

Stadsdeel ZuiderAmstel

PARKEREN IN ZUIDERAMSTEL, (concept)

Discussienota d.d. januari 2003

AANLEIDING

Aanleiding voor deze nota is meerledig:

- De herijking van het parkeerbeleid door de centrale stad, neergelegd in de nota "Parkeren is manoeuvreren" en de juridische vertaling daarvan de "Parkeerverordening 2002";
Deze verordeningen zijn maatgevend voor de stadsdelen. Het beleid van de stadsdelen mag niet in strijd zijn met deze verordeningen;
- Het streven naar het harmoniseren van de verschillende parkeerreguleringsystemen en tarieven die binnen de stad en het stadsdeel gelden;
- Het uitwijkingsgedrag van automobilisten naar die delen van het stadsdeel waar nog geen parkeerregime geldt;
- De proef met avondparkeren in het noordelijk deel van de Rivierenbuurt.

KADERS

Achtergrond van het parkeerbeleid

Een van de belangrijkste uitgangspunten van het parkeerbeleid is de wens de groei van de automobiliteit te beperken. De beperking van de groei van de automobiliteit, onder meer door een stringent parkeerbeleid, speelt zich af tegen de achtergrond van andere doelstellingen: het verkeersveiliger en leefbaarder maken van de stad en haar omgeving en de verbetering van de openbare ruimte. Een goede bereikbaarheid moet echter gewaarborgd blijven.

Wet- en regelgeving

De regelgeving voor het parkeren is binnen de gemeente Amsterdam vastgesteld in drie verordeningen, te weten:

- de Parkeerverordening

De Parkeerverordening is de grondslag voor de uitvoering van het parkeerbeleid. Het stadsdeel heeft binnen de kaders van de verordening beperkte vrijheid hun eigen parkeerbeleid nader te bepalen. Op grond van de Parkeerverordening dient het stadsdeel een uitwerkingsbesluit vast te stellen waarin dit beleid wordt vastgelegd. Het vaststellen en wijzigen van de Parkeerverordening is een bevoegdheid van de centrale stad.

- de Verordening Parkeerbelastingen.

In de Verordening Parkeerbelasting wordt het fiscale aspect van het betaald parkeren geregeld. Het vaststellen en wijzigen van de verordening is een bevoegdheid van de centrale stad. In de verordening zijn ook de omvang en grenzen van de vergunninggebieden gedefinieerd. Het stadsdeel heeft hierop geen

directe invloed. Het is echter wel gebruikelijk dat vergunninggebieden pas worden opgenomen of worden gewijzigd als het stadsdeel daarom vraagt.

- de Garageverordening.

In de Garageverordening wordt het gebruik van parkeerruimte op eigen terrein of in pandig geregeld. De verordening komt niet voor op bijlage A of E van de Verordening van de stadsdelen. Het opstellen, vaststellen en uitvoeren van de verordening is een bevoegdheid van de stadsdeelraad.

Beleidskaders

Rijksbeleid

Perspectievennota

De Perspectievennota van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van februari 1999 is de voorloper van het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP), dat in 2002 is vastgesteld. Een van de instrumenten voor parkeerbeleid van de Perspectievennota is het locatiebeleid voor A- en B- locaties in combinatie met prijsbeleid. Volgens het ministerie zou prijsbeleid gebaseerd moeten zijn op drie elementen:

- Een relatie tussen intensiteit van gebruik en de prijs
- Een relatie tussen schaarste en de tarieven
- Doorberekening van alle kosten in de prijs.

Het locatiebeleid heeft echter de afgelopen 10 jaar maar in geringe mate effect gehad op de beperking van het woon- werkverkeer per auto. In het NVVP wordt het locatiebeleid dan ook losgelaten.

Regionaal beleid

De centrale doelstelling van het Regionaal Verkeers- en vervoerplan is de beperking van het aantal autokilometers. Deze doelstelling komt voort uit het streven naar het behoud van een goede bereikbaarheid en verbetering van de leefbaarheid. Parkeerbeleid is hierbij een onmisbaar instrument. In de beleidsevaluatie Verkeer en Vervoer wordt geconcludeerd dat het aantal autokilometers met 4% kan worden beperkt (in de periode 1998-2005) door parkeermaatregelen. In centrumgebieden zal het primair gaan om betaald parkeren. Het aantal parkeerplaatsen bij bedrijven wordt vastgesteld aan de hand van het locatiebeleid.

Stedelijk beleid

Uitgangspunt van het stedelijk beleid blijft de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid.

In het Amsterdams Verkeers- en Vervoerplan (AVVP) wordt de ontwikkeling beschreven van het Amsterdamse verkeers- en vervoerbeleid voor de langere termijn (tot 2010). Het parkeerbeleid is daarin onderdeel van een integraal pakket van maatregelen. Het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam is herijkt. De resultaten van deze herijking zijn neergelegd in de nota "Parkeren is Manoeuvreren". De juridische vertaling van het in de nota vastgelegde beleid is de Parkeerverordening 2001. De nota en de verordening zijn op 4 april 2000 door de gemeenteraad vastgesteld. Zowel de nota als de verordening zijn op 1 april 2002 in werking getreden.

Sinds de vaststelling is door de centrale stad, in overleg met de stadsdelen, nogmaals kritisch gekeken naar de verordening met inachtneming van de bandbreedte die de nota geeft. Dit heeft geresulteerd in enige aanpassingen van de verordening. Deze verordening, Parkeerverordening 2002 is op 16 januari 2002 vastgesteld en in werking getreden.

In de verordening is een aantal nieuwe vergunningssoorten geïntroduceerd, zoals de overloopvergunning, de kraskaartvergunning, de bedrijfsvergunning onder code, de hulpverlenersvergunning, de mantelzorgvergunning op het adres van de zorgverkrijgende en de bedrijfsvergunning voor sportverenigingen.

Tevens regelt de verordening de bloktijden en welke bloktijden minimaal gehanteerd moeten worden bij invoering van fiscaal betaald parkeren, t.w. van maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 19.00 uur. De tarieven van de vergunningen en aan de meter zijn neergelegd in de Parkeerbelastingverordening.

Een meer flexibele toepassing van de bloktijden of een verlaging van het bewonerstarief zal door de stadsdelen zelf bij de centrale stad moeten worden aangedragen.

Stadsdeelbeleid

De doelstelling van het stadsdeelbestuur is tweeledig:

- Het stadsdeel wil de bewoners in de omliggende woonbuurten van de Zuidas zoveel mogelijk beschermen tegen de parkeeroverlast. Deze overlast zal met name veroorzaakt worden door het woon-werkverkeer van de werknemers in de Zuidas. De voorgestelde maatregelen gelden in principe voor Buitenveldert Noord, de Prinses Irenebuurt en de RAI buurten.
- Het stadsdeel wil door parkeerregulering een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van het niet noodzakelijke autoverkeer en daarmee een sterke impuls geven aan het milieubeleid van het stadsdeel

OVERZICHT BESTAANDE REGIMES

Rivierenbuurt

Begin jaren negentig werd het mogelijk voor het gebruik van parkeerplaatsen belasting te heffen. Dit fiscaal betaald parkeren werd als eerste in de binnenstad ingevoerd. Uitwijkend gedrag van automobilisten maakte dat al vrij snel daarna de wijken grenzend aan de binnenstad volgden. In 1994 maakte het uitwijkend gedrag van automobilisten het noodzakelijk dat ook de Rivierenbuurt overging op fiscaal betaald parkeren.

De tarieven voor bewoners- en bedrijfsvergunningen zijn conform de Parkeerbelastingverordening.

Tijdens grote evenementen in de RAI worden de direct aanliggende buurten afgesloten voor bezoekende automobilisten. Deze afsluitingen zijn voor rekening van de RAI. De verkeersmaatregelen worden door het stadsdeel betaald.

Na de invoering van het fiscaal betaald parkeren is onderzoek gedaan naar de omzet van de winkeliers in de winkelstraten. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat het fiscaal betaald parkeren de omzetten van de winkeliers, die de laatste jaren toch al onder druk

stonden, negatief beïnvloedde. Daarbij werd ook geconstateerd dat door het dubbel parkeren de verkeersveiligheid in gevaar kwam. Daarom is in de Rijnstraat, de Maasstraat en de Scheldestraat een blauwe zone ingesteld. Hiermee werd het mogelijk gemaakt dat bezoekers één uur gratis konden parkeren. Door de invoering van de blauwe zone is zowel de doorstroming van het verkeer als de verkeersveiligheid verbeterd.

Prinses Irenebuurt

In 1984, bij de voltooiing van het WTC, is in de Prinses Irenebuurt belanghebbenden parkeren ingevoerd. In de buurt kan alleen geparkeerd worden door vergunninghouders. Per huishouden worden één bewonersvergunning en drie bezoekersvergunningen uitgegeven die een geldigheidsduur hadden van twee jaar. De prijs van een vergunning is op dit moment fl. 18,-- per twee jaar.

Buitenveldert

Toen de ABN AMRO te kennen gaf haar nieuwe hoofdkantoor te willen vestigen bij het NS station Zuid WTC kwam de discussie op gang wat daarvan de gevolgen zouden zijn voor de aanliggende woonbuurten in Buitenveldert. Parkeeroverlast werd voorzien. Daarom is, in 1999, gelijk met de ingebruikname van het nieuwe hoofdkantoor in het noordelijk deel van Buitenveldert een parkeerregime ingevoerd. Dit parkeerregime (beheerd parkeren) is een combinatie van fiscaal betaald parkeren en belanghebbenden parkeren. Bij het winkelcentrum "Groot Gelderlandplein" is een blauwe zone ingesteld. Verder is een aantal maatwerkgebieden aangewezen, zoals het parkeerterrein links van de ingang van het Amstelpark, het parkeerterrein P14 in het Drentepark en het parkeerterrein bij het Jachthavengebied. In het zuidelijk gedeelte van Buitenveldert is het parkeren vrij.

Zuidasgebied

In het gebied van de Zuidas geldt sinds 1999 fiscaal betaald parkeren.

STERKTE / ZWAKTE ANALYSE

- Fiscaal betaald parkeren in samenhang met locatiebeleid en prijsbeleid

Sterke punten

- Voldoende plaats voor bewoners en bezoekers
- Bereikbaarheid toegenomen
- Kostendekkend extra inkomsten t.b.v. verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid

Zwakke punten

- Locatiebeleid gering effect
- Sociale isolatie

- belanghebbenden parkeren

Sterke punten

- Altijd parkeerplaatsen voor bewoners en met bezoekerskaart voor één (Buitenveldert) of een beperkt aantal (Prinses Irenebuurt)

bezoekers;

- Bereikbaarheid toegenomen

Zwakke punten

- Bezoekerskaart fraudegevoelig (de kaart is twee jaar geleden door de stadsdeelraad afgeschaft, het besluit is nog niet geëffectueerd)
- Meerdere bezoekers tegelijk niet mogelijk
- Servicemonteurs kunnen er niet komen
- Geen inkomsten uit parkeermeters dus niet kostendekkend

- Blauwe zone

Sterke punten

- Winkels en begraafplaatsen goed bereikbaar door kortparkeerders
- Handhaving omzet winkeliers
- Verkeersveilige straten
- Verbetering van het doorstromen van het verkeer
- Het tegengaan van dubbelparkeren

Zwakke punten

- Geen extra opbrengsten dus handhaving duur
- Handhaving slechter te controleren
- Winkeliers en begraafplaatsbeheerders moeten er achter staan

OPLOSSINGSRICHTINGEN

Uitgangspunt van de oplossingsrichtingen is de sterke punten te handhaven en de zwakke punten zoveel mogelijk weg te werken.

"Blauwe zone" voor begraafplaatsen:

voordelen: altijd plaats voor kortparkeerders;

emotioneel vriendelijk;

nadelen: geen ruimte voor langparkeerders gedurende het parkeerregime.

Avondparkeren van 19.00 - 24.00 uur:

voordelen: meer parkeerruimte voor houders van een bewonersvergunning.

nadelen: bezoek moet ook in de avonden betalen.

Avondparkeren van 24.00 - 9.00 uur of een deel daarvan:

voordelen: meer ruimte voor houders van een bewonersvergunning omdat auto's zonder vergunning na 24.00 uur moeten betalen;

bezoek van bewoners hoeft niet te betalen.

nadelen: geen.

Omzetten van niet fiscaal betaald parkeren in fiscaal betaald parkeren:

voordelen: problemen van service- en onderhoudsmonteurs en meerdere bezoekers per keer worden opgelost
afschaffing van de bezoekersvergunning heeft geen negatieve gevolgen.

nadelen: het tarief van de bewonersvergunning moet conform de Parkeerbelaastingverordening;

BELEIDSADVIES

Rivierenbuurt

Sinds het invoeren van fiscaal betaald parkeren in de Rivierenbuurt is de buurt gedurende de tijden van het parkeerregime goed bereikbaar. Ook de instelling van blauwe zones in de Rijnstraat, Maasstraat en Scheldestraat voldoen. Volgens een onderzoek van Adviesbureau stedelijk verkeer b.v. Sj. Stienstra zijn de omzetten van de winkeliers na de invoering hiervan weer gestegen.

In mei van 2001 is, na klachten van bewoners uit het noordelijke deel van de Rivierenbuurt over toenemende parkeeroverlast, een quick scan uitgevoerd. Uit de scan kwam naar voren dat de parkeerdruk groter geworden was. De vermoedelijke oorzaak is de invoering van fiscaal betaald parkeren in de avonden in de Pijp.

Naar aanleiding van de uitkomst is een aantal oplossingen aangedragen:

- uitbreiding van het betaald parkeren tot 24.00 uur
- uitbreiding van het betaald parkeren door de aanvangstijd te vervroegen, dus vanaf 7.00 uur
- uitbreiding van het betaald parkeren door de aanvangstijd te laten beginnen om 00.00 uur

De Parkeerverordening 2002 maakt het mogelijk de bloktijden in de avond en in de nacht gedeeltelijk in te voeren.

De laatste twee mogelijkheden maken dat bewoners in de avonden bezoek kunnen ontvangen zonder dat er voor betaald hoeft te worden. Wel moet er rekening mee worden gehouden dat de volgende stap, uitbreiding van betaald parkeren in de rest van de Rivierenbuurt voor de hand ligt. Uitwijkend parkeergedrag zal niet stoppen bij de Vrijheidslaan en de Rooseveltlaan.

Per 1 april 2002 is in het noordelijk deel van de Rivierenbuurt, als proef voor één jaar, het parkeerregime uitgebreid met een avondblok. Fiscaal betaald parkeren geldt nu van 9.00 – 24.00 uur.

Uit een in juni 2002 gehouden voordeuronderzoek is naar voren gekomen dat 31% van de bewoners van de noordelijke Rivierenbuurt nu makkelijker een parkeerplaats vinden. 28% van de bewoners vindt de maatregel vervelend voor bezoek. 13% vindt dat de parkeerdruk niet is afgenomen. Tenslotte geeft 42% van de zuidelijke bewoners en 25% van de noordelijke bewoners aan dat zij niets van de veranderingen hebben gemerkt.

Naast het voordeuronderzoek is ook een kentekenonderzoek gehouden. Uit het kentekenonderzoek komt naar voren dat 9% van de auto's zonder vergunning uit de Rivierenbuurt afkomstig is en slechts 1% uit de Pijp. Het kentekenonderzoek is uitgevoerd in maart 2002, dus voor de invoering van het avondparkeren.

Advies: gezien de uitkomsten van het voordeuronderzoek en het kentekenonderzoek, dat dateert van voor de proef van het avondparkeren nogmaals een kentekenonderzoek laten uitvoeren.

Tijdens grote evenementen in de RAI worden de direct aanliggende buurten afgesloten voor anderen dan vergunninghouders en bezoekers van bewoners

Advies: dit systeem voldoet prima en moet gehandhaafd worden.

In de Rivierenbuurt hebben de Rijnstraat, de Maasstraat en de Scheldestraat een blauwe zone. Het herijkte parkeerbeleid van de centrale stad wil geen blauwe zones meer, maar heeft ingestemd met handhaving van de blauwe zones in oude winkelstraten tot 1 april 2003. Gedurende die periode zal door de centrale stad onderzoek worden gedaan naar de voor- en nadelen van de blauwe zone.

Advies: blauwe zones behouden.

In de Rivierenbuurt is de begraafplaats Zorgvlied gelegen. De begraafplaats bezit geen parkeergelegenheid voor bezoekers op eigen terrein. Op de Amsteldijk geldt fiscaal betaald parkeren. Het stuit mensen tegen de borst te moeten betalen om hun dierbaren naar hun laatste rustplaats te brengen of hun graf te bezoeken. Het stadsdeel heeft onderzocht of het mogelijk is een blauwe zone in te stellen. Naar aanleiding van dit onderzoek is recent een blauwe zone bij de begraafplaats ingesteld. Als de centrale stad besluit tot het opheffen van de blauwe zones, zal het stadsdeel zich inzetten voor het behoud daarvan.

Advies: streven naar het behoud van de blauwe zone.

Buitenveldert

Het systeem van beheerd parkeren in het noordelijk deel van Buitenveldert is in november 1999 als proef ingevoerd

Een jaar na de invoering heeft een evaluatie plaatsgevonden. Bij de evaluatie is ook het zuidelijk deel van Buitenveldert betrokken.

Uit de evaluatie is naar voren gekomen dat het belanghebbenden parkeren zijn voordelen heeft maar ook zijn nadelen. In de sterkte/zwakte analyse zijn deze opgenoemd.

In de nieuwe Parkeerverordening is belanghebbenden parkeren voor bewoners niet meer mogelijk.

Om een soort van belanghebbenden parkeren in Buitenveldert te continueren zal een experiment bij de centrale stad aangevraagd moeten worden. Het zal dan moeten gaan om belanghebbenden parkeren zonder bezoekerskaart. Dit sluit aan bij een eerder raadsbesluit de bezoekerskaart af te schaffen. Introductie van een kraskaart voor alle bewoners, in combinatie met verhoogde tarieven aan de paal, zou het probleem van bezoek kunnen oplossen. Zo'n experiment kan dan toegestaan worden voor een bepaalde periode. De Parkeerverordening maakt het aanvragen van een experiment alleen mogelijk één jaar na het invoeren van fiscaal betaald parkeren. Als het experiment iets toevoegt aan het centrale beleid bestaat de mogelijkheid dat het systeem opgenomen wordt in de Parkeerverordening.

De inkomsten van de bewoners- en bedrijfsvergunningen zijn geen belasting maar leges. Het stadsdeel is in principe vrij de hoogte van de leges te bepalen. Hierdoor was het mogelijk de prijs voor de bewonersvergunningen te halveren. De hoogte van de leges moeten worden onderbouwd naar de werkzaamheden die daarvoor worden verricht. In dit geval het maken en verstrekken van de vergunningen. De kosten van handhaving kunnen daarin niet doorberekend worden. Gezien de uitkomsten van de sterkte/zwakte analyse zijn er in beide

gevallen voldoende parkeerplaatsen voor bewoners, bedrijven en bezoekers. In beide gevallen is de bereikbaarheid toegenomen en is de leefbaarheid vergroot.

Advies: Streven naar voortzetting van het huidige systeem van belanghebbenden parkeren voor bewoners zonder bezoekerskaart(en) of het huidige belanghebbenden parkeren na afloop van de proef (juli 2003) omzetten in fiscaal betaald parkeren, conform de centrale Parkeerverordening en een experiment aanvragen voor bovengenoemd voorstel.

Uit de evaluatie is eveneens naar voren gekomen dat de parkeerdruk in het zuidelijk deel van Buitenveldert, waar nu nog vrij parkeren is, behoorlijk is toegenomen. Ook hier is sprake van uitwijkgedrag van automobilisten. Vooral in de nabijheid van openbaar vervoer haltes is dit het geval.

Advies: opnieuw een parkeerdrukmeting laten uitvoeren in het voorjaar van 2003.

In Buitenveldert zijn blauwe zones bij het winkelcentrum "Groot Gelderlandplein", de winkelstrip "Groot Essenburg" en de winkelstrip "Rooswijk". De laatste in dat deel van Buitenveldert waar nog vrij geparkeerd kan worden.

In de nota "Parkeren is manoeuvreren" is geen plaats voor blauwe zones in winkelgebieden die een wijkoverschrijdend karakter hebben. Winkelcentrum "Groot Gelderlandplein" is volgens de centrale stad zo'n winkelcentrum. Een onderzoek naar de herkomst van de klanten kan uitsluitsel geven of dit winkelcentrum wijkoverschrijdend is of niet. Mocht er sprake zijn van een wijkoverschrijdend karakter zal de blauwe zone moeten worden omgezet in fiscaal betaald parkeren. Als uit het onderzoek blijkt dat het "Groot Gelderlandplein" een wijkwinkelcentrum is zal dit aan de centrale stad worden voorgelegd. Gevraagd zal worden de blauwe zone, net als de blauwe zones in de winkelstraten, te handhaven.

Advies: een onderzoek naar de herkomst van klanten laten uitvoeren om vast te kunnen stellen of het winkelcentrum "Groot Gelderlandplein" een wijkoverschrijdend karakter heeft.

De parkeerterreinen bij het jachthavengebied, parkeerterrein P14 in het Drentepark en links van de ingang van het Amstelpark zijn bij de invoering van het beheerd parkeren aangewezen als maatwerkgebied.

Maatwerk kan op verschillende manieren geleverd worden. De terreinen kunnen worden verhuurd en vervolgens beheerd en geëxploiteerd worden door de huurder. Hiervoor is een procedure tot onttrekking aan het openbaar verkeer noodzakelijk. Het probleem is wie wordt verhuurder, wie beheert en wie exploiteert en voor welke doelgroep. Verhuur van een deel van het parkeerterrein bij het jachthavengebied, aan bijvoorbeeld de watersportvereniging voor hun leden zou een precedent scheppen voor andere sportverenigingen. (het terrein dat aan tennispark Gold Star is verhuurd was geen openbare weg maar een berm. Onttrekking aan

het openbaar verkeer is dan niet nodig)

In die nieuwe Parkeerverordening is een regeling opgenomen voor vrijwilligers bij sportverenigingen.

Advies: op de parkeerterreinen fiscaal betaald parkeren instellen.

Zuidas

In het Zuidasgebied ligt de VU/VUMC. Sinds de invoering van het fiscaal betaald parkeren heeft de VU parkeerproblemen. Het aantal bedrijfsvergunningen waar zij recht op hebben is niet toereikend. In de nieuwe Parkeerverordening is voor de problemen van zorginstellingen en bedrijven met een volcontinu bedrijfsproces een oplossing opgenomen. Voor de eerste categorie is de bedrijfsvergunning op code opgenomen. Werknemers in zorginstellingen kunnen in aanmerking komen voor een hulpverlenersvergunning. Dit geldt natuurlijk voor alle zorginstellingen en bedrijven met een volcontinu bedrijfsproces in het stadsdeel.

Prinses Irenebuurt

Het systeem van belanghebbenden parkeren voldoet hier goed. Door het gebruik van bezoekerskaarten is het echter fraudegevoelig en wijkt, zeker voor wat betreft het tarief, sterk af van de rest van het stadsdeel en de stad.

Het huidige belanghebbenden parkeren omzetten in fiscaal betaald parkeren gelijktijdig met het omzetten van het regime in Buitenveldert noord. (juli 2003) en hetzelfde experiment aanvragen als in Buitenveldert noord.

Parkeergarages en parkeer- en reisvoorzieningen

De Rivierenbuurt en de Prinses Irenebuurt zijn onderdeel van de eerste schil rond de binnenstad. Buitenveldert is onderdeel van de tweede schil. Volgens het strategisch concept van de centrale stad dienen hier, bij knooppunten van openbaar vervoer, collectieve parkeervoorzieningen te worden aangelegd, die tevens voorzien in de behoefte van de nabij gelegen winkelcentra, bedrijventerreinen en sportaccommodaties. Bij de ontwikkeling van de Zuidas wordt hier rekening mee gehouden.

Met name in de Rivierenbuurt is er sprake van een hoge parkeerdruk. Het aantal parkeerplaatsen voor bewoners en hun bezoek is ontoereikend. Ook wordt er gestreefd naar verbetering van de leefbaarheid van de buurt door waar mogelijk het "blik van de straat" te krijgen. Vrijkomende openbare ruimte kan dan gebruikt worden voor functies als groen en speelruimte. Om dit te kunnen bewerkstelligen zal aan twee voorwaarden moeten worden voldaan:

- Bewonersgarages moeten kunnen concurreren met het parkeren op straat;
- Garages dienen voor een belangrijk deel daadwerkelijk te kunnen worden gebruikt door bewoners.

In de Rivierenbuurt is een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar de exploitatie van een parkeergarage onder het sportterrein aan de

Winterdijkstraat. Onderzocht zijn een traditionele garage, een semi-automatische en een automatische parkeergarage. Uit het onderzoek is gebleken dat zowel de traditionele als de automatische parkeergarage voor wat betreft de exploitatie op termijn haalbaar is. Deze parkeergarage zal zowel door bewoners en bezoekers als bedrijven worden gebruikt. Bovendien is er een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar een parkeergarage onder de Churchillaan en het "IJselplein". Ook hier gaat het om parkeergarages voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Voor de parkeergarage onder de Churchillaan heeft een vervolgonderzoek plaatsgevonden dat inmiddels is afgerond. Het verdient aanbeveling de aanbestedingsprocedure voor laatstgenoemde locaties in gang te zetten.

VERGUNNINGTARIEVEN

De ligging van het stadsdeel, deels binnen de ring en deels buiten de ring, maakt dat er sprake is van verschillende tarieven. Dat geldt zowel voor bewoners- en bedrijfsvergunningen als voor de tarieven aan de meter. Het streven is om te komen tot één, zo laag mogelijk, tarief voor vergunninghouders in het stadsdeel. Aansluitend hierop zullen stappen worden ondernomen om tot één tarief in de stad buiten de Singelgracht te komen. Om dit te kunnen bewerkstelligen zullen de desbetreffende stadsdelen zich moeten bundelen. De gesprekken die hierover reeds met verschillende stadsdelen op bestuurlijk niveau hebben plaats gevonden zullen worden hervat. Uitgangspunt zal zijn dat het tarief van de bewonersvergunningen administratief kostendekkend moet zijn.

Andere onderwerpen die aan de orde worden gesteld zijn de bezoekersvergunning en kraskaarten voor alle bewoners van Amsterdam, sturing van de parkeerregulering via de tarieven aan de paal en belanghebbenden parkeren bij evenementen.

Deze onderwerpen zijn al in eerder stadium, februari 2002, onder de aandacht gebracht van de toenmalige wethouder parkeren in de centrale stad.

CONCLUSIE

Regulering van het parkeren heeft ertoe bijgedragen dat de leefbaarheid in het stadsdeel is vergroot. De bereikbaarheid is verbeterd en de bewoners en bedrijven kunnen in de buurt van hun woning of bedrijf parkeren. Uitwijkgedrag van automobilisten zorgt er echter voor dat uitbreiding van betaald parkeren aan de orde is. Dit geldt zowel voor de gebieden waar nog geen betaald parkeren is als voor de bestaande gebieden. Uitbreiding naar de avond of de vroege morgen ligt in de rede.

Het fiscaal betaald parkeren lost de problemen die zich voordoen bij het belanghebbenden parkeren, zoals meer visite tegelijk en de service- en onderhoudsmonteurs, op.

Echter in de gebieden die grenzen aan kantorenlocaties zoals de toekomstige Zuidas en publiektrekkende functies zoals de RAI heeft belanghebbenden parkeren voordelen.

Door in het hele stadsdeel hetzelfde parkeerregime toe te passen,

wordt wel duidelijkheid geschapen voor bewoners, bedrijven en bezoekers.

De in deze nota gegeven beleidsadviezen zijn deels adviezen die voortvloeien uit de Parkeerverordening 2002 en de Parkeerbelastingverordening. Hierin zijn voorgeschreven het systeem van parkeerregulering (fiscaal betaald parkeren), de tijden waarin het reguleren minimaal moet plaats vinden (van maandag t/m zaterdag van 9.00-19.00 uur) en de tarieven voor vergunningen en aan de meter.

Deels zijn het beleidsadviezen waarin het stadsdeel beleidsvrijheid heeft zoals: het al dan niet uitbreiden van de verplichte bloktijden, het vaststellen van de vergunninggebieden, het al dan niet verstrekken van mantelzorgvergunningen.

Verder wordt in de nota aangegeven waar het stadsdeel wil streven naar uitbreiding van de eigen beleidsvrijheid. Het gaat hierbij o.a. om één administratief kostendekkend tarief voor bewonersvergunningen in ons stadsdeel, op termijn wellicht in de hele stad, sturing van de parkeerregulering via de tarieven aan de paal en kraskaarten voor alle inwoners. Ook aan het systeem van de verplichte bloktijden kleven grote nadelen. Parkeerregulering op zaterdag bijvoorbeeld is, in geval er sprake is van overlast door woon-werkverkeer, niet nodig. Ook hier streeft het stadsdeel naar meer beleidsvrijheid.

Het doel is van de uitbreiding van de beleidsvrijheid is te komen tot een menukaart voor de stadsdelen die het mogelijk maakt op stadsdeelniveau ook op het gebied van parkeerregulering maatwerk te kunnen leveren.

terug naar

[Parkeren](#)