

Onderzoeksopzet

P+R

Rekenkamer Amsterdam

16 april 2025



Onderzoeksopzet

P+R

Rekenkamer Amsterdam

16 april 2025

DEFINITIEF

Deze onderzoeksopzet is een document van de Rekenkamer Amsterdam en bevat de opzet van het onderzoek *P+R*.

Inhoudsopgave

	Aanleiding	4
1	De autoluwe stad	4
2	P+R	5
	Opzet onderzoek	8
3	Doelstelling en onderzoeksvragen	8
	3.1 Doelstelling	8
	3.2 Onderzoeksvragen	8
4	Aanpak	9
5	Afbakening	9
6	Planning en onderzoeksteam	10
	6.1 Planning	10
	6.2 Onderzoeksteam	10
7	Verantwoording	10
	Eindnoten	12

Aanleiding

1 De autoluwe stad

De groeiende stad slibt langzaam dicht

Amsterdam krijgt steeds meer inwoners, forenzen en bezoekers.¹ Daarmee stijgt ook het aantal verplaatsingen van, naar en binnen de stad. Deze toenemende verkeersdruk leidt ertoe dat de verschillende vervoersmiddelen elkaar steeds meer in de weg gaan zitten en het verkeer vast komt te staan. De auto rijdt te langzaam, het ov kan niet ongehinderd doorrijden, er is te weinig ruimte voor de grote fietsstromen, de stoepen zijn - mede door allerlei obstakels - te smal voor voetgangers en de openbare ruimte wordt onaantrekkelijk. Het gebrek aan doorstroming en comfort zorgt bovendien voor irritaties, stress en onveilige situaties. Met als gevolg dat kwetsbare deelnemers, zoals kinderen en ouderen, zich terugtrekken uit het verkeer en de openbare ruimte. De verwachting is dat zonder ingrijpen het autoverkeer nog eens met 28% zal toenemen en het fiets- en ov-verkeer met circa 40%. Ook het bedrijfsmatige verkeer, zoals taxi's en logistiek, zal met de stad meegroeien.²

Scherpere keuzes nodig om Amsterdam leefbaar en bereikbaar te houden

De openbare ruimte in Amsterdam is schaars. In de groeiende stad lukt het volgens de gemeente niet meer om de openbare ruimte te verdelen tussen alle verkeersmodaliteiten en andere verblijfsfuncties zoals voorheen gebeurde. Het zou niet meer passen.³ Tegelijkertijd wil de gemeente de groei opvangen binnen de bestaande stad ("verdichting"). Dat maakt het nog noodzakelijker om de druk van verkeer op de openbare ruimte te verlichten.⁴

Amsterdam maakt ruimte voor een aantrekkelijker verblijfsklimaat

In de *Omgevingsvisie 2050* (2021) en het *Koersdocument Amsterdam maakt ruimte* (2023) wil de gemeente een beter evenwicht realiseren tussen verkeer (verplaatsen) en verblijfsfuncties. Er moet breder gekeken worden naar alle aspecten, zoals inclusiviteit, duurzaamheid, gezondheid en verkeersveiligheid. Het welzijn van Amsterdammers wordt daarmee voorop gesteld, waarbij sociale en ecologische grenzen worden bewaakt. Dit moet leiden tot een leefomgeving die uitnodigt tot spelen, ontmoeten en bewegen, die voor iedereen toegankelijk is, met meer ruimte voor groen en klimaatadaptie, een schone lucht en minder geluidsoverlast. Het uitgangspunt voor mobiliteit is dat iedereen kan meedoen in de samenleving en betrouwbaarheid is daarbij belangrijker dan snelheid. Doorstroming wordt kortom minder bepalend voor de inrichting van de openbare ruimte.⁵

De mobiliteitstransitie: minder auto en meer lopen, fietsen en ov

Onderdeel van het realiseren van deze gezonde, ontspannen en veilige stad in de plannen van de gemeente is de mobiliteitstransitie. Deze houdt vooral een verschuiving van auto naar andere vervoersmiddelen in. Amsterdammers verplaatsen zich bij voorkeur lopend, fietsend of met het ov. Aanvullend kunnen zij gebruikmaken van een aanbod aan deelmobiliteit; de privéauto is de allerlaatste optie.^a Het gaat hiermee om een overgang naar duurzame, kleinere vervoersmiddelen, van bezit naar gebruik en naar multimodale verplaatsingen, waarbij vaker overgestapt moet worden tussen de verschillende vervoersmiddelen.

^a Dit wordt ook wel aangeduid met het STOMP-principe, dat staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten (waaronder deelvervoer) en de Privéauto.

Met de *Mobiliteitsaanpak 2030* (2013), de bijbehorende *Uitvoeringsagenda Mobiliteit* (2015) en de *Agenda Amsterdam Autoluw* (2020) heeft de gemeente het afgelopen decennium al gewerkt aan 'meer ruimte voor lopen, fietsen, ov en verblijven' door 'minder auto(parkeren)'. De focus lag in eerste instantie op het centrum, maar de autoluwe ambitie breidt zich steeds verder over de stad uit. Zo is bijvoorbeeld buiten de ring ook betaald parkeren ingevoerd. In 2050 moet de hele stad autoluw zijn.⁶

Uitvoerbaarheidsgrenzen vanwege beperkte financiële middelen

Om deze ambities te realiseren van een aantrekkelijkere openbare ruimte met meer ruimte voor lopen, fietsen en ov, zijn grote investeringen nodig in de openbare ruimte en infrastructuur. Daarnaast wil de gemeente de groei meer spreiden door stedelijke kernen buiten de ring en in de regio door te ontwikkelen ("meerkernigheid"), waarvoor betere (regionale) verbindingen tot stand moeten komen. Tegelijkertijd zijn de financiële middelen beperkt. In verschillende documenten van het afgelopen decennium is te lezen dat investeringen daardoor eerder achterbleven bij de groei van de stad.⁷ Daarnaast is in het *Amsterdamse akkoord 2022-2026* gekozen om prioriteit te geven aan "stadsbehoud", omdat de toegenomen druk op de openbare ruimte ook leidt tot stijgende beheer- en onderhoudskosten. Maar in de *Begroting 2025* is alweer opgenomen dat deze budgetverschuiving niet houdbaar is, omdat herinrichtingen in de bestaande stad ("stadsverbetering") en grote investeringen voor de bereikbaarheid van de nieuwe stad ("stadsontwikkeling") nodig blijven.⁸

2 P+R

Parkeren + Reizen (P+R) is een van de maatregelen die in de *Uitvoeringsagenda Mobiliteit* (2015) en de *Agenda Amsterdam Autoluw* (2020) was opgenomen om "meer ruimte te maken door minder autoparkeren" en daarvoor "vervoersmiddelen met een groot ruimtebeslag zoveel mogelijk op te vangen buiten het centrum".⁹ Ook in de huidige *Omgevingsvisie 2050* (2021) en het *Koersdocument Amsterdam maakt ruimte* (2023) komt P+R, met name in de vorm van regionale hubs, terug als instrument voor de autoluwe stad en om Amsterdam leefbaar en bereikbaar te houden.¹⁰

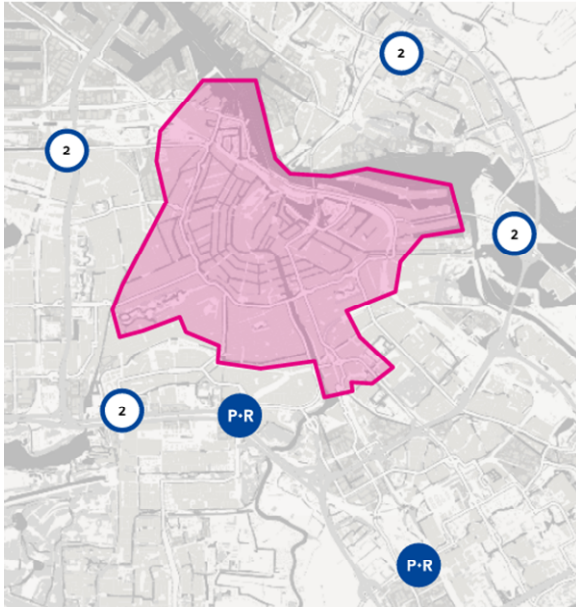
P+R: het opvangen van auto's aan de rand van de stad

Het concept 'P+R' houdt in dat bezoekers van Amsterdam hun auto voordelig kunnen parkeren aan de rand van de stad, waarna zij met het ov doorreizen naar het centrum. Zo wil de gemeente autobezoekers stimuleren om niet met de auto door te rijden naar het centrum. Dit moet bijdragen aan het bereikbaar houden van de binnenstad en het verminderen van de parkeer- en verkeersdruk aldaar. P+R-gebruikers moeten daarom bij de parkeerautomaat aantonen dat zij daadwerkelijk met het ov zijn doorgereisd naar het centrum om het goedkope parkeertarief te krijgen (de zogeheten "centrumcheck").¹¹

Momenteel elf Amsterdamse P+R's

De gemeente Amsterdam biedt P+R-al sinds 1996 aan.¹² Begin 2025 gaat het om elf P+R-locaties in Amsterdam, waarvan één in Weesp. In figuur 2.1 is weergegeven waar de gemeentelijke P+R-locaties (exclusief Weesp) zich bevinden binnen de stadsgrenzen en hoe deze locaties zich verhouden tot het centrumgebied.¹³

Figuur 2.1 - Locatie Amsterdamse P+R-locaties (excl. Weesp) t.o.v. stadsgebied



Bron: Gemeente Amsterdam, *Parkeren + Reizen (P+R)*, via: <https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeren-reizen/>

Vraagtekens over effectiviteit van P+R

Het beleidsstuk *P+R: slimmer, goedkoper, gericht* is eind 2011 door het college van B en W vastgesteld. Omdat P+R in het afgelopen decennium een steeds belangrijkere beleidsmatige functie kreeg in het sturen op de mobiliteitstransitie en de bereikbaarheid van Amsterdam, is het P+R-beleid eind 2021 geactualiseerd. Daarbij concludeerde gemeente Amsterdam dat het gebruik van P+R sinds 2012 was toegenomen tot circa 860.000 parkeertransacties per jaar. Hoewel P+R daarmee in absolute aantallen veel wordt gebruikt, was het effect op de parkeer- en verkeersdruk echter beperkt. Zonder P+R zou namelijk 20% van de gebruikers met de auto zijn doorgereden naar het centrum en circa 35% had anders de volledige reis met het ov gemaakt. Volgens de gemeente was P+R op dat moment daarmee vooral “een gastvrije maatregel voor de bezoeker van Amsterdam”. Dit roept de vraag op of de beleidsaanpassingen sinds 2021 ervoor gezorgd hebben dat P+R een effectievere bijdrage is gaan leveren aan de autoluwe stad.¹⁴

Kostendekkendheid van P+R is een terugkerend probleem

Het beleidsstuk *P+R: slimmer, goedkoper, gericht* (2011) was er mede op gericht om het toenmalige exploitatietekort van € 1,6 miljoen te verkleinen.¹⁵ Sindsdien zijn de P+R-tarieven lange tijd niet meer aangepast, in tegenstelling tot de verhogingen en uitbreidingen van het betaald straatparkeren. Door inflatie en investeringen in parkeerautomaten zou het exploitatietekort oplopen tot € 4,0 miljoen in 2025. In het *Amsterdams Akkoord 2022-2026* is daarom opgenomen dat P+R stapsgewijs kostendekkend moet worden gemaakt per 2025. Bij een tussentijdse wijziging in 2023 zijn daartoe de P+R-tarieven verhoogd: van € 1 naar € 6 euro (dal) en van € 8 naar € 13 euro (spits). In 2025 zou bepaald worden of een extra tariefverhoging nodig is om P+R ook na 2025 kostendekkend te houden.¹⁶

P+R-capaciteit onder druk in de groeiende, autoluwe stad

De actualisatie (2021) en tussentijdse wijziging (2023) van het P+R-beleid komen verder voort uit de ontwikkeling dat de huidige P+R-locaties steeds meer “in de (autoluwe) stad” komen te liggen door de groei van de stad, de bijbehorende inzet op meerkernigheid/verdichting en de uitbreiding van het betaald straatparkeren. De gemeente wil daarom dat ook bezoekers met

andere bestemmingen dan het centrum gebruik kunnen gaan maken van P+R. Tegelijkertijd is er minder plaats voor P+R binnen de stadsgrenzen. Sommige huidige P+R-locaties krijgen andere functies vanwege gebiedsontwikkeling, zoals Zeeburg I, dat recent is gesloten. Het vinden van alternatieve locaties is door de schaarse openbare ruimte en het beperkte budget lastig. Bovendien wil de gemeente de huidige P+R-locaties omvormen tot stadshubs, waar naast een goede ov-aansluiting een aanbod aan deelmobiliteit beschikbaar komt en waar met name bewoners hun auto op afstand kunnen parkeren. De inzet is om de huidige P+R-functie voor bezoekers te verleggen naar hubs in de regio, waarmee automobilisten eerder overstappen op het ov naar Amsterdam. Maar ook het realiseren van regionale hubs zou complex zijn vanwege een gebrek aan budget en lokaal draagvlak.¹⁷

Begin 2025 zijn er verschillende artikelen in de Amsterdamse media verschenen over het sluiten van stedelijke P+R-terreinen en de verlegging naar regionale hubs.¹⁸ Uit de bespreking in de raadscommissie Mobiliteit, Openbare ruimte en Water (d.d. 13 februari 2025) blijkt dat ook binnen de raad zorgen leven en discussie bestaat over deze ontwikkeling.¹⁹

Opzet onderzoek

3 Doelstelling en onderzoeksvragen

De gemeente Amsterdam biedt P+R al zo'n dertig jaar aan, waarbij het zich heeft ontwikkeld tot een belangrijk instrument voor de autoluwe stad. Hoewel P+R veel gebruikt wordt, zijn er tegelijkertijd vragen over wat het daadwerkelijk bijdraagt aan minder auto's in de stad en wat het de gemeente kost. In 2025 moet P+R volgens het coalitieakkoord kostendekkend zijn gemaakt én zou een besluit volgen of een extra tariefverhoging nodig is om P+R ook na 2025 kostendekkend te houden. Met de steeds verdere groei van de stad en de autoluwe ambities staat de gemeente bovendien voor nieuwe keuzes rondom de huidige P+R-functie, waarover zorgen en discussie bestaan in zowel de raad als de samenleving. Dit alles is voor ons de aanleiding om te gaan onderzoeken wat er anno 2025 bekend is over de doeltreffendheid en doelmatigheid van P+R van de gemeente Amsterdam.

3.1 Doelstelling

Het doel van ons onderzoek is om de gemeenteraad te informeren over wat er bekend is over de doeltreffendheid en doelmatigheid van P+R van de gemeente Amsterdam. We zullen hiervoor eerst het Amsterdamse P+R-beleid, inclusief de doelstellingen in beeld brengen. Vervolgens gaan we na wat de gemeente zelf aan informatie beschikbaar heeft over de doelrealisatie en kosten. Daarnaast zullen we ervaren succes- en knelpunten bij betrokken partijen inventariseren. De verzamelde informatie kan handvatten bieden bij de verdere afwegingen en besluitvorming over de plaats van P+R binnen de mobiliteitstransitie en de tariefstelling. Daarmee willen we de raad ondersteunen in zijn kaderstellende taak. Voor het goed kunnen uitoefenen van de controlerende taak, zullen we daarnaast nagaan of, en zo ja, welke mogelijkheden er zijn om de raadsinformatievoorziening rondom P+R te verbeteren. Ook kan het onderzoek aanknopingspunten bieden om de kwaliteit van het P+R-beleid en de interne monitoring van de gemeente Amsterdam te verbeteren.

3.2 Onderzoeksvragen

De hoofdvraag voor dit onderzoek luidt als volgt:

Wat is bekend over de doeltreffendheid en doelmatigheid van P+R van de gemeente Amsterdam?

Om deze hoofdvraag te beantwoorden, hebben we de volgende deelvragen geformuleerd:

1. Is het P+R-beleid van de gemeente Amsterdam voldoende helder?
2. In hoeverre heeft de gemeente Amsterdam zicht op de doelrealisatie en kosten van P+R?
 - a. Welke informatie wordt er door de ambtelijke organisatie verzameld over de prestaties, resultaten, effecten en kosten?
 - b. In hoeverre wordt deze informatie ook met de gemeenteraad gedeeld?
3. Welke succes- en knelpunten worden ervaren rondom P+R van de gemeente Amsterdam?

4 Aanpak

Bij de eerste en tweede deelvraag zullen we het P+R-beleid van de gemeente Amsterdam en de bestaande monitoring- en verantwoordingsinformatie rondom P+R in beeld brengen. De hoofdactiviteit is een documentenanalyse. We zullen daarbij bestaande openbare en interne documenten bestuderen, waarbij gedacht kan worden aan P&C-documenten, (regionale) beleidstukken, raadsstukken en overige voortgangsrapportages, (kosten)overzichten, onderzoeken (inclusief klanttevredenheidsonderzoeken) en evaluaties. Waar nodig en mogelijk vragen we verder uitdraaien van data(-analyses) op bij de ambtelijke organisatie. Daarnaast zullen we aanvullende gesprekken voeren met de ambtelijke organisatie over het beleid en de inrichting van de monitoring en verantwoording.

Waar het bij deelvraag 2 meer gaat om kwantitatieve monitoringsinformatie over prestaties, resultaten, effecten en kosten, zullen we bij deelvraag 3 meer kwalitatieve informatie over de doeltreffendheid en doelmatigheid van P+R van de gemeente Amsterdam in beeld brengen. Naast de bovenstaande documentenanalyse zullen we hiervoor gesprekken voeren met betrokken ambtenaren en andere partijen die een belangrijke rol vervullen bij P+R, zoals (regionale) samenwerkingspartners. De uitkomst is een inventarisatie van succes- en knelpunten rondom de huidige P+R's van de gemeente Amsterdam en de gewenste transformatie naar (regionale) hubs.

5 Afbakening

Gemeentelijke versus regionale P+R's

Ons onderzoek richt zich op de P+R's die worden aangeboden door de gemeente Amsterdam. Het kan hierbij gaan om P+R-locaties in eigendom van de gemeente, maar ook om particuliere aanbieders die een vergoeding van de gemeente krijgen om P+R-plaatsen beschikbaar te stellen. Momenteel zijn er elf gemeentelijke P+R's binnen de stadsgrenzen van Amsterdam en Weesp. Daarnaast zijn er P+R-locaties in de regio. De gemeente Amsterdam heeft geen directe (financiële) rol bij de bestaande P+R-locaties in de regio, zodat deze locaties in principe niet binnen onze onderzoekscope vallen. Wel heeft de gemeente de beleidsambitie om meer in te zetten op regionale P+R's en werkt daarvoor regionaal samen binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.²⁰ Daarom zullen regionale P+R's wel een onderwerp van aandacht zijn in ons onderzoek. Dat geldt met name voor het in beeld brengen van het (regionale) P+R-beleid bij deelvraag 1 en voor deelvraag 3 waar we ook succes- en knelpunten inventariseren rondom de gewenste transformatie naar (regionale) hubs. Indien nodig zullen we de Vervoersregio Amsterdam (VRA) bij het onderzoek betrekken.

Focus op beleid, monitoring en verantwoording

De focus van ons onderzoek ligt op het beleid, de monitoring en bestuurlijke verantwoording rondom P+R. Deze verantwoordelijkheden zijn verdeeld over de directie Verkeer en Openbare Ruimte (beleid) en de directie Parkeren (uitvoering en monitoring).²¹ We zullen zodoende beide directies in ons onderzoek betrekken. We doen echter geen diepgravend onderzoek naar de uitvoeringskant. Succes- en knelpunten bij de uitvoering kunnen bij de inventarisatie van deelvraag 3 wel aan bod komen.

Te onderzoeken periode

Het uitgangspunt is het in 2025 geldende P+R-beleid van de gemeente Amsterdam en de huidige wijze van interne monitoring en verantwoording aan de Amsterdamse raad. Waar nodig en mogelijk willen we ook ontwikkelingen door de tijd in beeld brengen. Het gaat dan

bijvoorbeeld om beschikbare monitoringsinformatie over trends in prestaties, resultaten en effecten, maar ook om relevante beleidsverschuivingen of wijzigingen in de wijze waarop de raad wordt geïnformeerd over P+R. Hiermee kunnen we voor de raad een contextueel overzicht schetsen hoe P+R zich het afgelopen decennium heeft ontwikkeld, mede om de huidige situatie te kunnen duiden.

6 Planning en onderzoeksteam

6.1 Planning

De uitvoering van het onderzoek zal plaatsvinden vanaf april 2025. We streven ernaar het onderzoek eind 2025 te publiceren.

De doorlooptijd en diepgang van dit onderzoek zijn mede afhankelijk van de afspraken die wij met de gemeente en betrokken partijen kunnen maken over het aanleveren van informatie en het voeren van gesprekken.

6.2 Onderzoeksteam

Onderzoeksteam	
Directeur	Annelies Daalder
Projectleider	Jurriaan Kooij
Onderzoeker	Caroline van Zon

7 Verantwoording

Thema mobiliteit in Onderzoeksprogramma 2024

Het thema mobiliteit staat sinds 2024 in ons onderzoeksprogramma. De aanleiding hiervoor was dat we bij het voorbereiden van (eerdere) onderzoeksprogramma's merkten dat dit thema leeft onder raadsleden en Amsterdammers. Zo kregen we bij een brede uitvraag onder Amsterdammers naar mogelijke onderzoeksonderwerpen (eind 2022) veel suggesties over mobiliteit en de bereikbaarheid van de stad, waaronder over parkeren en de toegankelijkheid van ov-haltes. Ook ontvingen we een uitgebreide onderzoeksuggestie van een belangengroep rondom het gemeentelijk ov-beleid. Verder heeft de raad de nodige schriftelijke vragen en tal van moties aangenomen over allerlei andere onderwerpen gerelateerd aan mobiliteit. Daarnaast droegen raadsfracties tijdens de consultatie voor het onderzoeksprogramma een aantal onderwerpen rondom mobiliteit aan.

Brede verkenning naar mobiliteit

In de periode november 2024 - februari 2025 hebben we een brede verkenning uitgevoerd naar het omvangrijke thema mobiliteit. We hebben daarbij de hoofddocumenten van het Amsterdamse mobiliteitsbeleid bestudeerd. Voor mogelijke onderzoeksonderwerpen bekeken we tevens specifieke beleidsstukken. Ook vroegen we raadsfracties naar hun interesses en zorgen. Diverse fracties hebben hierop gereageerd en suggesties aangedragen. Daarnaast voerden we oriënterende gesprekken met betrokken ambtenaren.

Keuze voor meerdere onderzoeken

In onze [Beleidsvisie 2023-2028](#) is aangegeven dat we verschillende thema's uit het onderzoeksprogramma meerdere jaren zullen doorlopen, waarbij we binnen één thema diverse onderzoeken kunnen doen. Gezien de veelzijdigheid van mobiliteit zullen we ook voor dit thema verschillende onderzoeken uitvoeren. Daarmee denken we beter recht te kunnen doen aan de specifieke kenmerken en vraagstukken die spelen bij de verschillende beleidsvelden en activiteiten binnen het brede thema mobiliteit.

Op basis van onze brede verkenning hebben we een aantal onderzoeksonderwerpen geselecteerd. We hebben hierbij rekening gehouden met een verdeling over de verschillende vervoersmiddelen. We beginnen nu met twee onderwerpen. We houden er rekening mee dat hier een onderzoek naar een derde onderwerp bij kan komen. Daarnaast overwegen we om, als deze onderzoeken zijn afgerond, een afrondend onderzoek in te stellen naar terugkerende, grotere vraagstukken binnen het thema mobiliteit.

Te starten onderzoeken in 2025

De twee onderzoeken die in het voorjaar van 2025 starten, zijn:

- 1) Toegankelijkheid van bus- en tramhaltes
- 2) P+R

Deze (deel)onderzoeken zullen separaat worden uitgevoerd. Voor elk onderwerp worden aparte onderzoeksopzetten opgesteld. Ook leiden zij tot zelfstandige rapporten voorzien van conclusies, aanbevelingen, bestuurlijke reactie en nawoord van de Rekenkamer Amsterdam.

Slotopmerking

Deze onderzoeksopzet is opgesteld op basis van een brede verkenning naar het thema mobiliteit en het onderzoeksonderwerp P+R. Op basis van het verzamelde onderzoeksmateriaal kan de aanpak gedurende het onderzoek worden bijgesteld. In ons onderzoeksrapport worden alle opmerkingen en bedenkingen meegenomen die wij naar aanleiding van de bevindingen van belang achten. Ook als dit niet expliciet deel uitmaakt van deze onderzoeksopzet.

Eindnoten

- ¹ Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsagenda mobiliteit*, 30 september 2015, pp. 7, 11; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Agenda Amsterdam Autoluw*, 23 januari 2020, pp. 7, 12-14; Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Een menselijke metropool*, 8 juli 2021, pp. 17, 30, 31; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, p. 2; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsplan 2024. Verkeersveiligheid, 30 km/u, Voetganger en Fiets. Op weg naar een veilige, gezonde en ontspannen stad*, januari 2024, p. 5.
- ² Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsagenda mobiliteit*, 30 september 2015, pp. 7-11, 46; Gemeente Amsterdam, *Agenda Amsterdam Autoluw, 23 januari 2020*, pp. 12, 15, 16; Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie Amsterdam 2050*, 8 juli 2021, pp. 47, 48, 187; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, pp. 2, 10-14; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsplan 2024. Verkeersveiligheid, 30 km/u, Voetganger en Fiets*, januari 2024, pp. 5-9.
- ³ Gemeente Amsterdam, *Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar. Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030*, 13 juni 2013, pp. 3, 4, 31, 32, 48; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsagenda mobiliteit*, 30 september 2015, pp. 7-14; Gemeente Amsterdam, *Agenda Amsterdam Autoluw, 23 januari 2020*, pp. 11, 12; Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, pp. 17, 31, 47, 48; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, pp. 2, 49.
- ⁴ Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, p. 17-18, 187; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, p. 13.
- ⁵ Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, pp. 17-19, 187, 188; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsplan 2024. Verkeersveiligheid, 30 km/u, Voetganger en Fiets*, januari 2024, pp. 3, 4.
- ⁶ Gemeente Amsterdam, *Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar. Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030*, 13 juni 2013, p. 5, 32, 34-38, 50; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsagenda mobiliteit*, 30 september 2015, p. 22; Gemeente Amsterdam, *Agenda Amsterdam Autoluw, 23 januari 2020*, p. 19-21; Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, p. 17-19, 47-48, 86, 187-188, 190-191; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, p. 2, 10, 58; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsplan 2024. Verkeersveiligheid, 30 km/u, Voetganger en Fiets. Op weg naar een veilige, gezonde en ontspannen stad*, januari 2024, p. 9; Gemeente Amsterdam, *Nota Deelvervoer 2023*, juni 2023, p. 9-10, 14; Gemeente Amsterdam, *Begroting 2024*, p. 74.
- ⁷ Gemeente Amsterdam, *Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar. Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030*, 13 juni 2013, pp. 3, 4, 26-28; Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, pp. 16-19, 31, 48; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, pp. 13, 39.
- ⁸ Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsstandaard Toekomstbestendig Werken aan de Openbare Ruimte*, 11 april 2023, pp. 3, 4; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam maakt ruimte. Koersdocument*, 3 oktober 2023, p. 13; Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsplan 2024. Verkeersveiligheid, 30 km/u, Voetganger en Fiets*, januari 2024, p. 4; Gemeente Amsterdam, *Begroting 2024*, p. 73; Gemeente Amsterdam, *Begroting 2025*, p. 68.
- ⁹ Gemeente Amsterdam, *Uitvoeringsagenda mobiliteit*, 30 september 2015, p. 20-22, 36-38; Gemeente Amsterdam, *Agenda Amsterdam Autoluw, 23 januari 2020*, p. 19-21, 56, 62-64.
- ¹⁰ Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, pp. 18, 19, 49, 54, 86, 100-102, 186-188, 192, 241; Gemeente Amsterdam, Raadsinformatiebrief, *Amsterdam Maakt Ruimte, waar we staan en hoe we verder gaan*, 17 december 2024, p. 9.

- ¹¹ Gemeente Amsterdam, *Amsterdamse P+R-maatregelen. Actualisatie 2021*, december 2021, pp. 3, 4, 8; Gemeente Amsterdam, Raadsinformatiebrief *Aanpassen P+R-tarief en de centrumcheck*, 14 april 2023, p. 1; Gemeente Amsterdam, *Parkeren + Reizen (P+R)*, via: <https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeren-reizen/>, geraadpleegd 17 maart 2025.
- ¹² Gemeente Amsterdam, *Amsterdamse P+R-maatregelen. Actualisatie 2021*, december 2021, p. 3.
- ¹³ Gemeente Amsterdam, *Parkeren + Reizen (P+R)*, via: <https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeren-reizen/>, geraadpleegd 17 maart 2025.
- ¹⁴ Gemeente Amsterdam, *P+R: slimmer, goedkoper, gericht*, vastgesteld door het college van B en W op 25 oktober 2011; Gemeente Amsterdam, *Amsterdamse P+R-maatregelen. Actualisatie 2021, december 2021*, pp. 3, 11; Gemeente Amsterdam, Raadsinformatiebrief *Hubsvisie Amsterdam en Amsterdamse P+R maatregelen*, p. 3.
- ¹⁵ Gemeente Amsterdam, *P+R: slimmer, goedkoper, gericht*, vastgesteld door het college van B en W op 25 oktober 2011, pp. 4-6, 24.
- ¹⁶ Gemeente Amsterdam, Raadsinformatiebrief *Aanpassen P+R-tarief en de centrumcheck*, 14 april 2023, pp. 1, 2; Gemeente Amsterdam, *Amsterdam Akkoord 2022-2026*, p. 80; Gemeente Amsterdam, *Amsterdamse P+R-maatregelen. Actualisatie 2021*, december 2021, pp. 4, 5, 11.
- ¹⁷ Gemeente Amsterdam, Raadsinformatiebrief *Laatste voortgangsrapportage Agenda Amsterdam Autoluw*, 5 november 2024, p. 8; Gemeente Amsterdam, Raadsinformatiebrief *Aanpassen P+R-tarief en de centrumcheck*, 14 april 2023; Raadsinformatiebrief *Hubsvisie Amsterdam en Amsterdamse P+R maatregelen*, pp. 3, 4; Gemeente Amsterdam, *Amsterdamse P+R-maatregelen. Actualisatie 2021*, december 2021, pp. 3, 6, 7, 10, 11; Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, pp. 100-102, 192; Interview ambtelijke organisatie, 5 februari 2025.
- ¹⁸ AT5, [Gemeente heeft autoluwe ambities, maar tegelijkertijd verdwijnen er P+R-plekken](#), 9 januari 2025; AT5, [MKB-Metropool Amsterdam: uitkleden P+R-terreinen 'buitengewoon onverstandig'](#), 12 januari 2025; Het Parool, [MKB-Metropool Amsterdam: Verkeerd signaal om P+R-terreinen aan de rand van de stad te sluiten](#), 12 januari 2025; Het Parool, [Amsterdam wil P+R-terreinen 'verplaatsen' naar de regio: 'Maar die gemeenten zeggen natuurlijk: ja, doe!](#), 18 januari 2025.
- ¹⁹ Gemeente Amsterdam, Voordracht voor commissie MOW van 13 februari 2025, Agendapunt 17, *Verdwijnen van P+R plekken in de stad ondanks alle P+R ambities van de gemeenteraad*; Conceptverslag commissie MOW van 13 februari 2025, pp. 24-28.
- ²⁰ Gemeente Amsterdam, *Amsterdamse P+R-maatregelen. Actualisatie 2021*, december 2021, pp. 4, 6, 7, 10; Gemeente Amsterdam, *Parkeren + Reizen (P+R)*, via: <https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeren-reizen/>, geraadpleegd 17 maart 2025; Gemeente Amsterdam, *Omgevingsvisie 2050*, 8 juli 2021, p. 192, 259; Raadsinformatiebrief, *Amsterdam Maakt Ruimte, waar we staan en hoe we verder gaan*, 17 december 2024, p. 9; Interview ambtelijke organisatie, 5 februari 2025.
- ²¹ Interview ambtelijke organisatie, 5 februari 2025.