



amsterdam

**ZUIDAS**

**0-norm autoparkeren  
voor nieuwe kantoren Zuidas.**

Terugkoppeling participatieproces

# Terugkoppeling participatieproces

## Leeswijzer

In deze terugkoppeling over het participatieproces van de 0-norm autoparkeren voor kantoorontwikkelingen op de Zuidas nemen wij u mee in de eerste uitkomsten van de participatie.

In hoofdstuk 1 leest u een korte samenvatting. Hoofdstuk 2 bevat een inleiding op de 0-norm autoparkeren voor kantoren. In hoofdstuk 3 leest u hoe mensen konden meedenken. Vervolgens vindt u in hoofdstuk 4 een overzicht van de resultaten, onderverdeeld in stakeholdergesprekken en de online vragenlijst. Na dit inhoudelijke verslag leest u in hoofdstuk 5 de conclusie. We sluiten het verslag in hoofdstuk 6 af met een toelichting op de vervolgstappen.

## Inhoud

1. Samenvatting	3
2. Inleiding	4
3. Participatie	5
4. Inhoudelijke samenvatting	6
1. Stakeholder gesprekken	6
2. Online vragenlijst	9
5. Conclusie	11
6. Vervolg	12

# 1. Samenvatting

Zuidas groeit de komende jaren verder en moet ook in de toekomst goed bereikbaar blijven. Daarom werkt de gemeente aan maatregelen voor duurzame mobiliteit, zoals het voorstel om bij nieuwe kantoren in **de Zuidas** geen parkeerplaats voor auto's meer **te realiseren**. Dit voorstel is in juni 2025 vrijgegeven voor participatie. Er zijn gesprekken gevoerd met stakeholders en via een vragenlijst is input opgehaald. In november 2025 is de participatie afgerond.

De reacties zijn verdeeld. Sommige betrokkenen maken zich zorgen over de haalbaarheid en mogelijke gevolgen, zoals een minder aantrekkelijk vestigingsklimaat en invloed op de leefbaarheid. Anderen zien juist kansen voor duurzamere mobiliteit, mits er goede alternatieven zijn en er een duidelijke langetermijnvisie is.

Uit een eerste onderzoek blijkt dat de financiële, juridische en verkeerskundige gevolgen mogelijk groter zijn dan eerder gedacht. Daarom gaan we nu verder onderzoek doen naar verschillende scenario's, zodat een weloverwogen besluit kan worden genomen dat het beste past bij een duurzaam bereikbare Zuidas.



## 2. Inleiding

Zuidas staat tot 2040 voor een aanzienlijke groei van het aantal inwoners en werkplekken. Deze ontwikkeling leidt tot een toenemende druk op de bereikbaarheid van het gebied. Zonder aanvullende maatregelen zal het verkeer, met name op belangrijke invalswegen, zoals de Europaboulevard en de Amstelveenseweg, steeds vaker vastlopen.

Om deze negatieve effecten te beperken en de bereikbaarheid van Zuidas ook op de lange termijn te waarborgen, heeft de gemeente in juli 2023 het Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar vastgesteld. Dit plan omvat een breed pakket aan maatregelen, waaronder het onderzoeken van het invoeren van een zogenoemde 0-norm voor autoparkeren bij nieuwe kantoorontwikkelingen. Deze maatregel houdt in dat bij nieuwe kantoorprojecten, ongeacht de omvang, geen autoparkeerplaatsen meer worden gerealiseerd.

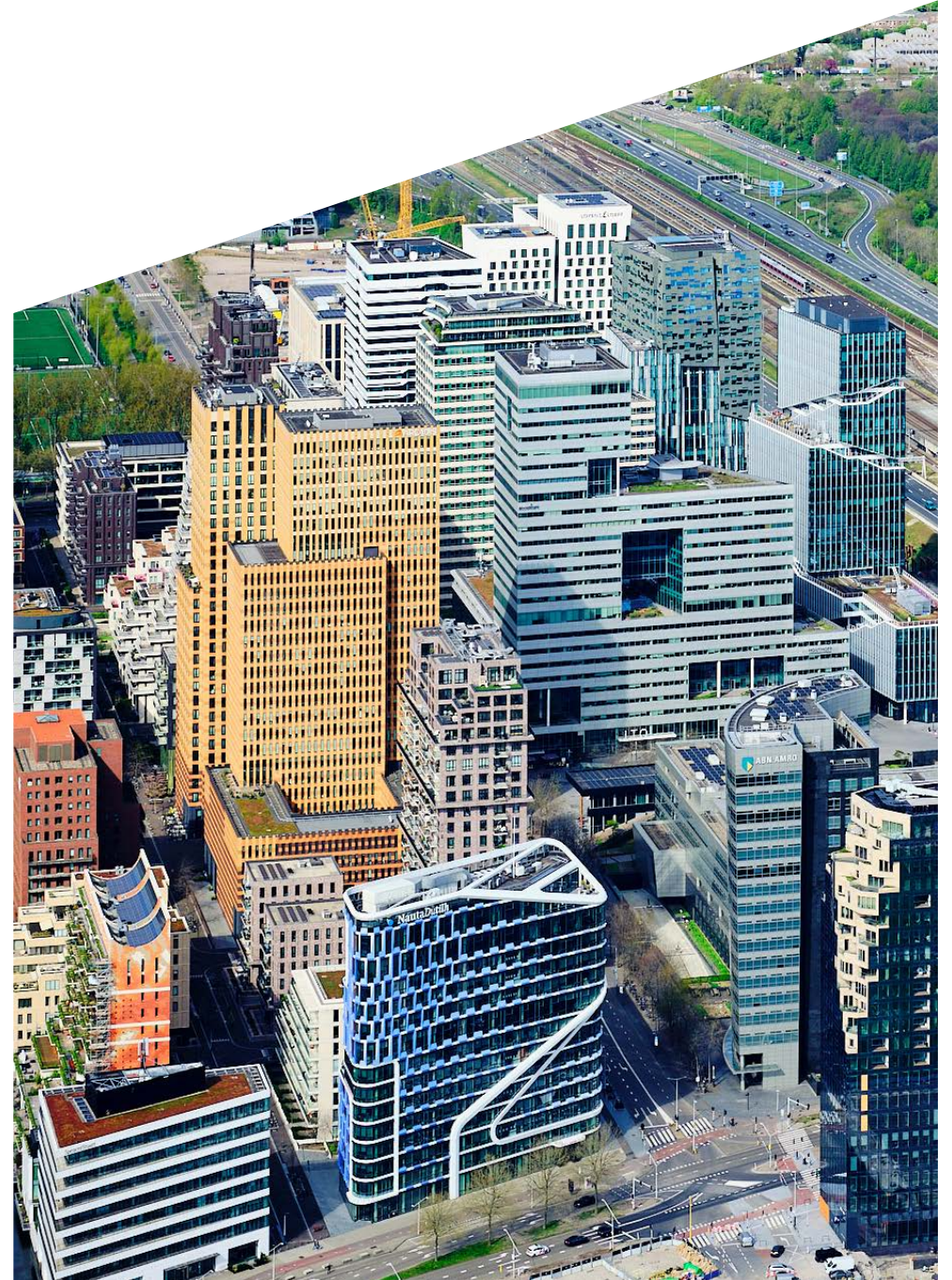


# 3. Participatie

Het beleidsvoornemen '0-norm autoparkeren bij nieuwe kantoorontwikkelingen Zuidas' is op 17 juni 2025 door het college van B&W vrijgegeven voor participatie. Het participatieplan omvatte persoonlijke stakeholdergesprekken en een digitale vragenlijst.

Eind juni 2025 is de vragenlijst verspreid onder alle leden van Hello Zuidas en via de website van Zuidas. Iedereen die zich betrokken voelt, kreeg de kans om te reageren op het plan. Daarnaast zijn persoonlijke gesprekken gevoerd met verschillende grote stakeholders binnen Zuidas.

In november 2025 is de participatie afgerond. In deze terugkoppeling leest u over de resultaten van de participatie en het vervolgproces.



# 4. Resultaten

In dit hoofdstuk vindt u een inhoudelijke samenvatting van de resultaten uit het eerste participatietraject. Het tweede participatietraject volgt in een later stadium. De resultaten daarvan zullen, samen met deze terugkoppeling, worden gebundeld in een officieel participatieverslag. Het hoofdstuk is opgedeeld in de resultaten uit de verschillende stakeholdergesprekken en de resultaten vanuit de online vragenlijst.

## 4.1 Stakeholder gesprekken

De reacties op de 0-norm voor autoparkeren lopen uiteen van voorzichtig positief tot sterk negatief. Enkele partijen zien kansen, mits de bereikbaarheid van belangrijke functies behouden blijft en bestaande afspraken worden gerespecteerd. De meeste ontwikkelaars en vastgoedpartijen zijn kritisch. Zij verwachten dat kantoren zonder parkeerplaatsen minder aantrekkelijk zijn voor huurders, wat kan leiden tot leegstand en minder interesse in inschrijving bij tenders.

### **Bereikbaarheid**

De meeste partijen twijfelen of deze 0-norm echt zorgt voor een betere bereikbaarheid. Het openbaar vervoer wordt als belangrijk gezien, maar het is voor deze partijen onzeker of de capaciteit op tijd wordt uitgebreid. De periode tot die uitbreiding wordt als lastig ervaren.

Sommige partijen verwachten dat automobilisten bij drukte vanzelf andere vervoermiddelen kiezen. Daardoor vinden zij een 0-norm minder noodzakelijk.

## 4. Resultaten

Ook denken meerdere partijen dat het spitsprobleem beter kan worden aangepakt door reizen te spreiden en gedrag te beïnvloeden dan door een 0-norm in te voeren. Daarnaast blijft parkeren volgens de respondenten nodig voor specifieke doelgroepen.

### Specifieke doelgroepen

Volgens de respondenten blijft parkeergelegenheid nodig voor onder meer:

- Mindervaliden en mensen met een beperking
- Bezoekers en cliënten (advocatuur, consultancy, ziekenhuis)
- Directie en hooggeplaatsten
- Expeditie en bevoorrading
- Patiënten (ziekenhuis)
- Beursbezoekers en evenementen-  
publiek



## 4. Resultaten

### Alternatieven en randvoorwaarden

Als belangrijke randvoorwaarden worden genoemd: tijdige uitbreiding van OV-capaciteit, goed functionerende deelmobiliteit en efficiënter gebruik van bestaande parkeercapaciteit, bijvoorbeeld via dubbelgebruik of gebiedsgarages. Tegelijkertijd zijn er twijfels over sommige alternatieven, omdat deelmobiliteit nog onvoldoende werkt en grotere loopafstanden niet wenselijk worden gevonden.

Financieel wordt verwacht dat een 0-norm kan leiden tot lagere grondopbrengsten. De aanwezige overcapaciteit in bestaande garages wordt erkend, maar door veel partijen niet als realistisch alternatief gezien voor het parkeren bij te realiseren kantoren.

### Belangrijkste inzichten

1. De algemene houding tegenover de 0-norm is overwegend kritisch; slechts enkele partijen zijn voorzichtig positief onder voorwaarden.
2. Ontwikkelaars en vastgoedpartijen verwachten dat kantoren zonder parkeerplaatsen minder aantrekkelijk zijn, wat kan leiden tot leegstand en minder interesse in inschrijving bij tenders.
3. Er is brede twijfel of een 0-norm daadwerkelijk bijdraagt aan betere bereikbaarheid; verbetering van het openbaar vervoer en gedragsmaatregelen worden als effectiever gezien.
4. Parkeren blijft volgens veel partijen noodzakelijk voor specifieke doelgroepen.
5. Alternatieven zoals deelmobiliteit en gebruik van bestaande garages worden genoemd, maar het vertrouwen in de werking en haalbaarheid daarvan is beperkt.

## 4. Resultaten

### 4.2 Online vragenlijst

De reacties op de online vragenlijst laten zien dat de meerderheid van zowel particuliere als zakelijke respondenten negatief staat tegenover de 0-norm voor parkeren bij nieuwe kantoren op de Zuidas. Bij particuliere respondenten is 61 van de 78 tegen, bij zakelijke respondenten 40 van de 51.

Veel respondenten geven aan dat een 0-norm mogelijk negatieve effecten heeft op de aantrekkelijkheid en economische vitaliteit van de Zuidas. De meerderheid (tegenstanders) verwacht onder meer minder interesse van huurders en ontwikkelaars en praktische problemen voor bedrijven, bezoekers en logistiek. Voorstanders erkennen dat dit op korte termijn kan spelen, maar zien op langere termijn kansen voor een duurzamer en beter bereikbaar gebied.



### Belangrijkste zorgen

De belangrijkste zorgen gaan over de bereikbaarheid van het gebied, het ontbreken van voldoende alternatieven voor de auto en het risico dat het vestigingsklimaat van de Zuidas minder aantrekkelijk wordt voor bedrijven en bezoekers.

Ook wordt gewezen op de noodzaak van parkeermogelijkheden voor specifieke doelgroepen, zoals mindervaliden, leveranciers, werknemers met onregelmatige werktijden en bezoekers.

## 4. Resultaten

### Voorstanders

Voorstanders vormen een kleine groep (17 particuliere en 10 zakelijke respondenten). Zij zien kansen voor minder autoverkeer, een duurzamer gebied en een beter imago van de Zuidas. Wel stellen zij voorwaarden, zoals goed en betrouwbaar openbaar vervoer, voldoende fietsvoorzieningen en beschikbare alternatieve parkeermogelijkheden. Zowel voor- als tegenstanders noemen dat verbetering van het openbaar vervoer en aanvullende mobiliteitsoplossingen belangrijk zijn. Tegelijkertijd geeft een groot deel van de respondenten aan dat deze alternatieven momenteel nog onvoldoende zijn.

### Suggesties

Tot slot zijn verschillende suggesties gedaan voor aanpassingen of randvoorwaarden. Genoemd worden onder meer het beperken in plaats van volledig schrappen van de parkeernorm, het beter benutten van bestaande parkeercapaciteit, P+R-locaties aan de rand van het gebied, dubbelgebruik van parkeerplaatsen, verbetering van het openbaar vervoer en uitbreiding van fiets- en deelmobiliteit. Veel respondenten pleiten daarbij voor een gefaseerde en flexibele aanpak van een autoparkeernorm voor nieuwe kantoren.



# 5. Conclusie

Uit de gesprekken en de vragenlijst blijkt dat de 0-norm voor parkeren op de Zuidas tot verdeelde reacties leidt. Een deel van de partijen en respondenten ziet kansen voor een duurzamere en prettigere omgeving. Tegelijkertijd is er veel zorg over de praktische gevolgen en de bereikbaarheid, vooral op korte termijn. Het draagvlak is daardoor beperkt, met name bij ontwikkelaars, bedrijven en andere marktpartijen.

Veel respondenten geven aan dat de auto voor bepaalde groepen nog nodig blijft, zoals mindervaliden, bezoekers, leveranciers en werknemers met onregelmatige werktijden. Ook bestaat twijfel of het openbaar vervoer op tijd (in relatie tot de oplevering van nieuwe kantoren) voldoende capaciteit heeft. Daarnaast wordt gevreesd dat kantoren zonder parkeerplaatsen minder aantrekkelijk worden voor bedrijven en dat bestaande gebouwen met (ruime) parkeergelegenheid juist een voordeel krijgen. Dit kan leiden tot leegstand in nieuwbouw en hogere prijzen in bestaande parkeergarages.

Tegelijkertijd is er ook begrip voor het doel om autogebruik te verminderen. Veel partijen geven aan dat dit mogelijk is, maar alleen als er goede

alternatieven zijn. Daarbij worden onder andere genoemd: beter en betrouwbaarder openbaar vervoer, goed werkende deelmobiliteit, gebruik van bestaande parkeergarages, goede fietsvoorzieningen en oplossingen voor het laatste stuk van de reis (vanaf station naar kantoor bijvoorbeeld). Ook wordt vaak genoemd dat maatwerk nodig is voor specifieke doelgroepen en dat bezoekers moeten kunnen blijven parkeren.

De belangrijkste conclusie is dat de 0-norm alleen kans van slagen heeft als deze zorgvuldig en stap voor stap (gefaseerd) zou worden ingevoerd. Goede alternatieven moeten eerst beschikbaar zijn. Ook is flexibiliteit nodig, bijvoorbeeld met uitzonderingen voor specifieke doelgroepen en een overgangperiode.

Zonder deze voorwaarden is het risico groot dat de maatregel leidt tot weerstand en negatieve effecten voor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat van de Zuidas. Met een zorgvuldige invoering kan de 0-norm juist bijdragen aan een duurzamer en toekomstbestendig gebied.

## 6. Vervolg

De combinatie van de kritische signalen uit de omgeving en de onduidelijkheid over de financiële, juridische en verkeerskundige consequenties, maakt dat er niet op korte termijn een voorstel tot vaststelling van het beleidsvoornemen aan het college zal worden voorgelegd. In plaats daarvan wordt er gekozen om de norm voor autoparkeren bij nieuwe kantoren voor Zuidas nader te onderzoeken en af te wegen.

De tijd die hiermee vrijkomt, wordt benut om de (neven)effecten van verschillende parkeernormen nader te onderzoeken. Tijdens deze onderzoeksfase wordt gewerkt met verschillende scenario's. Daarnaast zijn het huidige en toekomstige kantoorprogramma en de mogelijke bijbehorende parkeerbehoefte in kaart gebracht.

Het doel van het onderzoek is: komen tot een weloverwogen voorstel voor de besluitvorming over de autoparkeernorm voor kantoren in Zuidas, die bijdraagt aan het duurzaam bereikbaar houden van de Zuidas.

Na de zomer van 2026 zetten we de participatie voort. Op dat moment delen we de uitkomsten van het vervolgonderzoek en gaan we hierover opnieuw in gesprek met de omgeving. Hoe deze participatie precies wordt ingericht, is nog niet bekend. Zodra hierover meer duidelijkheid is, informeren wij u via de gebruikelijke kanalen.

Heeft u in de tussentijd vragen of wilt u aandachtspunten meegeven?

Dan kunt u contact opnemen via <https://zuidas.nl/contact/>

