur uit en waarom?

- Als men moet kiezen, dan wordt er gemiddeld genomen een duidelijke voorkeur gegeven aan de traditionele variant.

De algemene, gemiddelde antwoorden op deze vraag geven aan dat er een voorkeur bestaat voor een traditionele variant. In totaal geven 546 van de 1399 respondenten (39,0%) aan dit type garage de voorkeur. Ook spreekt een grote groep (29,4%) zich uit voor een mechanische variant.

De respondenten die een voorkeur hebben voor een traditionele garage geven voornamelijk aan niet geheel te vertrouwen op de mechaniek van de garage en (dus) de traditionele variant beter is als het gaat om gebruiksgemak (efficiënter, sneller). Daarnaast verwachten respondenten dat deze variant lagere kosten met zich meebrengt (bouw en onderhoud/beheer) en aantrekkelijker is voor een breder publiek (incidentele bezoekers). Wat verder opvalt:

- ✓ Vooral ondernemers spreken zich duidelijk uit voor een traditionele variant. Waar het algemene gemiddelde zegt dat 39,0% van alle respondenten voor de traditionele variant is, geldt dat voor 65,8% van de ondernemers. Zij kiezen duidelijk minder voor de mechanische variant. De meningen van overige groepen zijn niet zeer afwijkend.
- ✓ In totaal werden er 23 verschillende groepen in de analyse van de antwoorden op deze vraag onder de loep genomen. Van de 23 geanalyseerde groepen spreken zich 22 uit voor de traditionele variant. Alleen de groep van respondenten die geen auto bezit geeft de voorkeur aan een mechanische variant in plaats van aan een traditionele variant.

10.3 Slotwoord

Door de openhartigheid van de respondenten is er veel informatie naar boven gehaald. Terugkijkend kan worden gezegd dat dit mede mogelijk is gemaakt door de keuze om het gehele onderzoeksgebied bij het plan te betrekken door middel van het huis-aan-huis verspreiden van de vragenlijsten. Onder de respondenten zijn veel mensen met een positief kritische blik op de thematiek; zij maken grif gebruik van de open antwoordruimtes om hun gevoelens, wensen en grieven te uitten. Deze positief kritische blik heeft er toe geleid dat dit rapport concrete antwoorden heeft kunnen formuleren op de gestelde onderzoeksvragen.