

**PARKEERPILOT SPORTPARK IJBURG
(DIEMERPARK)**

GEMEENTE AMSTERDAM
STADSDEEL OOST

4 februari 2013
076631292:B - Definitief
B01064.000363.0200



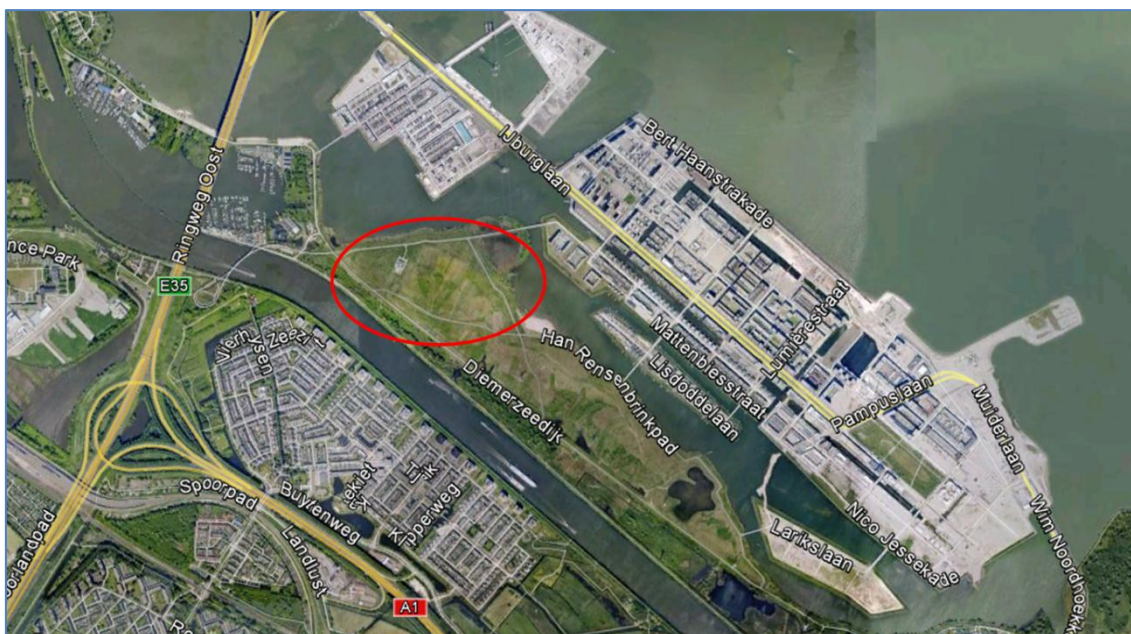
Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doel.....	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Opzet onderzoek.....	4
3	Doelstellingen	6
4	Resultaten.....	8
4.1	Parkeerbezetting	8
4.1.1	Parkeergarage.....	9
4.1.2	Buurten.....	10
4.1.3	Foutparkeren	11
4.2	Enquête	11
4.3	Overige resultaten	16
4.4	Toetsing doelstellingen.....	17
5	Doorkijk naar toekomstige situatie	19
6	Conclusies en advies	21
Bijlage 1	Bewegwijzering.....	23
Bijlage 2	Enquête	25
Bijlage 3	Resultaten parkeerdrukmeting.....	27
Colofon.....		28

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING

Het sportpark in het Diemerpark is een klein sportpark met twee kunstgrasvelden en een half grasveld. In totaal zullen er volgens planning zes sportvelden worden gerealiseerd. In de huidige situatie zijn er op het sportpark geen parkeervoorzieningen en wordt er in de omliggende buurten geparkeerd. Dit geeft overlast voor de bewoners. Het aanleggen van (extra) sportvelden betekent dus dat er een oplossing voor de behoefte aan parkeren moet worden gevonden. Hiertoe heeft DRO in 2011 een onderzoek gedaan naar mogelijke locaties in het Diemerpark. In januari 2012 heeft de stadsdeelraad, op aangeven van de commissie Openbare Ruimte en Financiën (ORF), een alternatieve parkeeroplossing voorgesteld, die dient te worden meegenomen in het onderzoek naar de beste parkeerlocatie voor het sportpark. Daarbij wordt geen parkeerplaats in het Diemerpark gerealiseerd, maar wordt gebruik gemaakt van de parkeergarage bij het winkelcentrum aan de IJburglaan.



Figuur 1: Globale ligging sportpark.

In mei 2012 heeft de stadsdeelraad besloten tot de versnelde aanleg van twee sportvelden. Tegelijkertijd is besloten proefondervindelijk vast te stellen of stimuleren van gebruik van de parkeergarage afdoende is om te voorzien in de parkeerbehoefte van het sportpark. Op deze manier kan (een deel van de) parkeerdruk worden afgevangen die de aanleg van deze extra sportvelden met zich meebrengt, terwijl tegelijkertijd aan het verzoek vanuit de commissie ORF wordt voldaan.

Na een voorbereidingsperiode is Stadsdeel Oost in september 2012 gestart met de parkeerpilot Diemerpark. Het voorstel waarbij de parkeergarage in wordt gezet als parkeervoorziening voor de sportvelden, is gezien vanuit de gedachte dat efficiënt gebruik kan worden gemaakt van de bestaande parkeerinfrastructuur, een goede maatregel.

1.2 DOEL

Doel van de parkeerpilot is om proefondervindelijk vast te stellen of het stimuleren van het gebruik van de parkeergarage afdoende is om te voorzien in de parkeerbehoefte van het sportpark. In deze rapportage worden zowel de positieve als negatieve effecten van de parkeerpilot in beeld gebracht. Op deze wijze kan worden vastgesteld of de parkeerpilot is geslaagd en of de parkeergarage kan dienen als volwaardige parkeervoorziening van het sportpark.



Afbeelding 1: Entree parkeergarage IJburg.

1.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de opzet van het onderzoek. In hoofdstuk 3 zijn de doelstellingen genoemd, waaraan wordt getoetst of de parkeerpilot geslaagd is of niet. In hoofdstuk 4 worden de resultaten besproken van de parkeerbezettingsmeting en de enquête, en wordt de input besproken van belanghebbenden. Ook zijn in dit hoofdstuk de conclusie getrokken of de doelstellingen zijn gehaald of niet. In hoofdstuk 5 wordt een doorkijk gegeven naar de toekomstige situatie op het moment dat het sportpark volledig is aangelegd. Tenslotte wordt de rapportage in hoofdstuk 6 afgesloten met conclusies en advies.

2

Opzet onderzoek

De parkeerpilot is onderverdeeld in drie fases; fase 0, fase 1 en fase 2. In fase 0 worden in het sportpark nog geen competitiewedstrijden georganiseerd. Deze fase betreft de nulmeting. In fase 1 en 2 worden wel competitiewedstrijden georganiseerd. Het verschil tussen fase 1 en 2 is dat in fase 1 de pilot wordt ondersteund met handhaving, terwijl in fase 2 de handhaving is teruggebracht tot het normale niveau (vergelijkbaar met fase 0).

In elke fase is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In fase 1 en 2 is, naast de parkeerdrukmeting, ook een enquête uitgezet onder bezoekers van het sportpark. Door de combinatie van parkeerdrukmetingen en enquêtes is een helder beeld verkregen van het wel of niet slagen van de parkeerpilot. De parkeerdrukmeting geeft de objectieve informatie, echter zegt niets over motivatie en gedrag. De enquête geeft een beeld van gedrag en ervaringen.

Naast een onderverdeling in fases is ook sprake van een onderverdeling op parkeerlocaties. De buurt Diemerzeedijk omvat de Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg (secties 1-3). De buurt Overzeggestraat omvat de Oeverzeggestraat, de Vennepluimstraat, de Mattenbiesstraat, de Zwanebloemlaan, de Diemerparklaan, de Lisdoddelaan en de IJburglaan (secties 4-13 en 15-18). De parkeergarage IJburg is apart meegenomen (sectie 14). In afbeelding 2 is de onderverdeling in secties weergegeven.



Afbeelding 2: Onderzochte straten rondom het Diemerpark.

Bewegwijzering

Om de bezoekers van het sportpark te attenderen op de mogelijkheid om te parkeren in de parkeergarage, is een bebordingsplan opgesteld. Dit bebordingsplan verwijst automobilisten vanaf de kruispunten IJburglaan – Zuiderzeeweg en IJburglaan – Ruisrietstraat naar de parkeergarage. Vanaf de parkeergarage worden de voetgangers vervolgens verwezen via de Vennepluimstraat, Oeverzeggestraat naar de parkeergarage. In bijlage 1 is het gehanteerde bewegwijzeringsplan terug te vinden.



Afbeelding 3: Voorbeeld van de bewegwijzering parkeerpilot.

Parkeerdrukmeting

Om de effecten van de pilot in beeld te brengen, is gedurende elke fase op een zaterdag tussen 10.00 en 16.00 uur in de buurt van het sportpark en in de parkeergarage het aantal bezette parkeerplaatsen gemeten. In fase 0 is gemeten op 8 september. In fase 1 is op zaterdag 29 september geteld, terwijl in fase 2 op zaterdag 3 november is geteld. De effecten die in fase 1 en 2 zijn geconstateerd, zijn getoetst aan de reguliere situatie in fase 0.

Enquête

Om het draagvlak van de pilot te onderzoeken, zijn gedurende de parkeerdrukmeting in fase 1 en 2 bezoekers, zowel sporters als niet-sporters, van het Sportpark IJburg geënquêteerd. Met deze enquête is inzicht verkregen op de ervaringen en knelpunten bij het parkeren. In Bijlage 2 is de enquête weergegeven.

Voorlichting

Via de websites van het Stadsdeel-Oost, voetbalclub AFC IJburg, hockeyclub AHC IJburg, de KNBV en de KNHB worden bezoekers aan de het sportpark geattendeerd op de parkeerpilot. Voorts zijn buurtbewoners geïnformeerd middels een bewonersbrief en via de lokale krant De Brug. In fase 1 hebben de handhavers flyers uitgedeeld waarop bezoekers worden verwezen naar de parkeergarage.

Reacties van betrokkenen

Met de vereniging 'Diemerpark voor Iedereen', de vereniging 'Hou Diemerpark Groen', beide sportverenigingen, omwonenden en de afdeling handhaving heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden om de parkeerpilot, daar waar nodig, bij te sturen.

3

Doelstellingen

Om te bepalen of de parkeerpilot geslaagd is of niet, is het van belang dat de pilot wordt getoetst aan heldere doelstellingen. De conceptdoelstellingen zijn voorgaand aan de parkeerdrukmeting, in onderling overleg tussen Stadsdeel Oost en ARCADIS opgesteld. Om de betrokkenheid van belanghebbenden te vergroten en om de doelstellingen aan te scherpen, zijn de doelstellingen ook voorgelegd aan voetbalclub AFC IJburg, hockeyclub AHC IJburg, en 'Hou Diemerpark Groen'. Op basis van de input van deze belanghebbenden, zijn de doelstellingen aangescherpt en vervolgens door het Stadsdeel vastgesteld.

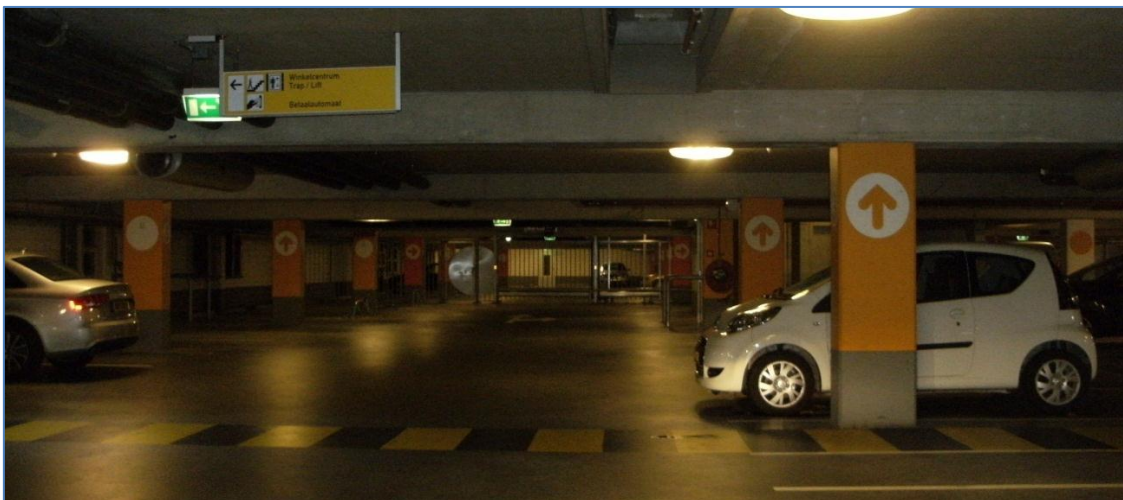
In een later stadium is 'Diemerpark voor iedereen' bij de proef betrokken.

Doelstellingen

De parkeerpilot is **geslaagd** als aan alle onderstaande doelstellingen wordt voldaan. Hier is sprake van als:

1. gedurende de onderzoeksmomenten de gemiddelde parkeerbezetting van alle openbare parkeerplaatsen in de onderzochte straten in fase 1 en 2 niet afwijkt van fase 0, tot een maximum van 90%;
2. een toename van de parkeerbezetting van de parkeerplaatsen in de parkeergarage wordt waargenomen gedurende de onderzoeksmomenten in fase 1 en 2 in vergelijking met fase 0, tot een maximum van 90%;
3. het aantal foutparkeerders gedurende de onderzoeksmomenten in fase 1 en 2 gelijk blijft of is gedaald in vergelijking met fase 0;
4. uit de enquête blijkt dat onder bezoekers van het Diemerpark draagvlak en acceptatie bestaat om gebruik te maken van de parkeergarage als parkeervoorziening voor het sportpark.

In andere gevallen is de parkeerpilot **niet** geslaagd.



Afbeelding 4: Parkeergarage IJburg.

Toelichting

- Onder een gemiddelde parkeerbezetting wordt verstaan de gemiddelde bezetting van alle openbare parkeerplaatsen gedurende alle onderzoeksmomenten per fase.
- Onder openbare parkeerplaatsen worden alle parkeerplaatsen verstaan behalve: invalideparkeerplaatsen, gereserveerde parkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor vergunninghouders en laad/losplaatsen.
- Er is sprake van een afwijking van de gemiddelde parkeerbezetting van alle openbare parkeerplaatsen in de onderzochte straten als het verschil tussen fase 0 en fase 1 of 2 groter is dan 10%. Door het hanteren van een percentage van 10% wordt de invloed van de statistische marge (toeval) en externe factoren zoveel mogelijk uitgesloten. In de rapportage wordt nader ingegaan op de verschillen tussen de gemiddelde parkeerbezetting in de buurt Oeverzeggestraat en de Diemerzeedijk.
- Voor de parkeergarage geldt dat sprake is van een toename van de parkeerbezetting van de parkeerplaatsen indien in fase 1 en 2 10% meer auto's parkeren in de parkeergarage in vergelijking met fase 0. Door het hanteren van een percentage van 10% wordt de invloed van de statistische marge (toeval) zoveel mogelijk uitgesloten.
- De maximale acceptabele parkeerbezetting op straat en in de parkeergarage tijdens drukke momenten is gesteld op 90%. Boven de 90% treedt veel zoekverkeer op en wordt de parkeercapaciteit als ontoereikend beschouwd.

4 Resultaten

4.1 PARKEERBEZETTING

Op de zaterdagen 8 september, 29 september en 3 november 2012 is tussen 10.00 en 16.00 uur een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Op deze dagen is elk uur de parkeerbezetting gemeten. Het onderzoek geeft antwoord op de volgende vragen:

- Hoe groot is de parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied?
- Hoe groot is de parkeerbezettingsgraad tijdens verschillende momenten van de dag en wat zijn de piekmomenten per straat?

Weersomstandigheden

De weersomstandigheden tijdens het veldwerk waren als volgt:

- zaterdag 8 september 2012: droog, half bewolkt met een temperatuur van ongeveer 22°C;
- zaterdag 29 september 2012: droog, half bewolkt met een temperatuur van ongeveer 14°C;
- zaterdag 3 november 2012: perioden met regen, zwaar bewolkt met een temperatuur van ongeveer 9°C.

Bijzondere omstandigheden

Gedurende de onderzoeksmomenten in fase 1 en 2 is de parkeerpilot geconfronteerd met de komst van de weekmarkt op het Joris Ivensplein. Deze weekmarkt is elke zaterdag geopend van 10 tot 17 uur voor publiek. De openingstijden van de weekmarkt vallen dus samen met de onderzoeksmomenten. De verkeersaantrekkende werking van de markt heeft mogelijk een negatieve invloed op de gemiddelde parkeerbezetting (grotere parkeervraag) van de openbare parkeerplaatsen in IJburg in fase 1 en 2, zowel op straat als in de parkeergarage. De impact van de markt op de gemiddelde parkeerbezetting is echter niet bekend. Ook is sprake geweest van andere activiteiten zoals 'Inside Design Amsterdam'. Door in de doelstelling een minimaal verschil te hanteren van 10%, is bij het trekken van de conclusies rekening gehouden met de mogelijke invloed van bijzondere omstandigheden op de parkeerbezetting van de parkeerplaatsen.

Parkeercapaciteit

In tabel 1 is de parkeercapaciteit van het gebied weergegeven. In de tabellen is onderscheid gemaakt tussen parkeren op straat en parkeren in de vakken. Het aantal parkeervakken is namelijk hard (te tellen), het aantal parkeermogelijkheden op straat is daarentegen afhankelijk van de wijze waarop wordt geparkeerd.

Het verschil tussen fase 0 en fase 1 en 2 wordt veroorzaakt doordat in fase 1 en 2 een parkeerverbod is ingesteld in de Oeverzeggestraat. In tegenstelling tot fase 1 en 2 is in fase 0 geen sprake van een parkeerverbod in de Oeverzeggestraat. De parkeercapaciteit is in deze fase dan ook groter dan in fase 1 en 2.

Fase	Parkeercapaciteit		Totaal
	Straat	Vakken	
0	112	324	436
1	88	324	412
2	88	324	412

Tabel 1: Parkeercapaciteit onderzoeksgebied onder verdeeld naar parkeren op straat en in parkeervakken.

Om de resultaten van de parkeerdrukmeting eerlijk met elkaar te kunnen vergelijken, moet uitgegaan worden van dezelfde parkeercapaciteit. De parkeercapaciteit heeft namelijk een directe relatie met de parkeerbezetting van de parkeerplaatsen. Daarom is als uitgangspunt gehanteerd dat in fase 0 alle geparkeerde auto's in de Oeverzeggestraat worden toegekend aan de buurt Oeverzeggestraat. Door geen rekening te houden met de mogelijkheid tot parkeren in de Oeverzeggestraat, is de parkeercapaciteit gedurende alle fases van het onderzoek gelijk.

De parkeercapaciteit is in tabel 2 uitgesplitst per buurt en of geparkeerd wordt op straat of in parkeervakken.

Buurt	Parkeercapaciteit		Totaal
	Straat	Vakken	
Buurt Diemerzeedijk	55	10	65
Buurt Oeverzeggestraat	33 ¹	173	206
Parkeergarage IJburg	0	141	141
Totaal	88	324	412

Tabel 2: Parkeercapaciteit onderzoeksgebied onder verdeeld naar parkeren op straat en in vakken.

In de tabel is te zien dat in het gebied in totaal 412 parkeerplaatsen zijn waarvan 141 in de parkeergarage. Naast de 141 openbare parkeerplaatsen heeft de parkeergarage ook nog enkele tientallen privéparkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

4.1.1 PARKEERGARAGE

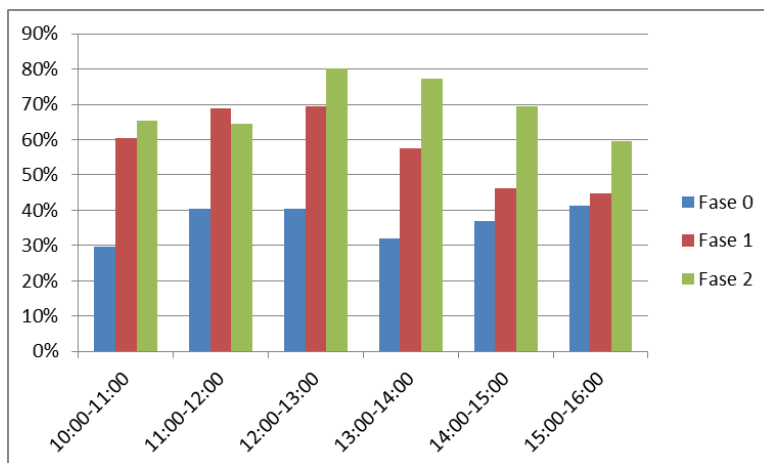
De bezettingsgraad in de parkeergarage laat over de gehele lijn een stijgende lijn zien. In tabel 3 is te zien dat de gemiddelde bezettingsgraad toeneemt van 41% in fase 0 naar respectievelijk 70% en 80% in fase 1 en 2. In absolute zin is sprake van een toename van respectievelijk 40 en 55 geparkeerde auto's.

Straat	Fase 0		Fase 1		Fase 2	
	Parkeer-bezetting	Aantal auto's	Parkeer-bezetting	Aantal auto's	Parkeer-bezetting	Aantal auto's
Parkeergarage	41%	58	70%	98	80%	113

Tabel 3: Resultaten gemiddelde parkeerbezetting tijdens het drukste uur.

De toename is in fase 2 over de gehele lijn groter dan 10%. Alleen in fase 1, tussen 14.00 uur en 16.00 uur, is sprake van een lagere toename. In figuur 2 is de volledige parkeerbezetting per onderzoeksmoment per fase weergegeven. Te zien is dat op geen enkel moment sprake is van een parkeerbezetting boven de 90%.

¹ In de buurt Oeverzeggestraat is het mogelijk om 's-avonds en in het weekend in de Diemerparklaan, de Lisdoddelaan, de Vennepluimstraat en de Zwanebloemlaan te parkeren op straat (buiten de parkeervakken). Deze parkeercapaciteit is geschat op ongeveer 33 parkeerplaatsen.



Figuur 2: Parkeerbezetting parkeergarage per fase uitgesplitst per uur.

Dat de gemiddelde parkeerbezetting in fase 2 hoger is in vergelijking met fase 1 wordt mogelijk veroorzaakt door de weersomstandigheden. In fase 1 was namelijk sprake van droog weer, terwijl in fase 2 sprake was van perioden met regen waardoor wellicht meer bezoekers gebruik hebben gemaakt van de auto.

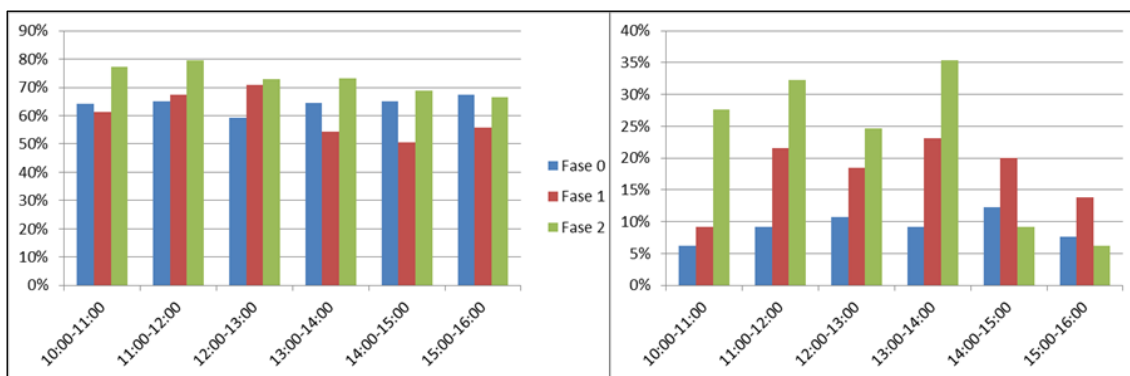
4.1.2 BUURTEN

De bezettingsgraad in de buurten Oeverzeggestraat en Diemerzeedijk is weergegeven in tabel 4. In de tabel is te zien dat gemiddeld genomen in de buurt Diemerzeedijk sprake is van een toename van de parkeerbezetting in fase 1 en 2 ten opzichte van fase 0. In de buurt Oeverzeggestraat is juist sprake van een afname van de gemiddelde parkeerbezetting in fase 1 ten opzichte van fase 0. In fase 2 is wel sprake van een toename van de gemiddelde parkeerbezetting ten opzichte van fase 0. Deze toename is echter kleiner dan 10%.

Straat	Fase 0		Fase 1		Fase 2	
	Parkeer-bezetting	Aantal auto's	Parkeer-bezetting	Aantal auto's	Parkeer-bezetting	Aantal auto's
Buurt Diemerzeedijk	9%	6	18%	12	23%	15
Buurt Oeverzeggestraat	64%	132	60%	124	73%	151

Tabel 4: Resultaten gemiddelde parkeerbezetting tijdens het drukste uur.

In figuur 3 is de gemiddelde parkeerbezetting per onderzoeksmoment weergegeven. Te zien is dat in de ochtenduren sprake is van een hogere parkeerbezetting. Dit geldt voor alle fases. Tevens valt op dat gedurende enkele meetmomenten in de middag in de buurt Diemerzeedijk in fase 2 sprake is van een lagere parkeerbezetting in vergelijking met fase 0. De oorzaak hiervoor is niet onderzocht. Te denken valt aan het wegblijven van de tuinders in verband met het einde van het seizoen, de slechte weersomstandigheden in fase 2.



Figuur 3: Parkeerbezetting per fase uitgesplitst per uur (buurt Oeverzeggestraat figuur links – buurt Diemerzeedijk figuur rechts).

Gemiddeld genomen is er per fase geen sprake van een toename van de parkeerbezetting van meer dan 10% in de buurt Oeverzeggestraat. In de Vennepluimstraat en in de IJburglaan is echter wel sprake van een parkeerbezetting van meer dan 90%. Deze parkeerbezetting is gemeten in alle fases en kan daarom niet gerelateerd worden aan het sportpark. Tenslotte valt op dat op een enkel onderzoeksmoment in de Diemerparklaan in fase 0 sprake is van een parkeerbezetting van 100%. Deze bezettingsgraad treedt niet op in de andere fases en onderzoeksmomenten en is mogelijk veroorzaakt door de goede weersomstandigheden in fase 0 (strandbezoek).

4.1.3 FOUTPARKEREN

Het gemiddeld aantal foutparkeerders is per fase weergegeven in tabel 5.

	Fase 0	Fase 1	Fase 2
Buurt Diemerzeedijk	0	1	7
Buurt Oeverzeggestraat	7	11	15
Parkeergarage IJburg	0	0	0

Tabel 5: Gemiddeld aantal foutparkeerders per uur per fase.

Uit tabel 5 concluderen wij dat het aantal foutparkeerders een stijgende lijn vertoont in de tijd. In fase 2 is het aantal foutparkeerders in de buurt Oeverzeggestraat zelfs verdubbeld ten opzichte van fase 0. Nadere analyse laat zien dat het merendeel van de foutparkeerders wordt waargenomen in de Vennepluimstraat. Mogelijk dat dit gerelateerd is aan het parkeerverbod in de Oeverzeggestraat. Omdat de toename van het aantal foutparkeerders met name is waargenomen in de Vennepluimstraat en in de Oeverzeggestraat, concluderen wij dat dit veroorzaakt wordt door bezoekers aan het Diemerpark.

4.2 ENQUÊTE

Tijdens de parkeerdrukmetingen van 29 september (fase 1) en 3 november (fase 2) is onder de bezoekers (sporters) van het sportpark een korte enquête gehouden. Bezoekers van het sportpark zijn geënquêteerd nabij de entree van de sportvelden.

Gegevens respondenten

Op 29 september zijn 61 mensen en op 3 november zijn 43 personen geënquêteerd. In totaal zijn er daarmee 104 respondenten geweest. Gezien het lage aantal per fase, is het trekken van statisch onderbouwde conclusies niet mogelijk. Wel kunnen de resultaten van de enquête als richtinggevend worden beschouwd.

Van de 104 respondenten is per fase bepaald hoeveel reguliere bezoekers en gasten geënquêteerd zijn. Een bezoeker wordt als gast beschouwd als hij/zij minder dan eenmaal per maand het sportpark bezoekt. In tabel 6 is de verdeling weergegeven.

Fase	Reguliere bezoekers	Gasten
Fase 1	35	26
Fase 2	26	17
Totaal	61	43

Tabel 6: Aantal geënquêteerd regulieren bezoekers en gasten per fase.

Als gekeken wordt naar de vervoerwijze van de respondenten, dan is te zien dat in fase 1 bijna 30% (10) van de reguliere bezoekers gebruik maakt van de auto. Dit aandeel neemt toe in fase 2 naar ruim 45% (12). Het is waarschijnlijk dat de weersomstandigheden in deze fase (perioden met regen) invloed hebben gehad op de toename van het gebruik van de auto. Het hoofdvervoermiddel onder de reguliere bezoekers is in beide fases echter de fiets. Meer dan de helft (54-69% / 14-24) maakt daar gebruik van. Bij de gasten maakt in beide fases ruim 82-85% (14-22) gebruik van de auto. Het overige gedeelte maakt gebruik van de fiets.

Voorts valt in beide fases op dat onder alle respondenten, slechts een enkeling naar het park loopt en dat het openbaar vervoer niet wordt gebruikt. In figuur 4 is de vervoerwijze per fase voor reguliere bezoekers en gasten weergegeven.



Figuur 4: Vervoerswijzen van de reguliere bezoekers en gasten, uitgesplitst per fase.

Motieven voor vervoerskeuze

Onder de respondenten is onderzocht wat het motief was om de gekozen vervoerwijze te gebruiken. Van de reguliere bezoekers hebben 22 respondenten gebruik gemaakt van de auto. De belangrijkste motieven voor deze groep respondenten zijn de snelheid en het gemak van het vervoermiddel. Van de gasten hebben 36 respondenten gekozen voor de auto als vervoermiddel. Ook deze groep respondenten geeft aan dat de snelheid en het gemak de belangrijke motieven zijn, om te kiezen voor dit vervoermiddel.

Wordt gekeken naar de groep reguliere bezoekers, die gekozen hebben voor de fiets als vervoermiddel, dan blijkt dat het merendeel van de respondenten dit doet vanuit het motief gemak. Slechts een klein deel van de respondenten geeft aan dat snelheid ook een motief is om te kiezen voor de fiets als vervoermiddel. Slechts een klein gedeelte van de gasten heeft ook gekozen voor de fiets als vervoermiddel. Het belangrijkste motief voor deze groep is naast het gemak, het ontbreken van parkeerplaatsen in het Diemerpark. Dit motief komt overigens ook voor bij de reguliere bezoekers. Het aanleggen van een parkeervoorziening kan voor een aantal respondenten dan ook aanleiding zijn, te kiezen voor de auto als vervoermiddel.

In tabel 7 zijn alle motieven voor de vervoerwijzen auto en fiets per type bezoeker weergegeven.

Vervoerwijze	Type bezoeker	Snelheid	Gemak	Milieu	Goedkoop	Anders
Auto	Reguliere bezoeker	8	5	0	3	7 ²
	Gast	24	8	2	1	9 ³
Fiets	Reguliere bezoeker	7	38	3	2	3 ³
	Gast	0	3	0	0	3 ⁴

Tabel 7: Reden voor keuze modaliteit (meerdere motieven per respondent mogelijk).

Waardering pilot

De waardering van de parkeerpilot is onderzocht door de respondenten een aantal stellingen voor te leggen. Tussen de antwoorden op de meeste stellingen van de reguliere bezoekers en de gasten, zijn geen grote verschillen waarneembaar. Dat de gasten vaker een neutraal antwoord hebben gegeven, kan veroorzaakt worden door de onbekendheid met de omgeving.

Van de 104 respondenten vinden 59 (34 reguliere bezoekers +25 gasten) respondenten het niet belangrijk dat het Diemerpark groen blijft. Ze vinden het belangrijker (57r+33g) dat het sportpark een eigen parkeervoorziening heeft. Ondanks dat door deze parkeervoorziening extra verkeer gaat rijden in het Diemerpark, zijn 40 (24r+16g) respondenten van mening dat dit niet resulteert in een verslechtering van de verkeersveiligheid op de wegen in het park. Een tweede grote groep respondenten (20r+18g) denkt neutraal over deze vraag of heeft geen mening.

De belangrijkste reden dat de respondenten een parkeervoorziening in het Diemerpark willen, is dat de loopafstand tot de parkeergarage als ver wordt beschouwd (46r+29g). Ook zijn 66 (39r+27g) respondenten van mening dat ze door de grote loopafstand daar teveel tijd mee kwijt zijn.

Iets minder stellig zijn respondenten over de impact van de parkeerpilot op de omgeving. Bijna de helft (27r+23g) is van mening dat de parkeerpilot leidt tot foutparkeren in de directe omgeving. Op deze stelling antwoorden namelijk ook 27 (16r+11g) respondenten neutraal.

² 4 x 'afstand' als reden aangegeven, gelijkmatig verdeeld over reguliere bezoekers en gasten.

³ 4 x 'ontbreken van parkeerplaatsen' als reden aangegeven, gelijkmatig verdeeld over reguliere bezoekers en gasten.

Het delen van een parkeerplaats met niet-sporters vinden 55 (31r+24g) respondenten geen probleem. Onder de reguliere bezoekers is ook nog een grote groep te vinden die deze vraag neutraal (17r) beantwoord.

Tenslotte vinden slechts 15 (10+5) respondenten dat de parkeergarage een goede oplossing is voor de sporters om de auto te parkeren. Het merendeel van de respondenten (30+29) is het niet eens met deze stelling.

In tabel 8 is de waardering van de pilot weergegeven.

	Reguliere bezoekers (61)				Gasten (43)			
	Eens	Neutraal	Oneens	N.v.t	Eens	Neutraal	Oneens	N.v.t
Het in stand houden van het groen in het Diemerpark is belangrijker dan het aanleggen van extra parkeerplaatsen.	6	14	34	7	8	6	25	4
De loopafstand van het sportpark tot de parkeergarage is niet te lang.	9	1	46	5	6	6	29	2
Deze pilot leidt tot foutparkeren in de directe omgeving.	27	16	11	7	23	11	4	5
Ik vind het niet erg als ik mijn parkeerplaats moet delen met niet-sporters.	31	17	8	5	24	9	3	7
Het sportpark heeft eigen parkeerplaatsen nodig.	57	2	1	1	33	4	2	4
Ik ben teveel tijd kwijt als ik moet parkeren in de parkeergarage.	39	14	2	6	27	11	3	2
De verkeersveiligheid in het Diemerpark verslechtert als daar auto's rijden.	12	20	24	5	7	18	16	2
De parkeergarage is een goede oplossing voor de sporters om de auto te parkeren.	10	17	30	4	5	7	29	2

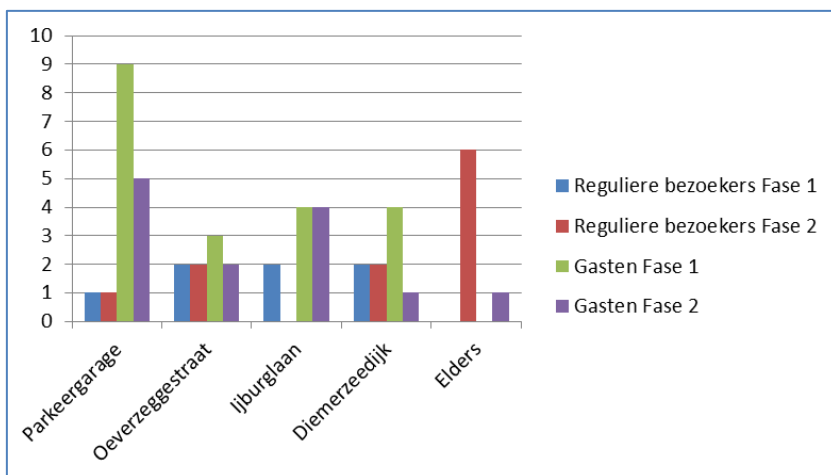
Tabel 8: Waardering parkeerpilot, uitgesplitst naar reguliere bezoekers en gasten.

Locatie parkeerplaats

Van de 104 respondenten hebben 58 respondenten gekozen voor de auto als vervoerwijze. Van 51 respondenten is bekend waar zij de auto hebben geparkeerd. Van de reguliere bezoekers is het parkeergedrag zeer wisselend. Mogelijk door de bekendheid in de buurt parkeert deze doelgroep verdeeld over de wijk. De parkeergarage wordt door slechts één reguliere bezoeker gebruikt.

De bezoekers (14) daarentegen maken wel gebruik van de parkeergarage. Ook de IJburglaan (8) is voor hen een aantrekkelijke locatie om de auto te parkeren.

In figuur 5 is de locatie weergegeven waar door de respondenten wordt geparkeerd.



Figuur 5: Locatie parkeren

Inloed pilot op de vervoerwijze

Het laatste aspect wat in de enquête is onderzocht, is of de pilot invloed heeft of heeft gehad op de keuze voor de vervoerwijze bij bezoekers, die gebruik maken van de auto als vervoerwijze. Uit analyse blijkt dat 12 (7r+5g) respondenten van vervoerwijze zijn veranderd of van plan zijn dit te doen. Het merendeel van de respondenten, reguliere bezoekers en gasten, doet dat niet. Zij geven aan dat een andere vervoerwijze teveel tijd kost. Reguliere bezoekers geven ook aan dat zij daar geen motivatie voor hebben. Naast het aspect tijd geven gasten ook nog aan dat de afstand een grote rol speelt in de keuze voor de huidige vervoerwijze.

In tabel 9 is weergegeven of de pilot resulteert of heeft geresulteerd in een andere vervoerwijze.

Motivatie	Reguliere bezoekers	Gasten
Ja, ik kom met het openbaar vervoer	1	0
Ja, ik ga met de fiets	5	5
Ja, ik kom te voet	1	0
Ja, ik ben gaan carpoolen	0	0
Ja, anders, namelijk	0	0
Nee, dat kost mij teveel tijd	10	12
Nee, de afstand is voor mij te groot	4	16
Nee, daar heb ik geen motivatie voor	19	3
Nee, ik gebruik de auto na het sporten voor een andere activiteit	9	4
Nee, anders, namelijk	13	2

Tabel 9: Motivatie om te kiezen voor vervoerwijze (meerdere antwoorden mogelijk).

Aanvulling fase 2

In fase 2 zijn aanvullend nog twee extra aspecten onderzocht.

Het eerste aspect wat is onderzocht, is wat de groep van 26 respondenten, die gebruik maken van de auto, als eerste hebben gedaan; het parkeren van de auto of het afzetten van de kinderen. Van deze groep geven 16 respondenten (5r+9g) aan dat zij eerst de auto parkeren om vervolgens naar het sportpark te lopen. De overige respondenten (5r+5g) zetten eerst de kinderen af, voordat zij de auto gaan parkeren.

Het tweede aspect wat is onderzocht is of van de 18 (10r+8g) respondenten, die gebruik maken van de auto als vervoerwijze en niet hebben geparkeerd in de parkeergarage, bereid zijn om dit wel te doen als dit geen kosten met zich mee brengt. Uit analyse blijkt dat 12 (7r+5g) respondenten wel in de garage te gaan parkeren als dit gratis is.

Overige reacties

Diverse keren is door respondenten aangegeven dat parkeergelegenheid bij het sportpark noodzakelijk is. Hiervoor is een aantal redenen aangedragen waaronder:

- geen parkeergelegenheid bij het sportpark en alleen betaald parkeren op afstand aanbieden als alternatief wordt als niet gastvrij ervaren voor bezoekende sportverenigingen;
- autobereikbaarheid van het sportpark wordt als noodzaak gezien in verband met de mindere mobiliteit van spelers die tijdens het sporten een blessure oplopen;
- de afstand van het winkelcentrum van IJburg naar het sportpark wordt als te ver ervaren. Zeker met kinderen;
- het parkeerprobleem wordt niet opgelost, maar verplaatst zich naar andere straten. De situatie wordt daarmee onveilig voor fietsverkeer en is geen goede oplossing voor bewoners.

Daarnaast is er diverse keren gereageerd dat het parkeren in de parkeergarage te duur is om als alternatief te kunnen dienen. Dit betaald parkeren zorgt er volgens respondenten voor dat mensen niet meer geneigd zijn om na het sporten nog even te blijven voor evaluatie of voor de gezelligheid, terwijl het hier bij sporten ook mede om draait.

Door diverse respondenten zijn reacties gegeven om de parkeersituatie rondom het Diemerpark te verbeteren. Daarvoor zijn de volgende suggesties, voor buiten het park, aangedragen:

- Het parkeren in de parkeergarage gratis maken.
- Een pendelbus in te stellen.
- Verbeteren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.
- Stimuleren van fietsverkeer.
- Aanleggen van 'groene' parkeergelegenheid.

4.3 OVERIGE RESULTATEN

Handhaving

Door handhaving zijn per weekend enkele tientallen automobilisten aangesproken die in de omgeving van de Overzeggestraat hun voertuig wilden parkeren. Zij hebben allen gehoor gegeven aan het verzoek hun voertuig in de nabijgelegen garage te parkeren en verder te lopen naar het sportpark. Het aantal uitgedeelde sancties in fase 1 komt overeen met het aantal foutparkeerders, zoals deze gemeten zijn in de parkeerdrukmeting.

Reacties bewoners

Vanuit omwonenden zijn enkele reacties binnen gekomen. De volgende reacties zijn van invloed op de proef:

- Diverse bewoners hebben aangegeven dat zij nog steeds veel last ervaren van 'vreemd' parkeren in de wijk.
- De aanwezigheid van handhaving wordt op prijs gesteld.
- De bewoners van de Overzeggestraat zijn niet blij met het parkeerverbod.
- Parkeertarief in de garage is te hoog. Door bewoners wordt voorgesteld om het parkeren op zaterdag en zondag, gratis of tegen een gereduceerd tarief aan te bieden. Dit voorkomt overlast in de omgeving, scheelt reistijd en maakt het gebruik van het sportpark aantrekkelijker.

Reacties sportverenigingen

Beide sportverenigingen hebben aangegeven dat onder hun leden weinig draagvlak is om de parkeergarage in te zetten als volwaardige parkeervoorziening van het sportpark. De belangrijkste bezwaren van deze sportverenigingen zijn:

- loopafstand sportpark – parkeergarage;
- hoge tarieven parkeergarage;
- het ontbreken van een parkeer en Kiss & Ride voorziening in het sportpark zelf;
- het uitlopen van de wedstrijden doordat spelers te laat arriveren;
- de afstand van de parkeergarage naar de sportvelden is voor ouderen en mindervaliden te ver.

Reacties verenigingen

De vereniging 'Hou Diemerpark Groen' is van mening dat de parkeerpilot is geslaagd. De vereniging geeft aan dat zij geconstateerd hebben dat het gebruik van de parkeergarage gedurende de pilot is toegenomen. Ook geven zij aan dat deze toename mede veroorzaakt wordt door evenementen zoals 'Inside Design Amsterdam'.

De vereniging 'Diemerpark voor iedereen' is van mening dat de parkeerpilot niet is geslaagd. Deze vereniging pleit vóór een parkeergelegenheid in het Diemerpark. Zij vinden dat het park alle mogelijkheden biedt om een toereikende recreatie- en sportvoorziening voor de wijk IJburg te worden, maar wel met een fatsoenlijke parkeervoorziening voor iedereen.

4.4 TOETSING DOELSTELLINGEN

In deze paragraaf zijn de resultaten van de parkeerbezetting en de enquête getoetst aan de doelstellingen uit hoofdstuk 3.

1. De parkeerpilot is geslaagd als gedurende de onderzoeksmomenten de gemiddelde parkeerbezetting van alle openbare parkeerplaatsen in de onderzochte straten in fase 1 en 2 niet afwijkt van fase 0, tot een maximum van 90%.

Toetsing

Op basis van de resultaten van het onderzoek concluderen wij dat gemiddeld genomen geen sprake is van een toename van de parkeerbezetting van meer dan 10% tijdens de onderzochte onderzoeksmomenten. In de Vennepluimstraat en in de IJburglaan is echter wel sprake van een parkeerbezetting van meer dan 90%. Bij een parkeerbezetting van meer dan 90% wordt een parkeervoorziening als vol beschouwd, omdat zoekgedrag gaat optreden. Deze parkeerbezetting wordt in alle fases gemeten, echter in de fases 1 en 2 op meerdere onderzoeksmomenten, in tegenstelling tot fase 0 waar sprake is van een enkel onderzoeksmoment. Omdat sprake is van een toename van het aantal momenten dat de bezettingsgraad meer dan 90% bedraagt, is de pilot op basis van deze doelstelling **niet** geslaagd.

2. De parkeerpilot is geslaagd als sprake is van een toename van de parkeerbezetting van de parkeerplaatsen in de parkeergarage gedurende de onderzoeksmomenten in fase 1 en 2 in vergelijking met fase 0, tot een maximum van 90%.

Toetsing

De toename van de parkeerbezetting in de parkeergarage bedraagt gemiddeld meer dan 10% gedurende de onderzoeksmomenten. Alleen in fase 1, tussen 14.00 uur en 16.00 uur, is sprake van een lagere toename.

Omdat gedurende dit tijdstip zowel de markt was geopend als sportwedstrijden werden georganiseerd, concluderen wij dat gedurende dit tijdstip de parkeergarage onvoldoende wordt gebruikt door sporters. Omdat het gaat om een periode van slechts twee uur en sprake is van een toename van net iets minder dan 10% tijdens deze onderzoeksmomenten, trekken wij de conclusie dat op basis van deze doelstelling de parkeerpilot desondanks **wel** is geslaagd.

3. De parkeerpilot is geslaagd als het aantal foutparkeerders gedurende de onderzoeksmomenten in fase 1 en 2 gelijk blijft of is gedaald in vergelijking met fase 0.

Toetsing

In zowel de buurt Diemerzeedijk als Oeverzeggestraat is gedurende de onderzoeksmomenten sprake van een toename van het aantal foutparkeerders in fase 1 en 2 ten opzichte van fase 0. Op de doelstelling foutparkeerders is de parkeerpilot daarom **niet** geslaagd.

4. De parkeerpilot is geslaagd als uit de enquête blijkt dat onder bezoekers van het Diemerpark draagvlak en acceptatie bestaat om gebruik te maken van de parkeergarage als parkeervoorziening voor het sportpark.

Toetsing

Uit de enquête is gebleken dat onder bezoekers van het sportpark weinig draagvlak bestaat om te parkeren in de parkeergarage. Het ontbreken van draagvlak wordt veroorzaakt, doordat de reguliere bezoekers van mening zijn dat het parkeren in de parkeergarage teveel tijd kost en dat de motivatie om daar te parkeren, ontbreekt. Ook vinden zij de loopafstand naar de parkeergarage ver. In de praktijk parkeert deze groep daarom verdeeld over de wijk en maken ze weinig gebruik van de parkeergarage. Gasten maken daar wel gebruik van. Desondanks heeft ook deze doelgroep om dezelfde redenen als de reguliere bezoeker bezwaar tegen het gebruik van de parkeergarage als parkeervoorziening voor het sportpark.

Beide doelgroepen geven duidelijk aan dat zij de parkeergarage geen goede parkeervoorziening vinden voor het sportpark. Het aspect prijs speelt als argument in beide doelgroepen een beperkte rol. Iets meer dan de helft van de respondenten, die gedurende de proef niet in de parkeergarage heeft geparkeerd, gaat wel in de parkeergarage parkeren als deze gratis ter beschikking wordt gesteld.

Omdat het draagvlak en de acceptatie om de parkeergarage te gebruiken als parkeervoorziening voor het sportpark ontbreekt, is de parkeerpilot op basis van de doelstelling resultaten van de enquête **niet** geslaagd.

5

Doorkijk naar toekomstige situatie

Ten tijde van de pilot was in het sportpark sprake van twee volledige en één half sportveld. Dit aantal zal in de toekomst toenemen tot zes. In de rapportage 'Sportpark Diemerpark – Parkeren en ontsluiting'⁴ is geconstateerd dat bij zes sportvelden 42 parkeerplaatsen nodig zijn om te voldoen aan de parkeerbehoefte.

Het definitieve aantal aan te leggen parkeerplaatsen moet nog door Stadsdeel Oost worden vastgesteld. In deze rapportage wordt het aantal van 42 benodigde parkeerplaatsen als criterium gebruikt. Deze 42 parkeerplaatsen betreft de minimaal benodigde parkeercapaciteit, waarbij als uitgangspunt is gehanteerd dat alle IJburgers de auto gebruiken als vervoerwijze van / naar het Diemerpark. De parkeerpilot heeft uitgewezen dat dit in de praktijk niet haalbaar is en dat mogelijk meer parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

In de huidige situatie is sprake van een parkeerbehoefte van minimaal 18 parkeerplaatsen (2 1/2 sportveld). Wanneer we doorkijken naar de toekomstige situatie met zes sportvelden, dan zal de parkeerbehoefte toenemen met 24 parkeerplaatsen.

In tabel 10 is zowel de huidige als de toekomstige gemiddelde parkeerbezetting van de parkeergarage weergegeven. In de tabel is uitgegaan van een parkeercapaciteit van 127 parkeerplaatsen (90% parkeerbezetting).

Fase	Huidige situatie		Toekomstige situatie	
	Parkeerbezetting met 2 1/2 sportveld	Restcapaciteit bij 90% (95%) bezetting	Parkeerbezetting met 6 sportvelden	Restcapaciteit bij 90% (95%) bezetting
Fase 0	58	66 (73)	82	45 (52)
Fase 1	98	26 (33)	122	5 (12)
Fase 2	113	11 (18)	137	-10 (-3)

Tabel 10: Vergelijking huidige situatie (twee sportvelden) met de toekomstige situatie (zes sportvelden).

In de tabel is te zien dat de parkeergarage op basis van de huidige situatie, voldoende capaciteit heeft om te voldoen als parkeervoorziening voor het sportpark. Het gebruik laat een duidelijk stijgende trend zien in fase 1 en 2 ten opzichte van fase 0. De doorkijk naar de toekomstige situatie laat echter een minder rooskleurig beeld zien. Te zien is dat bij een parkeerbezetting van 90% de parkeergarage nagenoeg onvoldoende capaciteit heeft om te voldoen als parkeervoorziening voor het sportpark. Boven de 90% parkeerbezetting treedt namelijk zoekgedrag op wat zich zal vertalen in een toenemende parkeerbezetting in de wijk.

⁴ ARCADIS, 21-08-2012

Door verbeterde registratiesystemen van parkeergarages verwachten wij dat de geaccepteerde parkeerbezetting van parkeergarages in de nabije toekomst zal verschuiven richting de 95%. De geaccepteerde parkeerbezetting zal echter nooit 100% worden, omdat altijd sprake kan zijn van foutparkeren in de parkeergarage zelf. Bij 95% parkeerbezetting heeft de parkeergarage, bij een gelijkblijvende populariteit onder niet sporters, net niet voldoende capaciteit.

Bij gelijkblijvende omstandigheden (geen uitbreiding van het sportpark) verwachten wij dat het gebruik van de parkeergarage verder zal toenemen, vanwege een groeiende populariteit van de weekmarkt en het winkelcentrum en door het op termijn afbouwen van de wijk IJburg. Als het sportpark wel wordt uitgebreid naar zes velden, is het dan ook mogelijk dat de geconstateerde restcapaciteit verder onder druk komt te staan.

Buurt

In tabel 10 is geen rekening gehouden met het feit dat een groot deel van de bezoekers niet bereid is te parkeren in de parkeergarage. De parkeerbehoefte van deze reguliere bezoekers en gasten zal dan ook ten koste gaan van de parkeer capaciteit in de buurten Oeverzeggestraat en Diemerzeedijk. Als reguliere bezoekers en gasten toch bereid zijn te parkeren in de parkeergarage, dan zal een gedeelte van de bezoekers elders parkeren, omdat de parkeergarage onvoldoende capaciteit heeft. Met name in de buurt Oeverzeggestraat is al sprake van een hoge parkeerbezetting, waardoor deze extra parkeervraag in beide situaties niet gewenst is.

Foutparkeren

Bij het onderzoeken van de parkeerbezetting is geconcludeerd dat bezoekers van het Diemerpark verantwoordelijk zijn voor de toename van het aantal foutparkeerders. Wij verwachten dan ook dat het aantal foutparkeerders in de buurt Oeverzeggestraat verder zal toenemen als het aantal sportvelden wordt uitgebreid naar zes. Momenteel parkeren de reguliere bezoekers en gasten van het Diemerpark hoofdzakelijk fout in de Vennepluimstraat en de Oeverzeggestraat. Het is aannemelijk dat na de uitbreiding van het sportpark meer straten te maken krijgen met foutparkeerders.

Conclusie

Op termijn heeft de parkeergarage IJburg onvoldoende capaciteit om te voldoen als parkeervoorziening voor het sportpark. Bij een toenemende populariteit van de parkeergarage kan dit tekort verder oplopen. De parkeervraag die niet in de parkeergarage opgevangen kan worden, zal zich verplaatsen naar de omliggende buurten. De parkeerbezetting en het aantal foutparkeerders zal toenemen wat zich vertaalt in toenemende overlast voor bewoners. Op termijn is de parkeergarage daarom geen volwaardige parkeervoorziening van het sportpark.

6

Conclusies en advies

In hoofdstuk 4 zijn de doelstellingen getoetst aan de resultaten van de parkeerbezettingsmeting en de enquête.

De parkeerpilot is geslaagd als aan alle onderstaande doelstellingen wordt voldaan. Hier is sprake van als:

1. gedurende de onderzoeksmomenten de gemiddelde parkeerbezetting van alle openbare parkeerplaatsen in de onderzochte straten in fase 1 en 2 niet afwijkt van fase 0, tot een maximum van 90%;
2. een toename van de parkeerbezetting van de parkeerplaatsen in de parkeergarage wordt waargenomen gedurende de onderzoeksmomenten in fase 1 en 2 in vergelijking met fase 0, tot een maximum van 90%;
3. het aantal foutparkeerders gedurende de onderzoeksmomenten in fase 1 en 2 gelijk blijft of is gedaald in vergelijking met fase 0;
4. uit de enquête blijkt dat onder bezoekers van het Diemerpark draagvlak en acceptatie bestaat om gebruik te maken van de parkeergarage als parkeervoorziening voor het sportpark.

We concluderen dat op drie van de vier doelstellingen de parkeerpilot **niet is geslaagd**.

De parkeerbezetting in de wijken Oeverzeggestraat en Diemerzeedijk is immers toegenomen. Ook wordt op diverse momenten in alle fases een parkeerbezetting van meer dan 90% gemeten. Voorts is het aantal foutparkeerders in fase 1 en 2 toegenomen ten opzichte van fase 0. Deze geconstateerde toename is niet gewenst. De parkeerpilot mag namelijk niet resulteren in een toename van het aantal foutparkeerders. Tenslotte is uit de enquête geconcludeerd dat onder reguliere bezoekers en gasten geen draagvlak bestaat om te parkeren in de parkeergarage. Dit geldt voor zowel reguliere bezoekers als gasten. Belangrijkste reden voor het ontbreken van draagvlak is dat de parkeergarage op een grote afstand van het sportpark is gelegen. Het overbruggen van deze afstand kost de bezoekers teveel tijd waardoor de motivatie ontbreekt. Dit is ook te zien op de Diemerzeedijk waar wel sprake is van een toename en ook van foutparkeerders, maar gezien de afstand is het geen aantrekkelijk alternatief. Wel heeft de parkeerpilot geresulteerd in een toename van de parkeerbezetting in de parkeergarage.

Tijdelijke situatie

Voor de korte termijn is de parkeergarage wel een goede oplossing. De parkeergarage heeft immers in de huidige situatie voldoende capaciteit om te voorzien in de parkeerbehoefte van het sportpark. Ook helpt deze parkeeroplossing mee om de parkeerbezetting in de onderzochte straten van IJburg te verminderen. Deze straten kennen immers een hoge parkeerbezetting. In de praktijk is te zien dat de parkeergarage alleen als deeloplossing functioneert. Een gedeelte van de reguliere bezoekers en gasten laat zich namelijk niet sturen en blijft buiten de parkeergarage parkeren.

Definitieve situatie

Voor de definitieve situatie is de parkeergarage geen volwaardige oplossing. Als gevolg van de uitbreiding naar zes sportvelden, zal de parkeerbehoefte van het sportpark ten opzichte van de tijdelijke situatie gaan toenemen. Op termijn heeft de parkeergarage onvoldoende capaciteit om deze parkeervraag op te vangen.

Vanwege het ontbreken van draagvlak is het echter ook een utopie dat alle reguliere bezoekers en gasten van het Diemerpark gaan parkeren in de parkeergarage. De bezetting van de parkeerplaatsen in de buurten Oeverzeggestraat en Diemerzeedijk zal dan ook toenemen, evenals het aantal foutparkeerders. Het aantal foutparkeerders is immers gerelateerd aan de bezoekers van het Diemerpark. Door de uitbreiding van het sportpark naar zes velden zullen de buurten meer parkeeroverlast gaan ervaren. De parkeergarage is dan ook geen volwaardige oplossing voor de definitieve situatie. Gedurende toernooien en andere piekmomenten in het gebruik van het sportpark, kan de parkeergarage echter wel dienen als overloopvoorziening om zodoende de wijk te ontlasten.

Als het Stadsdeel Oost toch wil voorzien in de mogelijkheid tot parkeren bij het sportpark, dan is een parkeervoorziening in of nabij het Diemerpark waarschijnlijk. De Diemerzeedijk is, gezien de loopafstand ook een minder alternatief. Een eventuele parkeervoorziening in het sportpark brengt wel andere problematiek met zich mee. Stadsdeel Oost geeft aan dat met name op werkdagavonden in IJburg een tekort aan parkeerplaatsen is. Voorkomen moet worden dat de parkeervoorziening van het sportpark een overloopparkeerplaats wordt voor de wijk IJburg. Het Stadsdeel moet daarom nadenken over de wijze waarop zij het gebruik van de parkeervoorziening gaat reguleren. Ook moeten alle belanghebbenden zich blijven inzetten om het gebruik van de **fiets te blijven** stimuleren. Uit de enquête is gebleken dat juist het ontbreken van deze parkeervoorziening reden kan zijn om te kiezen voor de fiets als vervoerwijze.



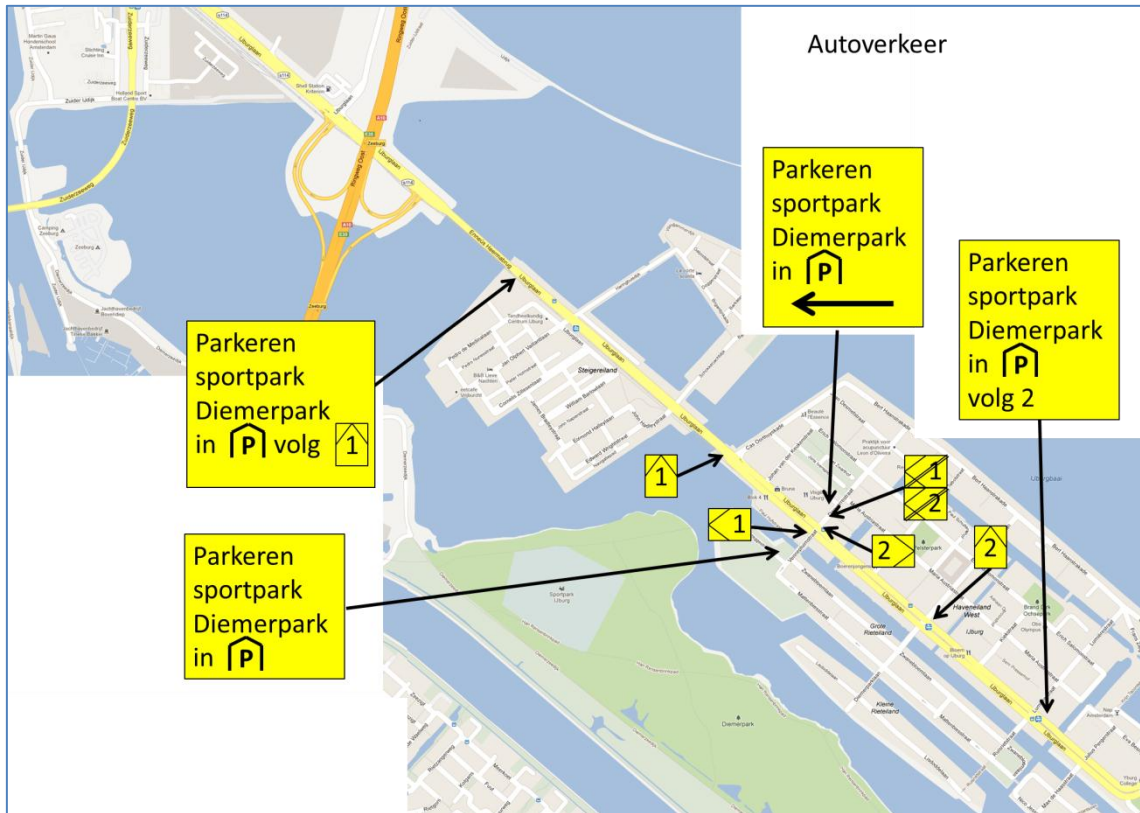
Afbeelding 5: Brug tussen de Oeverzeggestraat en het Diemerpark.

Naast het gebruik van een eventuele parkeervoorziening moet aandacht geschonken worden aan de wijze waarop het verkeer wordt afgewikkeld op de route van / naar de parkeervoorziening.

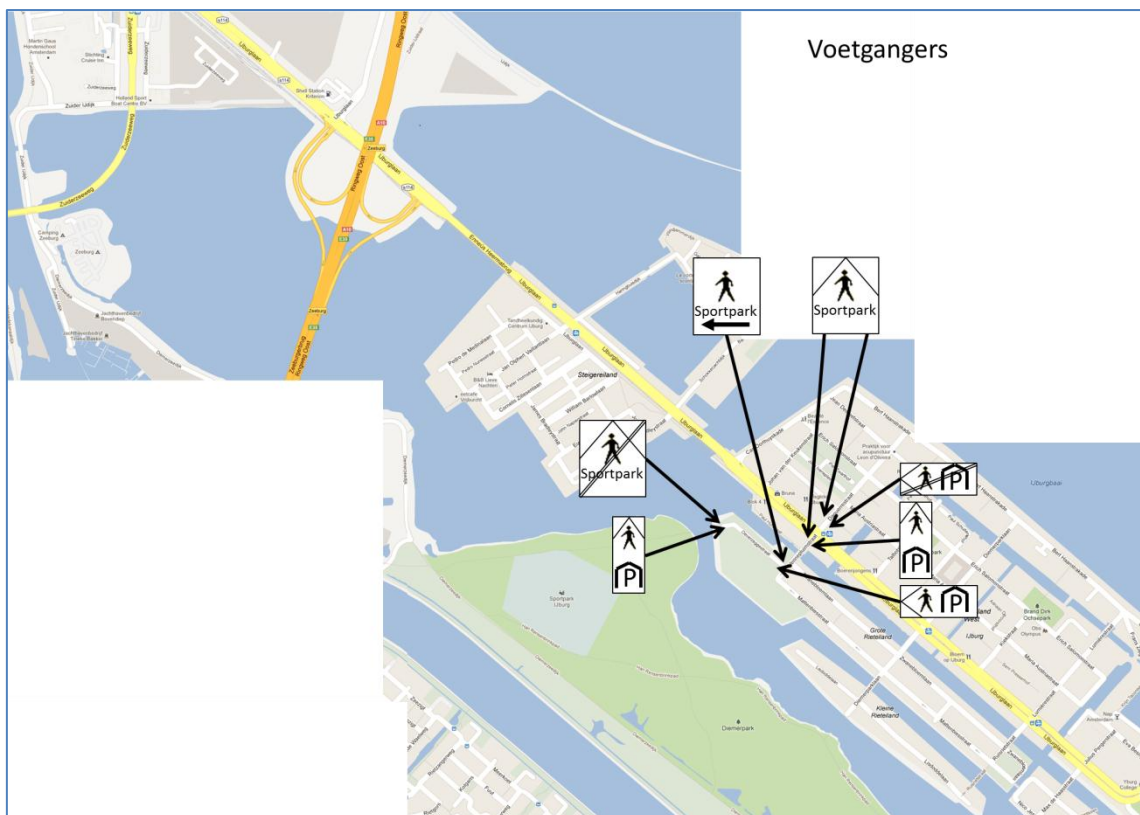
Bijlage 1 Bewegwijzering



Figuur 6: Bewegwijzeringsplan deel 1.



Figuur 7: Bewegwijzeringsplan deel 2.



Figuur 8: Bewegwijzeringsplan deel 3.

Bijlage 2 Enquête

Toelichting

Het sportpark IJburg heeft momenteel geen eigen parkeerplaats. Bezoekers van het sportpark parkeren in de directe omgeving wat door omwonenden als een probleem wordt ervaren. Stadsdeel-Oost is momenteel bezig met het aanleggen van extra sportvelden waardoor de overlast zal toenemen.

Datum:

1. Hoe vaak komt u hier?

- ☐ Dagelijks
☐ Wekelijks
☐ Maandelijks
☐ Minder dan 1 x per maand

2. Wat is uw vervoerswijze?

- ☐ Auto
☐ Openbaar vervoer (tram/bus) (ga verder met vraag 3)
☐ Fiets (ga verder met vraag 3)
☐ Lopend (ga verder met vraag 3)

2a. Wat heeft u als eerste gedaan?

- ☐ Parkeren van de auto
☐ Afzetten kinderen

2b. Waar heeft u uw auto geparkeerd?

- ☐ Parkeergarage (ga verder met vraag 3)
☐ Oeverzeggestraat
☐ IJburglaan
☐ Diemerzeedijk
☐ Niet van toepassing (is afgezet)
☐ Elders, namelijk

2c. Bent u bereid wel in de parkeergarage te parkeren als dit gratis kan?

- ☐ Ja
☐ Nee

3. Wat is uw activiteit in het Diemerpark?

- ☐ Zelf sporten (in het Diemerpark)
☐ Begeleid kinderen naar en van het sporten
☐ Bezoeker van het sportpark
☐ Toevallige passant die niets met het sportpark te maken heeft
☐ Anders, namelijk

4. Wat is uw motief om te kiezen voor de gekozen vervoerswijze?

- ☐ Snelheid
☐ Vervoer van deur tot deur (gemak)
☐ Goed voor het milieu
☐ Goedkoop (geen parkeer- of openbaar vervoerkosten)
☐ Anders, namelijk

Extra toelichting

Het Stadsdeel Oost is gestart met een pilot om voor nu en de toekomst, proefondervindelijk vast te stellen of het idee om gebruik te maken van de parkeergarage aan de IJburglaan een haalbare optie is. In deze parkeergarage zijn namelijk voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor de sporters. Het is daardoor niet nodig om extra parkeerplaatsen in het Diemerpark aan te leggen.

5. Bent u bekend met de pilot om te parkeren in parkeergarage Winkelcentrum IJburg?

- ☐ Ja
☐ Ja, maar ik weet er het fijne niet van
☐ Nee (ga verder met vraag 6)

5a. Via welke media bent u geattendeerd op deze pilot

- ☐ Borden op straat
☐ Informatie via sportvereniging
☐ Krant
☐ Gemeentelijke informatie (krant, flyer, website, etc.)
☐ Anders, namelijk

6. Wat is uw mening over deze pilot (eens / neutraal / oneens)?

	Eens	Neutraal	Oneens
Het in stand houden van het groen in het Diemerpark is belangrijker dan het aanleggen van extra parkeerplaatsen			
De loopafstand van het sportpark tot de parkeergarage is niet te lang			
Deze pilot leidt tot foutparkeren in de directe omgeving			
Ik vind het niet erg als ik mijn parkeerplaats moet delen met niet-sporters			
Het sportpark heeft eigen parkeerplaatsen nodig			
Ik ben teveel tijd kwijt als ik moet parkeren in de parkeergarage			
De verkeersveiligheid in het Diemerpark verslechtert als daar auto's rijden			
De parkeergarage is een goede oplossing voor de sporters om de auto te parkeren			

7. Leidt de pilot bij u tot of heeft de pilot bij u geresulteerd in de keuze voor een andere vervoerswijze?

- ☐ Ja, ik kom met het openbaar vervoer
☐ Ja, ik ga met de fiets
☐ Ja, ik kom te voet
☐ Ja, ik ben gaan carpoolen
☐ Ja, anders, namelijk
☐ Nee, dat kost mij teveel tijd
☐ Nee, de afstand is voor mij te groot
☐ Nee, daar heb ik geen motivatie voor
☐ Nee, ik gebruik de auto na het sporten voor een andere activiteit (boodschappen, bezoek, etc)
☐ Nee, anders, namelijk

8. Zijn er nog aanvullende maatregelen nodig om de proef te doen slagen? Of mist u zaken in de pilot?

.....

9. Woont u in IJburg?

- ☐ Ja
☐ Nee, in een andere wijk van Amsterdam
☐ Nee, buiten Amsterdam

10. Wat is uw geboortjaar?

.....

11. Omcirkel geslacht M / V

Bijlage 3

Resultaten parkeerdrukmeting

Colofon

PARKEERPILOT SPORTPARK IJBURG (DIEMERPARK)

OPDRACHTGEVER:

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Oost

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

Roel Toonen

GECONTROLEERD DOOR:

Robert Groenhof

VRIJGEGEVEN DOOR:

Robert Groenhof

4 februari 2013
076631292:B

ARCADIS NEDERLAND BV
Utopialaan 40-48
Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Tel 073 6809 211
Fax 073 6144 606
www.arcadis.nl
Handelsregister 9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.