



Creatief parkeren in Nieuw-West

Parkeerbeleidsplan 2012-2020

Versie 1.0 – vastgesteld door de SDR op 22-02-2012

Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 beschrijft de aanleiding voor dit parkeerbeleidsplan. Het formuleren van nieuw parkeerbeleid is nadrukkelijk geen doel op zich, maar een middel om verschillende doelstellingen op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, economie / werkgelegenheid, verkeer etc. te realiseren. Voorliggend parkeerbeleidsplan heeft daardoor een integraal karakter en is een instrument dat niet op zich zelf staat.

In **hoofdstuk 2** staat de positionering van het parkeerbeleid van het stadsdeel centraal. Dit hoofdstuk geeft antwoord op de vraag welke randvoorwaarden gelden vanuit bovenliggend beleid. Het parkeerbeleid staat immers niet op zichzelf, maar heeft nauwe relaties met andere beleidsvelden. Hierbij gaat het enerzijds om beleid van de centrale stad, anderzijds om vigerend beleid en beleidsvoornemens binnen het stadsdeel. Belangrijk onderdeel hierbij is de stedelijke verdichtingsopgave waarbij gebouwde parkeervoorzieningen een vereiste zijn om het aantal parkeerplaatsen op straat op een acceptabel niveau te houden en ruimte over te houden voor voetgangers, speel- en sportvoorzieningen en openbaar groen.

In **hoofdstuk 3** wordt de huidige parkeersituatie in beeld gebracht. Om een goed beeld te krijgen is enerzijds gebruik gemaakt van aanwezig cijfermateriaal en ervaringen, anderzijds is een parkeermarkt georganiseerd waar belanghebbenden ervaringen op het gebied van parkeren konden aandragen. Beide leiden tot dezelfde conclusie: de huidige problemen op het gebied van parkeren worden vooral veroorzaakt door automobilisten van buiten het stadsdeel die op een creatieve manier het betaald parkeren in de omgeving willen ontlopen.

De randvoorwaarden van bovenliggend beleid (hoofdstuk 2) en de huidige / toekomstige knelpunten (hoofdstuk 3) komen in **hoofdstuk 4** samen in de visie op parkeren. Dit hoofdstuk bevat het kader en de doelstellingen van het parkeerbeleid van Nieuw-West voor de komende tien jaar. De parkeervisie is daarmee niet alleen leidraad voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, maar tegelijkertijd de basis voor de evaluatie daarvan.

Hoofdstuk 5 bevat de oplossingsrichtingen. Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze het parkeerbeleid tot 2020 wordt uitgevoerd en welke instrumenten nodig zijn om tot de gewenste beleidsprestaties te komen. Het principe beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen staat hierbij centraal. Dit betekent dat bij parkeerproblemen niet wordt uitgegaan van het automatisch invoeren van betaald parkeren in een groot gebied of het bijbouwen van (dure) parkeerplaatsen. Eerst worden andere mogelijkheden bestudeerd om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen (beïnvloeden, benutten en reguleren). Het zoeken van creatieve oplossingen betekent echter niet dat een scala aan innovatieve maatregelen kan worden toegepast, het gaat met name om de toepassing van mogelijkheden binnen de landelijke- en stedelijke regelgeving.

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen) als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het beleid) van belang. Deze onderdelen worden in **hoofdstuk 6** toegelicht.

Hoofdstuk 7 bevat het uitvoeringsprogramma voor de komende vijf jaar, inclusief een kostenraming. In 2016 wordt een tussentijdse evaluatie uitgevoerd, op basis waarvan het uitvoeringsprogramma voor de volgende vier jaar wordt opgesteld.

Samenvatting

Een van de kwaliteiten van Nieuw-West is dat bijna overal probleemloos (en gratis) kan worden geparkeerd. Een groeiend autobezit van bewoners, de groei van automobilititeit in algemene zin en toeloop van buurtvreemde langparkeerders doen de vraag naar parkeerruimte in delen van het stadsdeel toenemen. Hoe om te gaan met deze vraag staat centraal in het voorliggende parkeerbeleidsplan.

Om te komen tot een integraal parkeerbeleid is gezocht naar een proces dat recht doet aan de verschillende doelstellingen en belangen binnen het stadsdeel. Bij het opstellen van het beleidsplan is daarom gekozen voor een interactief proces. Eerst is begonnen met het in beeld brengen van de huidige parkeersituatie in Nieuw-West. Hierbij is gebruik gemaakt van onderzoeksmateriaal over de parkeerdruk en er zijn een vijftal inloophijeenkomsten (parkeermarkten) georganiseerd waar belanghebbenden (bewoners en ondernemers) ervaringen op het gebied van parkeren konden aandragen. De resultaten van de probleeminventarisatie zijn tijdens een thema-avond in januari 2011 voorgelegd aan de stadsdeelraad. Tijdens twee vervolgsessies in maart 2011 zijn de parkeervisie en de globale doorkijk naar de oplossingsrichtingen bediscussieerd.

Uit de probleeminventarisatie blijkt dat de parkeerproblemen in de meeste gebieden van Nieuw-West hoofdzakelijk worden veroorzaakt door buurtvreemde langparkeerders (bewoners van andere stadsdelen, automobilisten van buiten de stad die hier parkeren en met het OV doorreizen naar andere delen van de stad of Schiphol). Het parkeerbeleid zet in op het weren van deze buurtvreemde langparkeerders en niet zozeer op de mogelijkheden om het autobezit en –gebruik door bewoners en ondernemers uit Nieuw-West te beperken.

Voorliggend parkeerbeleidsplan biedt het stadsdeel handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen Nieuw-West spelen – of in de toekomst kunnen gaan spelen en die aansluiten op de perceptie van de parkeerproblematiek. De hoofdpunten staan hieronder kort samengevat:

- Het parkeerbeleid van Nieuw-West staat niet op zich zelf, maar is een middel om verschillende doelstellingen van het stadsdeel op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, economie / werkgelegenheid, verkeer etc. te realiseren. Het parkeerbeleid ondersteunt het streven naar een bruisend en duurzaam stadsdeel waar mensen graag wonen, werken en recreëren.
- Het parkeerbeleid van Nieuw-West zet in op bewoners, werknemers en bezoekers van het stadsdeel. Buurtvreemde langparkeerders met een bestemming elders in Amsterdam of Schiphol worden niet gefaciliteerd in de woonwijken van Nieuw-West. Deze groep dient gebruik te maken van de aanwezige P+R-voorzieningen rondom Amsterdam.
- Bij voldoende vrije parkeerplaatsen is parkeren gratis. Parkeerregulering wordt reactief ingezet en niet gebruikt om het autobezit van de eigen bewoners te sturen. Bij invoering van parkeerregulering in nieuwe probleemgebieden hebben blauwe zones de voorkeur boven betaald parkeren waarbij naast de inhoudelijke component

ook de financiële haalbaarheid een belangrijke rol speelt (overeenkomstig Bestuursakkoord). Bestaande parkeerregulering in gebieden wordt vooralsnog zo gelaten.

- In het parkeerbeleid wordt uitgegaan van maatwerk per gebied. Bij knelpunten (in woonwijken parkeerdruk >90%, bij winkelcentra >80%) wordt niet meteen uitgegaan van invoering van parkeerregulering of het bijbouwen van gebouwde parkeervoorzieningen. Eerst dienen andere (creatieve) mogelijkheden te worden bestudeerd om parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen. Het principe van beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen geldt als basis voor het treffen van maatregelen op het gebied van parkeren.
- De voortgang van de stedelijke vernieuwing in Nieuw-West staat door de economisch crisis onder druk. Er is gekozen voor het maken van afspraken over ontwikkelingsmogelijkheden per gebied en met afzonderlijke woningcorporaties. Per locatie wordt samen met de woningcorporaties bekeken hoe invulling wordt gegeven aan de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en de parkeermogelijkheden.
- Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen speelt de financiële haalbaarheid nadrukkelijk een belangrijke rol. Niet elke parkeeroplossing hoeft in zichzelf kostendekkend te zijn. Bij creatieve oplossingen in woonwijken is een bijdrage uit het Parkeerfonds mogelijk. De inkomsten en uitgaven uit het Parkeerfonds dienen daarbij in evenwicht te zijn. Hierbij geldt dat de kosten voor bewoners, ondernemers en bezoekers van het betaald parkeergebied niet stijgen om niet-kostendekkende maatregelen in andere delen van Nieuw-West mogelijk te maken.

Binnen het parkeerbeleid wordt onderscheid gemaakt in de volgende doelgroepen:

- Bewoners van Nieuw-West dienen de mogelijkheid te hebben om de auto in de nabijheid van de woning te parkeren (op straat of in de eigen garage). Voor verplaatsingen binnen het stadsdeel dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van alternatieven voor de auto: lopen, fiets of openbaar vervoer. Het parkeerbeleid zet echter niet in op stringente sturing van autobezit en autogebruik van bewoners ("autootje-pesting"). Het parkeerbeleid gaat uit van transparantie en uniformiteit - dit betekent dat grote verschillen in kosten voor bewoners voor parkeren ongewenst zijn.
- Werknemers nemen eerder dan andere doelgroepen genoegen met langere loopafstanden. Mede vanwege de langere parkeerduur stellen werknemers minder eisen aan het comfort van een parkeerplek. Vooral goedkoop en een veilige parkeeromgeving zijn belangrijk voor werknemers. Werknemers werkzaam binnen Nieuw-West kunnen in grote delen van het stadsdeel vrij parkeren. Binnen de betaald parkeergebieden wordt uitgegaan van de mogelijkheden die de centraal stedelijke regelgeving biedt.
- Bezoekers van bewoners en bezoekers van voorzieningen dienen de auto in de nabijheid van de bestemming moeten kunnen parkeren. Deze doelgroep heeft enerzijds een belangrijke sociale functie en levert anderzijds een bijdrage aan de economie in het stadsdeel. Bezoekers mogen daarom niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen, een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen of te hoge parkeertarieven.

Buurtvreemde langparkeeders met een bestemming elders in Amsterdam of Schiphol worden niet gefaciliteerd op maaiveld. Deze groep dient gebruik te maken van de aanwezige P+R-voorzieningen rondom Amsterdam.

Het parkeerbeleidsplan bevat de volgende concrete vervolgacties:

1. Parkeerregulering

- Invoering van parkeerregulering in overloopgebieden van waaruit i) klachten binnenkomen over parkeerproblemen, ii) onderzoek heeft aangetoond dat de parkeerdruk overdag en / of 's avonds boven de 90% uitkomt en iii) onderzoek heeft aangetoond dat de parkeerproblemen veroorzaakt worden door automobilisten van buiten de wijk en de maatregel dus daadwerkelijk effect heeft.
- Het harmoniseren van de tarieven van een bewonersvergunning (2012) en de parkeertarieven op straat (2013), dit betekent echter niet dat in heel Nieuw-West slechts één parkeertarief mag gelden. Differentiatie van parkeertarieven op straat kan juist een effectief instrument zijn om maatwerk te leveren en gedragsbeïnvloeding teweeg te brengen.
- Het jaarlijks vaststellen van een bestedingsvoorstel voor het Stadsdeelparkeerfonds, inclusief een doorkijk voor de lange termijn van zowel de kosten als baten.

2. Nadere beleidsregel en nota's

- beleidsregels uitgifte van ontheffingen voor de blauwe zones in het stadsdeel (2012),
- beleidsregels voor het omzetten van parkeergelegenheid eigen terrein naar andere doeleinden (2012),
- een integrale beleidsnota Parkeernormen Nieuw-West (2012).

3. Onderzoek

- Evaluatie van de invoering van betaald parkeren in vergunninggebied SV2 – het betrekken van bewoners / ondernemers maakt hier onderdeel van uit (2012).
- Het onderzoeken of korte reguleringstijden volstaan om buurtvreemde langparkeeders te weren. Op basis van de uitkomsten van een proef, een risicoanalyse en financiële doorrekening wordt bepaald of het wenselijk is om in te zetten op aanpassing van de centraal stedelijke regelgeving (2012-2013).
- Het onderzoeken van mogelijkheden om braakliggende terreinen in het stadsdeel (tijdelijk) te gebruiken voor de opvang van automobilisten die in hun eigen stadsdeel niet beschikken over een parkeervergunning en/of het parkeren van bedrijfsbusjes en grote voertuigen (2012-2013).
- Het onderzoeken waarom parkeergarages in de stedelijke vernieuwingsgebied leeg staan ondanks de parkeerregulering op straat (2012-2013).

4. Overig

- Het periodieke monitoren en evalueren van ontwikkelingen op het gebied van parkeren en het opstellen van een jaarlijkse managementrapportage welke ter kennisname wordt aangeboden aan de stadsdeelraad.
- Het periodiek actualiseren van relevante informatie op de website van het stadsdeel (regulering, beleidsregels, autodate etc.).

Inhoud

Samenvatting	5
1 INLEIDING	9
1.1 Vraag naar een integraal parkeerbeleid	9
1.2 Het proces	9
1.3 Opbouw parkeerbeleidsplan.....	10
2 POSITIONERING PARKEERBELEID	11
2.1 Het landelijk, provinciaal en regionaal beleidskader.....	11
2.2 Het Amsterdamse beleidskader	12
2.3 Afspraken in het kader van de stedelijke vernieuwing.....	15
2.4 De positionering samengevat in 3 speerpunten	18
3 PARKEREN IN NW ANNO 2011	19
3.1 Huidige vormen van parkeerregulering in Nieuw-West	19
3.2 Betrokkenheid belanghebbenden op parkeermarkt.....	24
3.3 Kwantitatief onderzoek parkeerdruk overloopgebieden	26
3.4 De verwachte groei van mobiliteit richting 2020	28
3.5 De parkeerproblematiek samengevat in 4 speerpunten.....	28
4 VISIE OP PARKEREN	28
4.1 Bovenliggende beleidsvoornemens van Nieuw-West	28
4.2 Visie op parkeren in Nieuw-West	28
4.3 Uitgangspunten van het parkeerbeleid.....	28
4.4 Doelstellingen van het parkeerbeleid	28
5 OPLOSSINGSRICHTINGEN	28
5.1 Parkeren in gereguleerd gebied	28
5.2 Parkeren in woonwijken zonder parkeerregulering	28
5.3 Parkeren in stedelijk vernieuwingsgebieden	28
5.4 Overige parkeerge relateerde oplossingen	28
6 MONITORING EN EVALUATIE	28
6.1 Monitoring.....	28
6.2 Evaluatie.....	28
7 Uitvoeringsprogramma	28
Afsluiting	28

1 INLEIDING

In Nieuw-West wordt er nog vaak vanuit gegaan dat overal (gratis) geparkeerd kan worden. Een groeiend autobezit van bewoners, de groei van automobiliteit in algemene zin en toeloop van buurtvreemde langparkeerders doen de vraag naar parkeerruimte in delen van het stadsdeel toenemen. Hoe om te gaan met deze vraag staat centraal in het voorliggende parkeerbeleidsplan.

1.1 Vraag naar een integraal parkeerbeleid

De voormalige stadsdelen Geuzenveld-Slotermeer, Osdorp en Slotervaart hadden ieder hun eigen parkeerbeleid met verschillende vormen van parkeerregulering, tarieven en vergunningstelsels. Voor delen van Nieuw-West geldt bovendien dat het voorzien in de behoefte aan parkeerruimte steeds moeilijker wordt zonder de kwaliteit van de openbare ruimte te ondermijnen. Deze opgave wordt bemoeilijkt door de stedelijke vernieuwing in Nieuw-West, waarbij vaak in hogere dichtheden wordt gebouwd dan in de oude situatie.

In het bestuursakkoord “Kansen bieden – talenten benutten” is aangegeven dat de parkeersituatie in Nieuw-West wordt herbezien met een blik naar 2020. Het formuleren van nieuw parkeerbeleid is overigens geen doel op zich, maar een middel om verschillende doelstellingen op het gebied van de ruimtelijke ordening, milieu, economie / werkgelegenheid, verkeer etc. te realiseren. Het parkeerbeleid heeft daardoor een integraal karakter en is een instrument dat niet op zich zelf staat.

Dit parkeerbeleidsplan biedt het stadsdeel een aantal handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen Nieuw-West spelen – of in de toekomst kunnen gaan spelen. Het gaat hierbij om thema's als:

- parkeren in gereguleerde gebieden,
- parkeren in niet-gereguleerde woongebieden,
- parkeren in stedelijke vernieuwingsgebieden
- de parkeernormensystematiek,
- overige parkeergegerelateerde oplossingen (flankerend beleid, organisatie etc.),
- vervolgacties en financiële consequenties.

1.2 Het proces

Om te komen tot een integraal parkeerbeleid is gezocht naar een proces dat recht doet aan de verschillende doelstellingen en belangen binnen het stadsdeel. Bij het opstellen van dit parkeerbeleidsplan is daarom gekozen voor een interactief proces.

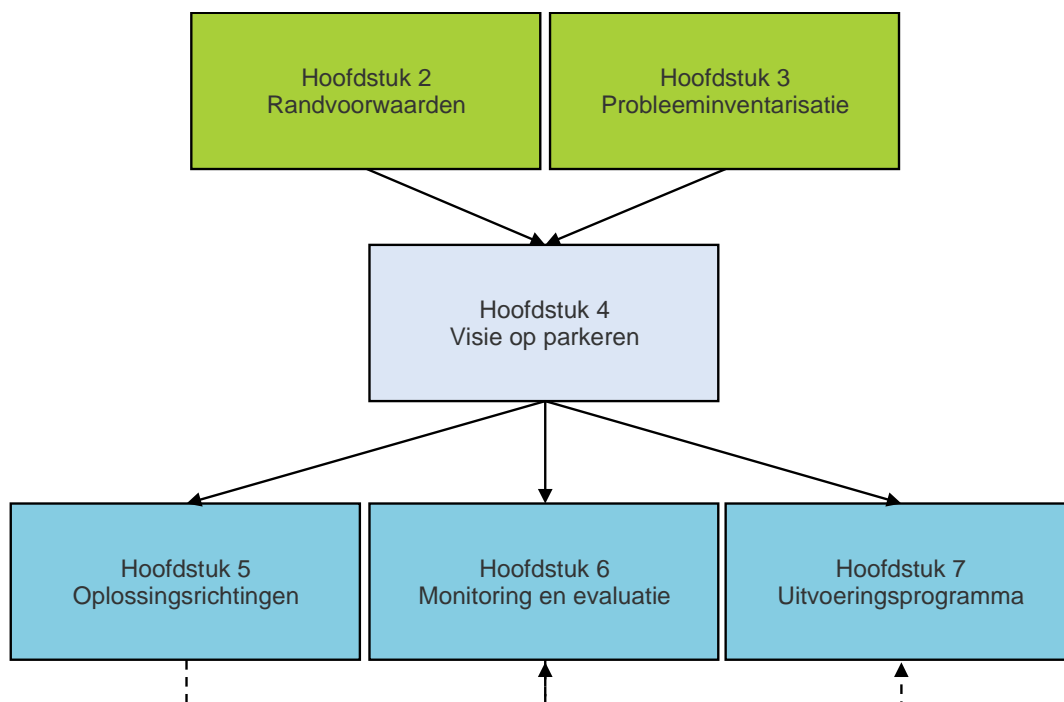
Eerst is begonnen met het in beeld brengen van de huidige parkeersituatie in Nieuw-West. Waar en wanneer doen zich knelpunten voor? Wie ondervindt hier overlast van?

Waardoor worden de problemen veroorzaakt? Om een correct beeld van de parkeersituatie te krijgen is gebruik gemaakt van aanwezig onderzoeksmateriaal over de parkeerdruk, kennis binnen de organisatie over parkeerproblemen en schriftelijke opmerkingen van bewoners. Hiernaast is een vijftal inloopbijeenkomsten (parkeermarkten) georganiseerd waar belanghebbenden (bewoners en ondernemers) ervaringen op het gebied van parkeren konden aandragen. In mei 2011 is op een aantal specifieke locaties aanvullend onderzoek verricht om de parkeerdruk en het aandeel parkeerders van buiten het stadsdeel te achterhalen (zie hoofdstuk 3).

De resultaten van de probleeminventarisatie zijn tijdens een thema-avond in januari 2011 voorgelegd aan de stadsdeelraad. Tijdens twee vervolgsessies in maart 2011 zijn de parkeervisie (zie hoofdstuk 4) en de globale doorkijk naar de oplossingsrichtingen (zie hoofdstuk 5) bediscussieerd. Het geheel is vervolgens vertaald in voorliggend parkeerbeleidsplan dat het DB voor inspraak heeft vrijgegeven in juli 2011. De stadsdeelraad van Nieuw-West heeft de nota uiteindelijk in januari 2012 vastgesteld.

1.3 Opbouw parkeerbeleidsplan

Het parkeerbeleid van stadsdeel Nieuw-West gaat uit van een relatie tussen randvoorwaarden (H2), probleem (H3), lange termijn visie (H4) en de uiteindelijk te hanteren instrumenten (H5). Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) van belang. Beide elementen worden in hoofdstuk 6 toegelicht. Het laatste hoofdstuk bevat een overzicht van de acties voor de komende jaren. De samenhang tussen de hoofdstukken is weergegeven in onderstaande figuur.



Afbeelding 1-1 Samenhang hoofdstukken Parkeerbeleidsplan Nieuw-West

2 POSITIONERING PARKEERBELEID

Parkeerbeleid is een taak van lokale overheden. Het parkeerbeleid staat echter niet op zichzelf, maar dient te worden afgestemd met andere beleidsterreinen en beleid van hogere overheden. Dit hoofdstuk beschrijft het landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal beleidskader om enerzijds de positie van het parkeerbeleid van Nieuw-West te illustreren en anderzijds de randvoorwaarden (het kader) te beschrijven.

2.1 Het landelijk, provinciaal en regionaal beleidskader

De Nota Mobiliteit is het nationaal verkeer- en vervoerplan (*NVVP*) en de opvolger van het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, uitgewerkt en staat het nationaal verkeer- en vervoerbeleid voor de komende decennia beschreven. Uitgangspunt van de nota is dat mobiliteit bij een moderne samenleving hoort. Het is een voorwaarde voor een gezonde en sterke economie en het geeft de mensen de kans om zich te ontwikkelen en te ontspannen. Kortom: mobiliteit mag weer. In het landelijk Regeerakkoord 2010-2014 wordt dit bevestigd. De Nota Mobiliteit gaat verder uit van het principe: “*decentraal wat kan, centraal wat moet*”. De uitwerking en uitvoering van het verkeerbeleid wordt grotendeels gedecentraliseerd naar lagere overheden.

De provincie Noord-Holland heeft in 2007 een geactualiseerd Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (*PVVP*) opgesteld. Dit plan bevat het beleid van de provincie Noord-Holland, met uitzondering van het beheersgebied van de Stadsregio Amsterdam. Het provinciaal verkeer- en vervoerbeleid maakt gebruik van de pijlers “*benutten, beprijzen en bouwen*”, zoals beschreven in de Nota Mobiliteit, om bereikbaarheid te waarborgen. Dit betekent blijvende inzet om bestaande capaciteit beter te benutten en het stimuleren van verschillende vervoersmogelijkheden door het gebruik van prijsinstrumenten.

Het Regionaal Verkeer- en Vervoer Plan (*RVVP*) is in 2004 vastgesteld door de Regioraad en geeft aan hoe de Stadsregio Amsterdam de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vormgeeft. Uit het RVVP komt naar voren dat de Stadsregio het verkeer wil sturen met behulp van een aantal inhoudelijke strategieën. Deze strategieën zijn gericht op versterking van de samenhang tussen de netwerken van verschillende modaliteiten (auto, fiets, OV), een gebiedsgerichte aanpak en het gebruik van prijsbeleid als effectief instrument om de vraag naar mobiliteit te doseren en bij te sturen.

Het RVVP stelt dat het gebruik van stringente parkeernormen en parkeertarieven geen geschikte maatregel is voor stedelijk herkomstgebieden: gebieden met primair een woonfunctie en beperkte verkeeraantrekkende functies. In gebieden met verkeer- en parkeerproblemen kan een stevige regulering met behulp van prijsbeleid wenselijk zijn, mits goede alternatieven (zoals OV-verbindingen) beschikbaar zijn.

2.2 Het Amsterdamse beleidskader

2.2.1 Het gemeentelijk verkeers- en parkeerbeleid

Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid ervan. Het gemeentelijk parkeerbeleid -vastgelegd in de nota "*Parkeren is manoeuvreren*"- draagt daaraan bij met maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer naar en in de stad terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd. Het parkeerbeleid is hiermee meer sturend dan het landelijk beleid (zie paragraaf 2.1).

Het parkeerbeleidsplan van de centrale stad (2001) bevat concrete doelstellingen voor een vermindering van het autoverkeer in Amsterdam en de binnenstad. Tegelijkertijd wordt ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad voor noodzakelijk autoverkeer en het terugdringen van zoekverkeer. De leefbaarheid moet worden verbeterd door herinrichting van de openbare (verkeers)ruimte, beperking van overloopeffecten (olievlek), vermindering van overlast van auto's en verbetering van de verkeersveiligheid.

Het beleid voorziet verder in de formulering van eenduidige stedelijke regelgeving en een duidelijke bevoegdhedenverdeling tussen centrale stad en stadsdelen. De centraal-stedelijke Parkeerverordening (zie paragraaf 2.2.3) bevat de (on)mogelijkheden voor de stadsdelen om hun beleid vorm te geven. Dit bepaalt en beperkt voor een groot gedeelte de oplossingsmogelijkheden zoals beschreven in hoofdstuk 5.

2.2.2 Plan Voorrang Gezonde Stad

Het actieplan "*Voorrang voor een Gezonde Stad*" (VGS) is een pakket aan maatregelen gericht op minder en schoner autoverkeer in het gebied binnen de Ring A10 en ten zuiden van het IJ. Het programma loopt tot en met 2016. De verwachting is dat de maatregelen tegen die tijd hebben geleid tot minder en schoner autoverkeer in de stad.

Op 1 januari 2009 zijn in het VGS-gebied nieuwe parkeertarieven, parkeergebieden en bloktijden ingevoerd. Dit betrof voor een zeer beperkt deel ook Nieuw-West. Dit betreft de omgeving Poeldijkstraat, Hodenpijkade, Andreas Ensemble, Nachtwachtlaan en Staalmeesterslaan. Voor dit gebied gelden hogere parkeertarieven en langere bloktijden.¹ De afdracht aan het centraal mobiliteitsfonds (zie paragraaf 2.2.4) is voor dit gebied ook procentueel hoger.

De evaluatie in 2009 liet zien dat de maatregel effectiever was dan aanvankelijk gedacht. Binnen de Ring A10 werd veel minder vaak geparkeerd dan verwacht, met als gevolg tegenvallende inkomsten uit parkeren. In het Programakkoord Amsterdam 2010-2014 staat mede daarom dat de straattarieven de komende jaren niet verder zullen stijgen (zie paragraaf 2.2.5).

¹ Voor het gedeelte van Nieuw-West binnen de A10 geldt het betaald parkeerregime in ieder geval voor de periode van maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur tot 21.00 uur. Buiten de A10 is dit minimaal van maandag tot en met vrijdag van 09.00 uur tot 19.00 uur.

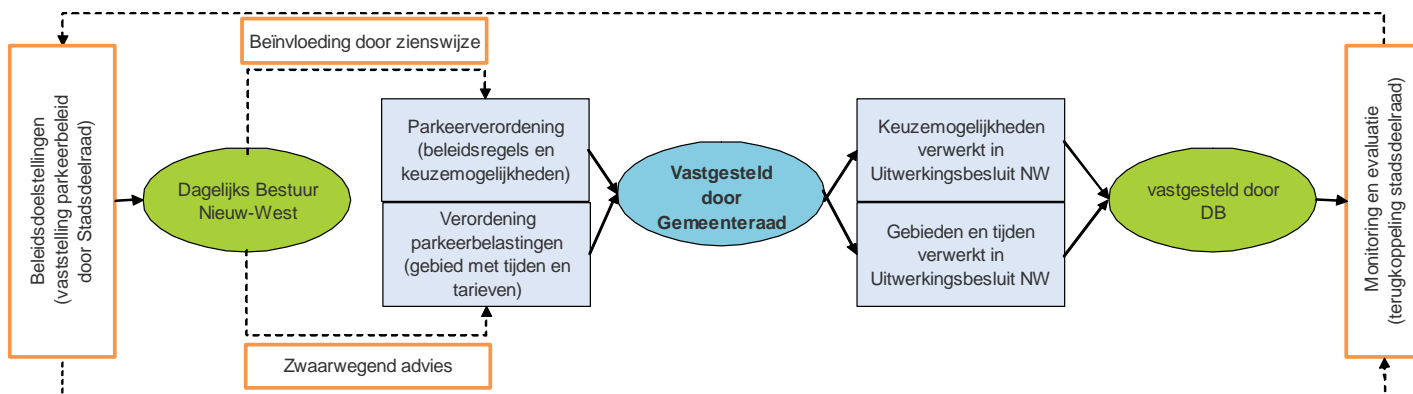
2.2.3 De Parkeerverordening en Verordening Parkeerbelasting

Op 29 oktober 2008 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de “Parkeerverordening 2009” vastgesteld. Hierin staan onder andere de regels omtrent de uitgifte van parkeervergunningen beschreven. De uitvoering van de Parkeerverordening ligt bij de stadsdelen. De Parkeerverordening laat de stadsdelen op onderdelen vrij om een beperkt aantal keuzes te maken voor het eigen betaald parkeergebied. Deze regels dient het stadsdeel -met in achtneming van hetgeen gesteld in de Parkeerverordening- op te nemen in haar Uitwerkingsbesluit. Het gaat om belangrijke zaken zoals:

- de indeling in vergunninggebieden en de grenzen daarvan,
- het aantal en soort vergunningen die binnen het stadsdeel wordt verleend,
- het vergunningenplafond per vergunninggebied,
- de bloktijden gedurende welke voor parkeren parkeerbelasting wordt geheven,
- het aanwijzen van overloopgebieden bij het ontstaan van wachtlijsten,

De stadsdelen participeren in het opstellen van de Parkeerverordening.

In de “Verordening Parkeerbelastingen” worden zaken geregeld als de betaling op straat, de tarieven en tariefgebieden. Het stadsdeel kan voor het gebied buiten de A10 kiezen uit een beperkt aantal mogelijkheden voor het straattarief. Hetzelfde geldt voor de bloktijden. De kosten van een parkeervergunning kan het stadsdeel zelf bepalen. In gebieden die in de Verordening Parkeerbelastingen niet zijn aangewezen als gefiscaliseerd gebied mag geen betaald parkeren worden ingevoerd. Stadsdelen kunnen hiervoor eens per jaar een zwaarwegend advies aanleveren. In onderstaande figuur is dit proces schematisch weergegeven.



Afbeelding 2-1

De relatie tussen de Parkeerverordening, Verordening Parkeerbelasting en het Uitwerkingsbesluit

2.2.4 Het Centraal Mobiliteitsfonds Amsterdam

De “*Verordening Mobiliteitsfondsen Amsterdam 2011*” schrijft voor dat het Centraal Mobiliteitsfonds Amsterdam jaarlijks wordt gevoed door een afdracht van een gedeelte van de opbrengsten uit betaald parkeren door de stadsdelen.

De stadsdelen dienen overeenkomstig een parkeerfonds in te stellen. Voor het stadsdeelparkeerfonds geldt dat de voeding van het stadsdeelparkeerfonds bestaat uit: i) het restant van parkeeropbrengsten dat niet wordt afgedragen aan het Centraal Mobiliteitsfonds en ii) opbrengsten uit naheffingsaanlagen.

De parkeeropbrengsten mogen uitsluitend worden aangewend als dekkingsbron voor:²

- kosten van inning, administratie en handhaving van de parkeervoorschriften, en
- maatregelen ten behoeve van het verkeers- en vervoerbeleid die het centrale verkeers- en vervoerbeleid niet tegenwerken.

De stadsdelen dienen per zittingsperiode van het college de bestedingsrichting vast te leggen in een besluit waarin een duidelijke koppeling is gelegd met het vigerende programmakkoord van het desbetreffende stadsdeel.

2.2.5 Beleidsvoornemens van de centrale stad tot aan 2014

Het centraal stedelijk Programmakkoord Amsterdam 2010-2014 bevat een vijftal voor dit beleidsplan belangrijke voornemens, samengevat in de onderstaande punten:

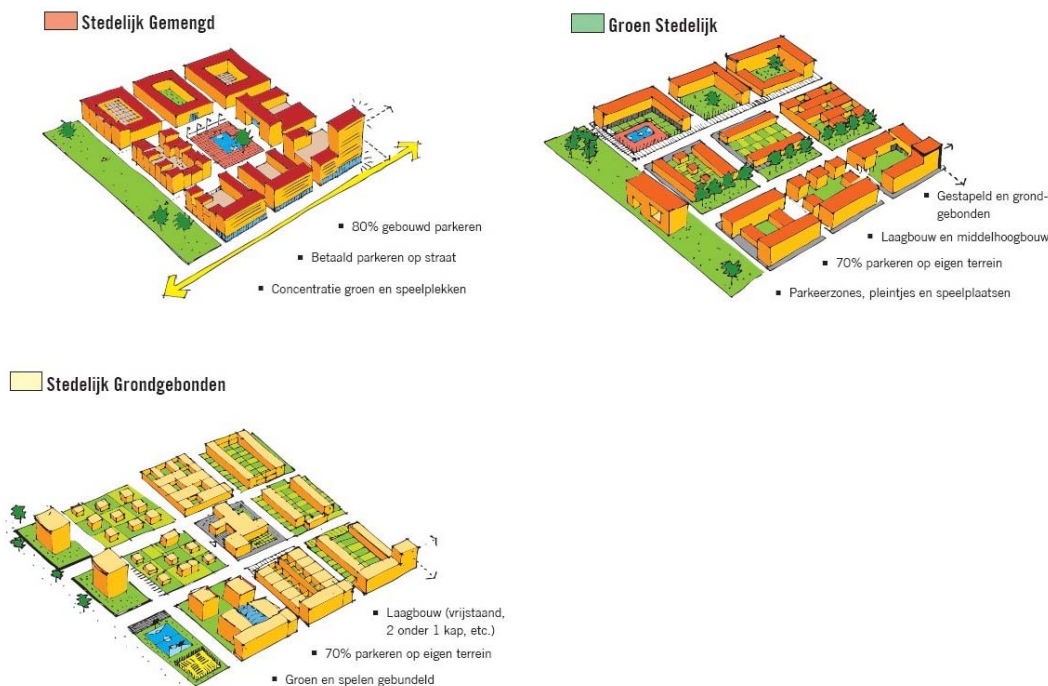
- 1 De structuurvisie Amsterdam (vastgesteld in de gemeenteraad d.d. 17 februari 2011) geeft weer dat het centrum-stedelijk milieu steeds groter wordt. Bij deze ontwikkeling hoort meer ruimte voor verblijfsgebieden en langzaam verkeer. Daartoe zal het te voeren beleid gericht op het autoluw maken van de stad binnen de ring A10 (exclusief Noord) worden voortgezet.
- 2 De centrale stad bevestigt de huidige parkeertarieven binnen het VGS-gebied (zie paragraaf 2.2.2). Er wordt geen inflatiecorrectie toegepast tot en met 2014.
- 3 De centrale stad investeert in nieuwe P+R-plekken in de omgeving van de Ring A10, maar streeft tegelijkertijd naar een meer kostendekkende exploitatie door verhoging van de P+R-tarieven. Samen met stadsdelen worden mogelijkheden gezocht om de extra P+R-plekken zo snel mogelijk te realiseren.
- 4 Vergunninghouders en mensen op de wachtlijst kunnen voor gereduceerd vergunningtarief hun auto buiten de ring parkeren in speciaal daarvoor te realiseren voorzieningen. De centrale stad streeft naar 2.000 plaatsen. Autodelen wordt verder uitgebreid en gestimuleerd.
- 5 Stadsdelen krijgen de mogelijkheid om een bezoekersparkeerkaart in te voeren en kunnen zelf kiezen voor X aantal uur gratis per maand per huishouden en Y aantal uur voor 50% korting. Mogelijke inkomstenderving wordt verdeeld tussen de centrale stad en de stadsdelen. Centraal stedelijk worden een aantal standaardcategorieën gegeven (overeenkomstig bloktijden, straattarief etc.).

² Bron: artikel 7 van de Verordening Mobiliteitsfondsen Amsterdam 2008

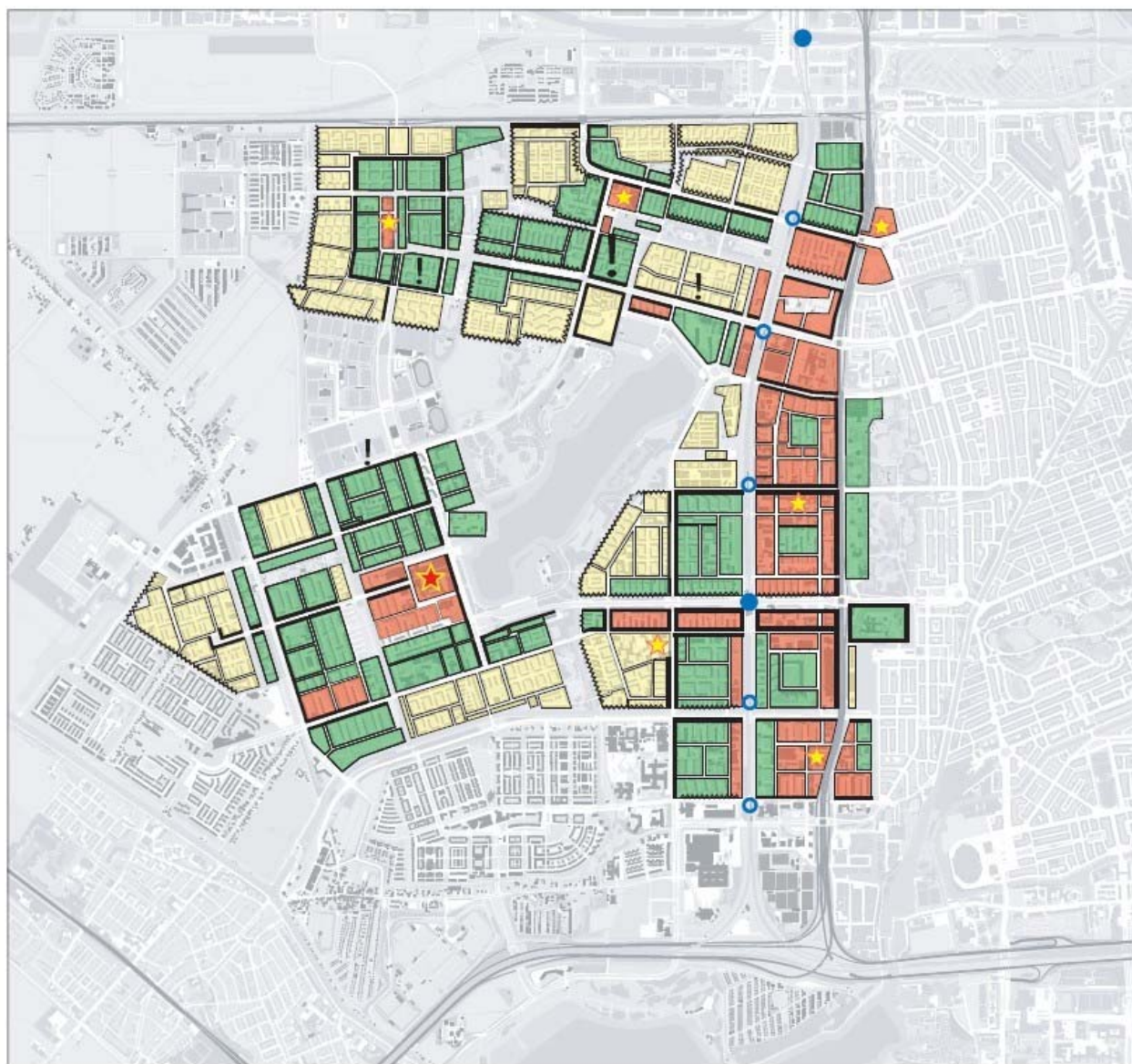
2.3 Afspraken in het kader van de stedelijke vernieuwing

Het ontwikkelingsplan “*Richting Parkstad 2015*” (2001) beschrijft de vernieuwingsoperatie van Amsterdam Nieuw-West op hoofdlijnen. Het plan bevat een programma voor de lange termijn, ongeveer 15 jaar, voor de drie pijlers van de stedelijke vernieuwing: sociaal, economisch en fysiek. Beschreven staat dat de beschikbare ruimte voor parkeren op straat in verstedelijkte woonmilieus in de toekomst ontoereikend zal zijn. Bij hoge dichtheden wordt overwegend inpandig of ondergronds geparkeerd. Deze parkeervoorzieningen zijn nodig om het aantal parkeerplaatsen op straat op een acceptabel niveau te houden. Hierdoor blijft er kostbare ruimte over voor voetgangers, sport- en speelplaatsen en openbaar groen. Juist dit is kenmerkend voor de Westelijke Tuinsteden.

In 2005 heeft een brede evaluatie van de stedelijke vernieuwing plaatsgevonden. Op inhoudelijk, financieel en organisatorisch gebied zijn de afspraken en programma's uit “*Richting Parkstad 2015*” onder de loep genomen. De evaluatie leidde tot nieuwe inzichten, die weer zijn vertaald in voorstellen voor herziening van het ontwikkelingsplan. In 2007 zijn de nieuwe beleidsuitgangspunten juridisch vertaald in een tussen de gemeente Amsterdam en de woningcorporaties afgesloten “*Raamovereenkomst Integrale gebiedsontwikkeling Parkstad*”. Een van de consequenties was het terugbrengen van de geldende leefmilieus tot drie duidelijk onderscheidende nieuwe leefmilieus. Om de verschillen tussen deze leefmilieus te versterken is per leefmilieu een scherp onderscheid gemaakt tussen typologie van bebouwing, mate van verdichting en bijbehorende afspraken over parkeren. In onderstaande afbeeldingen zijn de relevante afspraken over de drie leefmilieus uit de Raamovereenkomst weergegeven.



Afbeelding 2-2 De drie leefmilieus – bron: Bijlage 3 van de Raamovereenkomst Parkstad



Wensbeeld leefmilieus 2015

-  Stedelijk gemengd
-  Groen Stedelijk
-  Stedelijk grondgebonden
-  Stations metro & trein (r=800m)
-  Station metro (r=400m)
-  Wijkcentra
-  Osdorp Centrum
-  Straat wanden (rooilijn & bouwhoogte)
-  Bijzondere rand
-  Neutrale rand
-  Discussiepunt randen/wanden
-  Discussiepunt leefmilieus

Versie 13-06-06/LVG/G:Parkstad/Leefmilieus

Afbeelding 2-3 Het wensbeeld van de leefmilieus – bron: Bijlage 3 van de Raamovereenkomst Parkstad

	Bebouwing/typologie	Open(bare) ruimte	Parkeren
Algemene randvoorwaarden	- hoogbouwaccenten op strategische locaties (ov-haltes, pleinen, langs groenstructuren, kruisingen van hoofdnetwerken.)		- entree garages binnen de rooilijn - geen blinde plinten
Stedelijk gemengd	- homogeen verkavelingsbeeld - compacte blokken met gestapelde woonvormen - plinten aan de straat ontsloten - bouwhoogte > 15 meter (10% uitzondering per vernieuwingsgebied) - geen openbare binnenstraten of -hoven - geen laagbouw/patio's als volledig bouwveld en - geen vrijstaande gebouwen los op een bouwkvavel - Dichtheidscriteria/spacemate (uitwerkingsplanniveau) - L > 3 (gemiddeld aantal bouwlagen) - GSI > 0,2 (compactheid van het gebied) - OSR < 0,6 (openheid van het gebied)	- park, plein - eenduidig straatprofiel met gelijke wanden - zichtlijnen - collectieve binnentuin/hof/ atrium - privé-tuinen - brede stoepen (min. 3 meter) - concentratie van groeneenheden/speelplekken	- 80 % gebouwd en op eigen terrein (geïntegreerd) - betaald parkeren op straat
Groen stedelijk	- divers verkavelingsbeeld - transparante verkaveling (grote diversiteit) - gestapelde, geschakelde en grondgebonden woonvormen - middelhoogbouw ruim opgezet, half open blok, laagbouw geschakeld, patio - compositie van objecten in groene setting - hoogbouw (max. 60 meter) - Dichtheidscriteria/spacemate (uitwerkingsplanniveau) - L > 4 (gemiddeld aantal bouwlagen) - OSR > 0,6 (openheid van het gebied)	- parkzones - brede stoepen (min. 3 m) - collectieve binnentuinen in het zicht - privé-tuinen - spreiding van groeneenheden/ speelplekken	- 70 % geïntegreerd: - op eigen terrein (uit het straatzicht) - indien gebouwd parkeren een eis is, dan betaald parkeren op straat
Grondgebonden stedelijk	- homogeen verkavelingsbeeld - laagbouw vrijstaand, 2 onder 1 kap, geschakeld, patio - hoogbouw (> 20 meter tot max. 50 meter en maximaal 10% van programma) - Dichtheidscriteria/spacemate (uitwerkingsplanniveau) - L < 3 (gemiddeld aantal bouwlagen) - FSI = max, 1,4 (dichtheid van het gebied) - OSR < 0,6 (openheid van het gebied)	- minimaliseren van openbare ruimte - erf / privé-tuin - gebundelde spreiding van groeneenheden/speelplekken	- 70 % parkeren op eigen terrein

Afbeelding 2-4 Randvoorwaarden ruimtelijke ontwikkeling – bron: Bijlage 3 van de Raamovereenkomst Parkstad

De woningcorporaties hebben in overleggen over het realiseren van woningbouwprojecten met gebouwd parkeren richting het stadsdeel kenbaar gemaakt dat deze bouwprojecten niet te realiseren zijn als het stadsdeel niet zorg draagt voor betaald parkeren op straat. Dit is nodig om er zeker van te zijn dat de parkeergarages daadwerkelijk gebruikt worden en de exploitatie voor de woningcorporaties dekkend is.

De voortgang van de stedelijke vernieuwing in Nieuw-West staat inmiddels onder druk. De economische crisis heeft zijn weerslag op de woningmarkt, op de financiële positie van de corporaties en de gemeente en daarmee op het tempo van de vernieuwing in Nieuw-West. Er worden minder nieuwe koopwoningen en bestaande sociale huurwoningen verkocht en er staan veel koopwoningen leeg. De stedelijke vernieuwing stopt ook omdat deze deels bekostigd wordt door de verkoop van deze woningen.

Bestuurders van corporaties, leden van het dagelijks bestuur Nieuw-West en de Wethouder Wonen en Wijken hebben in eerste instantie (oktober 2010) getracht gezamenlijk te gaan werken aan een "Aangepast plan voor Nieuw-West". Daarbij is uitgesproken dat de ambities voor de vernieuwing van Nieuw-West in hoofdlijnen gehandhaafd blijven, maar dat de uitvoering wordt getemporeerd. Tijdens een overleg in februari 2011 is geconstateerd dat een gezamenlijke integrale aanpak, zoals vastgelegd in de Raamovereenkomst, voor de gezamenlijke woningcorporaties niet meer haalbaar is. In plaats van een gezamenlijk aanpak voor Nieuw-West is het besef ontstaan dat gekozen moet worden voor een alternatieve aanpak en werkwijze. Deze werkwijze gaat uit van het maken van afspraken over ontwikkelingsmogelijkheden per gebied en met afzonderlijke woningcorporatie (maatwerk). Dit moet uiteindelijk leiden tot nieuwe afspraken over de mogelijkheden van gebouwde parkeervoorzieningen en de daaraan gekoppelde eis van betaald parkeren op straat.

In *"Bouwen aan de Stad II"* (2011) staat dat de gemeente Amsterdam inclusief stadsdelen, de Huurdersvereniging Amsterdam en de gezamenlijke woningcorporaties streven naar (de ontwikkeling van) rendabele gebouwde parkeervoorzieningen. De sleutel om de problematiek rondom gebouwd parkeren op te lossen, is om in een zo vroeg mogelijk stadium gezamenlijk te 'rekenen en tekenen'. De financiële (on)mogelijkheden zijn uitgangspunt bij het vaststellen van de stedenbouwkundige eisen met betrekking tot gebouwde parkeervoorzieningen. Door de woningcorporaties zijn onderstaande oplossingen genoemd -en in Bouwen aan de Stad II als zodanig verwoord- om het rendement van gebouwde parkeervoorzieningen te verbeteren:

- Reduceren van de huurprijs zodat de bezettingsgraad toeneemt, het exploitatieverlies enigszins wordt verkleind en de veiligheid in de garage verbetert.
- Het transformeren van stallingsgarages naar bezoekersgarages.
- Het in overleg met stadsdelen opheffen van parkeerplaatsen op het maaiveld (biedt kansen voor bijvoorbeeld meer groen/speelvoorzieningen en draagt bij aan de leefbaarheid) en in de plaats daarvoor het afnemen van parkeerplaatsen voor vergunninghouders door het stadsdeel in de garage van een corporatie. Dit is alleen realistisch in gebieden waar een betaald parkeerregime geldt.
- Het effectueren van de gemaakte afspraken in het kader van *"Richting Parkstad 2015"* over invoering van betaald parkeren in Nieuw-West.
- Indien om planologische redenen een parkeervoorziening noodzakelijk is en deze niet rendabel te exploiteren is, dan betaalt de gemeente in redelijkheid mee aan de onrendabel top. Bij deze oplossingsrichting stelt de centrale stad zich op het standpunt dat het stadsdeel de financiële bijdrage moet betalen.

2.4 De positionering samengevat in 3 speerpunten

Het parkeerbeleid van Nieuw-West staat niet op zichzelf, maar dient -zoals eerder vermeld- te worden afgestemd met andere beleidsvelden en bovenliggend beleid:

1. Het parkeerbeleid van Nieuw-West kan niet los worden gezien van de doelstellingen en regelgeving van de centrale stad. Deze bepalen voor een deel de oplossingsrichtingen zoals beschreven in hoofdstuk 5.
2. De centrale stad wil haar beleid gericht op het autoluw maken van de stad binnen de A10 (excl. Noord) de komende jaren voorzetten. De toenemende schaarste aan parkeerruimte die hierdoor ontstaat leidt tot toenemende vraag naar parkeerruimte in Nieuw-West. In hoofdstuk 3 wordt hierop nader ingegaan.
3. Voor wat betreft de stedelijke vernieuwing geldt dat gekozen is voor werkwijze waarbij afspraken worden gemaakt over de ontwikkelingsmogelijkheden per gebied en met afzonderlijke corporaties. Dit betreft o.a. het onderdeel parkeren.

In het volgende hoofdstuk wordt de huidige parkeersituatie beschreven en een doorkijk gegeven naar de toekomst. Beide hoofdstukken vormen de basis voor de visie op parkeren zoals die wordt beschreven in hoofdstuk 4.

3 PARKEREN IN NW ANNO 2011

Naast het bovenliggend beleid is het goed om de bestaande situatie in beeld te brengen. Dit hoofdstuk beschrijft allereerst de huidige vormen van parkeerregulering in Nieuw-West. De meningen van belanghebbenden over parkeren staan beschreven in de tweede paragraaf. Hierna volgen de uitkomsten van een parkeeronderzoek uitgevoerd in gebieden aangrenzend aan het gereguleerd gebied. Gecombineerd geeft dit een duidelijk beeld van het parkeren anno 2011. Het hoofdstuk eindigt met een doorkijk naar de toekomst en een samenvattende conclusie.

3.1 Huidige vormen van parkeerregulering in Nieuw-West

Onderstaande paragrafen beschrijven de kenmerken en geschiedenis van het gereguleerd gebied binnen het stadsdeel. Een overzichtskaart van de reguleerde gebieden is weergegeven in paragraaf 3.1.4

3.1.1 Parkeerregulering in voormalig stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer

Rond Plein '40-'50 geldt al een aantal jaren betaald parkeren. Dit om er voor te zorgen dat automobilisten gebruik maken van de naastgelegen parkeergarage en vanwege de bereikbaarheid van de winkels. Op het Lambertus Zijlplein en de ventweg van de Burgemeester Roëllstraat zijn eveneens blauwe zones van kracht.

In het meest noordoostelijke deel van Slotermeer is in het najaar van 2006 een blauwe zone (parkeerschijfzone) ingevoerd. Dit omdat het gebied al lange tijd te kampen had met een steeds verder toenemende parkeerdruk – enerzijds veroorzaakt door de invoering van betaald parkeren in stadsdeel Bos en Lommer, anderzijds door overloop vanuit de omgeving van Station Sloterdijk. Uit de evaluatie van de blauwe zone werd duidelijk dat de maatregel uiterst effectief is om de parkeeroverlast in het gebied te beperken, maar dat de aangrenzende gebieden overlast ondervonden van overloop. Tevens bleek dat de kosten van deze maatregel voor het stadsdeel hoog opliepen.

In 2007 en 2008 is gewerkt aan een Parkeernota voor Geuzenveld-Slotermeer. Dit omdat verschillende delen van het stadsdeel te maken hadden met knelpunten op het gebied van parkeren, veroorzaakt door een toename van het autobezit onder eigen bewoners en verdere overloopp Problemen door de invoering van de blauwe zone. De invoering van betaald parkeren in het oostelijke deel van Slotervaart -zoals hieronder beschreven- zou bovendien nieuwe overloopp Problemen veroorzaken.

Met het nieuwe parkeerbeleid streefde het stadsdeel kort samengevat vijf doelen na:

1. tegengaan van overloop parkeren door buurtvreemde langparkeerders,
2. oplossen van problemen veroorzaakt voor toenemend autobezit bewoners,
3. bestrijden van sociaal onveilige parkeerplaatsen – met name rond het sportpark,
4. verbeteren van de luchtkwaliteit,
5. stimuleren van ondergronds parkeren in stedelijke vernieuwingsgebieden.

De belangrijkste voorgestelde maatregel was invoering van betaald parkeren in geheel Geuzenveld-Slotermeer, waarbij bewoners tegen kostprijs een parkeervergunning konden aanvragen en op straat een parkeertarief €2,10 per uur zou gelden. Dit voorstel leidde tot veel bezwaar onder bewoners. Op basis van de reacties heeft de toenmalige stadsdeelraad op 13 mei 2008 besloten om de Parkeernota niet aan te nemen. De deelraad vond dat het voorstel tot invoering van betaald parkeren in het hele stadsdeel te ver ging. Ook twee moties om in het oostelijk deel iets te doen aan de parkeerproblemen werden door de deelraad niet aangenomen.

3.1.2 Parkeerregulering in voormalig stadsdeel Osdorp

Het parkeren in Osdorp is nog grotendeels ongereguleerd. Alleen in de directe omgeving van het Osdorpplein geldt betaald parkeren, met als doel het bereikbaar houden van de winkels / voorzieningen en om het parkeren in de parkeergarages te stimuleren.

Op Tussen Meer, op het gedeelte tussen de Wolbrantskerkweg en de Baden Powellweg, geldt aan beide kanten een blauwe zone. Ook bij winkelcentrum de Dukaat (Pieter Calandlaan) is een blauwe zone. Deze blauwe zones zijn er gekomen om kortparkeren bij de winkels mogelijk te maken.

3.1.3 Parkeerregulering in voormalig stadsdeel Slotervaart

Tot 1 januari 2008 kon bijna overal in Slotervaart gratis en onbeperkt worden geparkeerd. Daar waar sprake was van parkeerregulering -rond de winkelcentra en in enkele woonwijken- ging het om blauwe zones. In de wijk Park-Haagseweg en rondom het Belgiëplein zijn deze blauwe zones nog steeds van kracht. Hier mag met een parkeerschijf maximaal 1,5 uur worden geparkeerd. Op de particuliere parkeerterreinen van het WFC en de verschillende ziekenhuizen was wel al betaald parkeren van kracht.

In juni 2005 heeft de stadsdeelraad de Nota Parkeren besproken. De belangrijkste conclusies van deze nota waren tweeledig:

- Een aantal wijken en buurten had te maken gekregen met parkeerproblemen, grotendeels veroorzaakt door overloop vanuit stadsdelen binnen de ring. Het eigen autobezit van bewoners was laag en leidde niet tot problemen.
- De stedelijke verdichting zou er voor zorgen dat het aantal parkeerplaatsen op straat verhoudingsgewijs afneemt, terwijl de fysieke, economische en sociale vernieuwingsprojecten tegelijkertijd zouden leiden tot een forse toename van de vraag naar parkeerplaatsen. De druk op de beschikbare parkeerplaatsen zou kortom verder toenemen.

Niets doen was geen optie meer voor de toenmalige stadsdeelraad. Tijdens de behandeling van de Nota Parkeren heeft de stadsdeelraad echter aangegeven om de invoering van een parkeerregime over te willen laten aan het nieuwe bestuur van 2006. Daarom is opdracht gegeven om te starten met voorbereidingen die nodig waren voor de invoering van een parkeerregime in (delen van) het stadsdeel. Dit voorstel vloeide mede voort uit afspraken uit afspraken in het kader van de Stedelijke Vernieuwing (zie paragraaf 2.3).

Om meer inzicht te krijgen in de herkomst van de rondom station Lelylaan geparkeerde voertuigen is op zaterdag 21 januari 2006 een kenteken-onderzoek verricht. Hieruit bleek dat ruim 60% van de rond station Lelylaan geparkeerde voertuigen van buiten het stadsdeel kwam. Hiervan kwam de helft uit andere stadsdelen en dan met name uit Oud-West, de andere helft kwam van buiten Amsterdam.

In mei 2006 is een tweede onderzoek uitgevoerd in verschillende gebieden. De totale bezetting op de betreffende zaterdagmiddag bedroeg 78%. Gemiddeld kwam 62% van de in de onderzoeksgebieden geparkeerde voertuigen van buiten het stadsdeel:

- in Overtoomse Veld had 50% van het aantal geparkeerde voertuigen een herkomst van buiten het stadsdeel,
- in het gebied tussen de A10 en de Westlandgracht behoorde slechts 3% van de geparkeerde voertuigen tot het stadsdeel -er stonden opmerkelijk veel mensen van buiten Amsterdam (43%) en vanuit Oud Zuid (39%),
- in het gebied rondom de Schipluidenlaan behoorde slechts 4% van de geparkeerde voertuigen tot het stadsdeel - er stonden hier eveneens opmerkelijk veel mensen van buiten Amsterdam: 68%,
- in de omgeving Delflandplein – Staalmanplein kwam circa 20% van de geparkeerde voertuigen uit omliggende stadsdelen en 20% van buiten Amsterdam.

Hiernaast is opdracht gegeven om een extern rapport op te stellen waarin de verschillende mogelijkheden, consequenties en voor- en nadelen van het invoeren van een sturend parkeerbeleid in beeld moesten worden gebracht. Deze rapportage bevatte een advies betreffende het gebied waar als eerste een parkeerregime zou moeten worden ingevoerd en een kosten-baten analyse voor betaald parkeren en blauwe zones. De belangrijkste conclusie staat hieronder:

"Stadsdeel Slotervaart kan kiezen tussen twee vormen van parkeerregulering: fiscale regulering (betaald parkeren) en niet fiscale regulering (blauwe zones). Beide vormen zijn probleemoplossend en hebben hun eigen voor- en nadelen voor de parkeerder. Bij een blauwe zone mag men gratis, maar beperkt parkeren terwijl men bij betaald parkeren tegen betaling onbeperkt mag parkeren. In beide vormen kunnen aan bewoners ontheffingen c.q. vergunningen worden verstrekt. Het belangrijkste verschil is dat bij betaald parkeren de maatregel grotendeels bekostigd wordt door de gebruikers zelf, terwijl een blauwe zone grotendeels wordt bekostigd door het stadsdeel."³

³ Bron: Ecorys, Kosten van baten parkeerregulering Slotervaart, 31 maart 2006. De kosten van een blauwe zone in het Vergunninggebied SV-1 waren in dit onderzoek geraamd op circa € 800.000 per jaar, terwijl betaald parkeren het stadsdeel jaarlijks € 700.000 zou kunnen opbrengen.

Op basis van deze onderzoeken is op 16 maart 2007 door de stadsdeelraad besloten om per 1 januari 2008 betaald parkeren in te voeren in de gebieden ten oosten van de A10, de omgeving van het WFC en de grote stedelijke vernieuwingsgebieden: Overtoomse Veld, omgeving Delflandplein, Staalmanplein en Lelylaan (vergunninggebied SV-1).

De invoering van betaald parkeren in bovenstaand gebied heeft er toe geleid dat buurtvreemde langparkeeders uit zijn gekomen naar het niet-gereguleerde gebied. Uit onderzoek eind 2008 bleek dat de parkeerdruk in het gereguleerde gebied fors was gedaald (overdag van 76% naar 47%), terwijl de gemiddelde parkeerdruk in het aangrenzende gebied was gestegen van 60% naar 73%. Deze stijging is substantieel, maar gemiddeld geen reden tot het nemen van maatregelen, ware het niet dat grote verschillen in parkeerdruk zichtbaar waren:

- overdag kwam de parkeerdruk in grote delen van het Blue Banddorp boven de 90% uit, terwijl ten westen van de Johan Huizingalaan nauwelijks parkeerproblemen waren,
- de meeste straten tussen het spoor en de J. Huizingalaan hadden 's avonds te maken met een parkeerdruk van boven de 90%, terwijl ten westen van de J. Huizingalaan wederom geen parkeerproblemen waren.

Een groot aantal straten in het gebied tussen het spoor en de Huizingalaan kende op verschillende meetmomenten een parkeerdruk van boven de 90%. Dit was voor het invoeren van betaald parkeren in het aangrenzende gebied niet het geval.

Tijdens de raadsvergadering van 19 november 2008 is een motie aangenomen waarin het bestuur werd opgeroepen om zo snel mogelijk voorbereidingen te treffen voor het invoeren van betaald parkeren in het gebied ten westen van het spoor, om dit ter inspraak voor te leggen aan belanghebbenden en het besluit voor te leggen aan de stadsdeelraad. Deze motie was ingegeven door klachten van bewoners over parkeerproblemen.

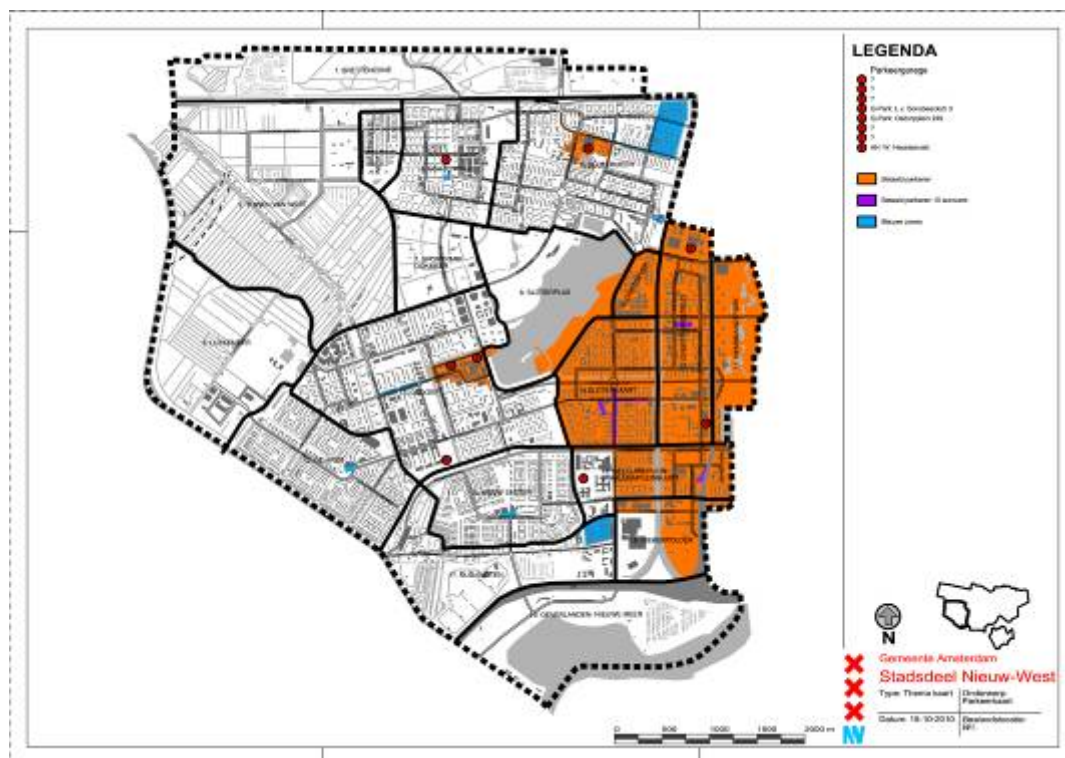
Tijdens de inspraak bleek dat een groot aantal bewoners tegen invoering van betaald parkeren in hun buurt was. Met name bewoners in het gebied ten westen van de Johan Huizingalaan gaven aan geen probleem te hebben. Ze ontkenden tijdens de formele inspraak het overloopeffect dat zich tot nog toe bij elke verschuiving van de grens van betaald parkeren heeft voorgedaan en het risico dat men bij invoering van betaald parkeren tot aan de Johan Huizingalaan te maken zou krijgen met overlast.

Op 8 april 2009 is door de toenmalige stadsdeelraad van Slotervaart besloten om betaald parkeren in te voeren in het gebied waarvan de buitengrenzen worden gevormd door de noordzijde van de Jan Evertsenstraat tussen de rotonde Oostoever en het spoorwegtalud, het spoorwegtalud, het midden van de Slotervaart, het midden van de Christoffel Plantijngracht en het midden van de Sloterplas (vergunninggebied SV-2). Dit gebied bevatte straten met een zeer hoge parkeerdruk en straten waar op dat moment geen problemen waren.

Deze uitbreiding is gefaseerd uitgevoerd vanwege een beperkte beschikbaarheid van parkeerautomaten bij de Centrale Stad. Het DB wenste niet te wachten tot voorjaar 2010, maar wilde zo snel mogelijk betaald parkeren in voeren in het gebied tot en met de Johan Huizingalaan. Bewoners in dit gebied hadden namelijk al bijna 2 jaar te maken met overlast. Deze uitbreiding heeft op 1 november 2009 plaatsgevonden, met als gevolg dat buurtvreemde langparkeeders uitweken naar het gebied ten westen van de Johan Huizingalaan. Dit tot ergernis van bewoners / ondernemers uit de nieuwe randgebieden, die vervolgens verzochten om zo snel mogelijk ook in hun buurt alsnog betaald parkeren in te voeren. Dit is op 1 april 2010 gebeurd.

3.1.4 Overzicht parkeerregulering in Nieuw-West

Onderstaande afbeelding bevat de huidige situatie in Nieuw-West. Parkeren is op verschillende plaatsen gereguleerd – in het grootste deel van het stadsdeel kan nog vrij worden geparkeerd.



Afbeelding 3-1 Overzicht parkeerregulering in Nieuw-West anno 2011

3.2 Betrokkenheid belanghebbenden op parkeermarkt

Om het parkeerbeleidsplan een interactief karakter te geven zijn meerdere parkeermarkten georganiseerd waar belanghebbenden (bewoners, ondernemers en andere organisaties) op wijkniveau hun ervaringen op het gebied van parkeren in Nieuw-West konden aandragen. De bijeenkomsten zijn door bijna 200 mensen bezocht. Hiernaast zijn 150 schriftelijke reacties binnengekomen. Er zijn tijdens de inloopavonden meerdere handtekeningenlijsten overhandigd:

- een bewoner van Nieuw-Sloten overhandigde 4.000 handtekeningen uit 2009 gericht tegen invoering van betaald parkeren in hun wijk,
- vanuit Slotervaart is een lijst met 100 handtekeningen ingeleverd tegen de gebruiksonvriendelijke parkeerautomaten ('draaiknop') – ook door de ondernemers van het Sierplein werd dit als probleem aangedragen,
- een 100-tal bewoners van Opmerkzaam hebben een verzoek ingediend om vanwege hoge parkeerdruk het parkeren in hun straat te reguleren,
- een bewoner van de Staalmanpleinbuurt overhandigde een verzoek van 90 bewoners om de koppeling tussen parkeergarage en het niet verstrekken van een parkeervergunning los te laten.

De invoering van betaald parkeren in Slotervaart en het voornemen in Geuzenveld-Slotermeer leidde in 2007-2008 tot massale en heftige reacties van zowel voor- als tegenstanders. Deze zijn tijdens de inloopbijeenkomsten eind 2010 grotendeels uitgebleven. De belangrijkste reden hiervoor lijkt te zijn dat tijdens de bijeenkomsten geen concrete maatregelen werden geïntroduceerd en het puur ging om een inventarisatie van de huidige situatie. Tijdens de bijeenkomsten zijn nauwelijks bewoners aanwezig geweest uit het betaald parkeergebied in Slotervaart.

De belangrijkste uitkomsten van de parkeermarkten zijn hieronder samengevat. Dit is een weergave van de situatie in het stadsdeel op grond van de (schriftelijke) reacties ontvangen tijdens en na de inloopbijeenkomsten.

- Geen problemen met parkeren (81x + 4000 handtekeningen Nieuw-Sloten uit 2009)
Diverse bewoners uit het westelijk deel van het stadsdeel (zoals De Punt, Osdorp-Midden, Nieuw-Sloten en Slotermeer) gaven aan geen problemen met parkeren te hebben en tegen een eventuele invoering van betaald parkeren te zijn. Deze bewoners wonen in het algemeen niet in de buurt van gereguleerd gebied of OV-haltes (m.u.v. lijn 2 in Nieuw-Sloten).
- Overlast aan rand van gereguleerd gebied (71x + 100 handtekeningen Opmerkzaam)
Er zijn drie gebieden waar bewoners aangeven overlast te ervaren door een hoge parkeerdruk als gevolg van overloop uit het gereguleerd gebied (auto's en bedrijfsbusjes). Dit betreft allereerst de omgeving van de Eastonstraat, Pietwiedijkstraat, Funke Küpperstraat, J. de Koostraat en S.F.v. Oss straat (Osdorp ten zuiden van Sloterplas). Ook bewoners van de Burgemeester Cramergracht en de Burgemeester Hogguerstraat ervaren (grotere) overlast sinds de invoering van betaald parkeren in voormalig Slotervaart. Tenslotte zijn er meerdere straten in Slotermeer die overloop vanuit de blauwe zone hebben zoals de Vervoorenstraat, Hermanus Coenradistraat, M.C. Addicksstraat.

- **Overlast rondom haltes openbaar vervoer (65x)**
Automobilisten met een bestemming buiten het stadsdeel parkeren hun auto veelal in ons stadsdeel en reizen vervolgens verder met het openbaar vervoer. Naast de bij voorgaand punt vermelde straten betreft dit met name de straat Opmerkzaam en een aantal straten in Nieuw-Sloten en de Aker. Dit laatste vanwege de verbinding met Schiphol.
- **Liever een blauwe zone dan betaald parkeren (52x)**
Bewoners betalen voor een ontheffing voor de blauwe zone €49,- euro (legesverordening 2011). Deze ontheffing is één jaar geldig. Een vergunning voor het betaald parkeren (Verordening Parkeerbelasting 2011) kost afhankelijk van het gebied tussen de €32 en €95 per jaar. Dit is voor bewoners een belangrijke reden om liever een blauwe zone te willen dan betaald parkeren.
- **Overlast door parkeren bewoners (39x)**
Het niet gebruiken van parkeergelegenheid op eigen terrein, toenemend autobezit en het verwijderen van parkeerplaatsen op straat zorgt lokaal voor problemen. Dit punt is met name aangedragen door bewoners van De Aker, De Punt en delen van Geuzenveld.
- **Beperkte handhaving in woonwijken (27x)**
In gebieden met een hoge parkeerdruk wordt nauwelijks gecontroleerd op foutparkeerders. Als gevolg hiervan parkeert men op hoeken, stoepen, groenstroken en voor uitritten. Het verzoek is om hier stringent tegen op te treden. Hetzelfde geldt voor het verwijderen van wrakken. Ook is meer handhaving gewenst op plaatsen waar vanwege de sociale-veiligheid niet wordt geparkeerd.
- **Overlast op piekuren (16x)**
Op verschillende locaties ervaren bewoners overlast op specifieke tijdstippen. Als voorbeelden werden gegeven het parkeren rondom scholen (halen-brengen), parkeren tijdens bijeenkomsten in kerken / moskeeën en een hoge parkeerdruk 's avonds rondom horecavoorzieningen. Dit betrof reacties uit de niet-gereguleerde gebieden.
- **De parkeerautomaten (14x – inclusief handtekeningenlijst)**
Het invoeren van een kenteken bij de 'draaiknop-automaten' is niet altijd even makkelijk en leidt in sommige gevallen tot frustraties bij parkeerders. Vooral wanneer men even snel een boodschap wil doen. Mede op verzoek van de winkeliers van het Sierplein zijn deze automaten in de 10-cent zones daarom vervangen door de 'touchscreenautomaten'. Ook dit is volgens de ondernemers van het Sierplein geen succes, omdat deze automaten alleen geschikt zijn voor betalingen met Chipknip of Pinpas.
- **Parkeerproblemen bij ondernemers**
Enkele ondernemers binnen het gereguleerd gebied hebben aangegeven dat ze een probleem ervaren met het parkeren door werknemers en bezoekers. Ze pleitten voor aanpassing van de regelgeving en het kunnen verstrekken van een niet-kenteken gebonden parkeervergunning door het stadsdeel. Enkele ondernemers gevestigd buiten het gereguleerd gebied hebben klachten over de slechte bereikbaarheid en verzochten om zo snel mogelijk een blauwe zone in te voeren.

Tijdens de inloopavonden ging het om het inventariseren van klachten en knelpunten. Belanghebbenden zijn ook gevraagd welke oplossingen zij zagen voor de aangedragen problemen. Invoering van een vorm van parkeerregulering, uitbreiding van de parkeercapaciteit op straat en stringente handhaving op foutparkeerders werden als belangrijkste oplossingen gezien. Het opheffen van betaald parkeren is in totaal 6x aangedragen door bewoners van buiten het gereguleerd gebied (vanwege het overloopeffect) en 4x door bewoners van binnen het gereguleerd gebied. In hoofdstuk 5 wordt uitgebreid ingegaan op de oplossingsrichtingen die voortvloeien uit de parkeervisie.

De Kamer van Koophandel (KvK) heeft haar ervaringen op het gebied van verkeersvraagstukken en welke maatregelen kunnen worden genomen schriftelijk kenbaar gemaakt. Het economisch functioneren van met name de winkelgebieden stond hierbij centraal. Een winkelgebied moet goed bereikbaar zijn met auto, openbaar vervoer en fiets. Dit betekent dat er goede parkeervoorzieningen moeten zijn voor auto en fiets. Volgens de KVK zijn de verschillen tussen de parkeertarieven in de verschillende gebieden zeer groot. Het advies is om voor winkelgebieden zoveel mogelijk gefiscaliseerde parkeerduurbepalingen ('10-cent zones) te hanteren, zoals rondom de verschillende winkelpleinen in Slotervaart. Daarnaast adviseert de KvK om de parkeerbehoefte te monitoren en op basis hiervan een afgewogen besluit te nemen over de noodzaak om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden óf het parkeren beter te reguleren.

3.3 Kwantitatief onderzoek parkeerdruk overloopgebieden

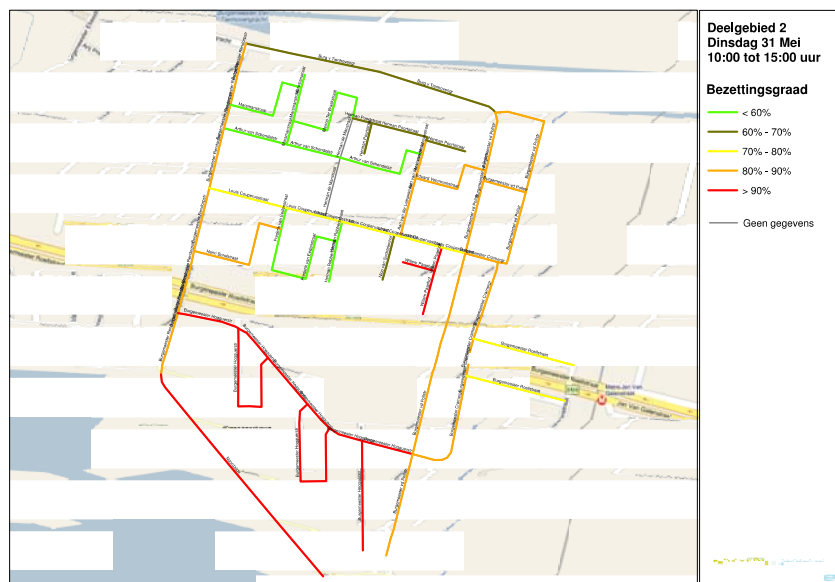
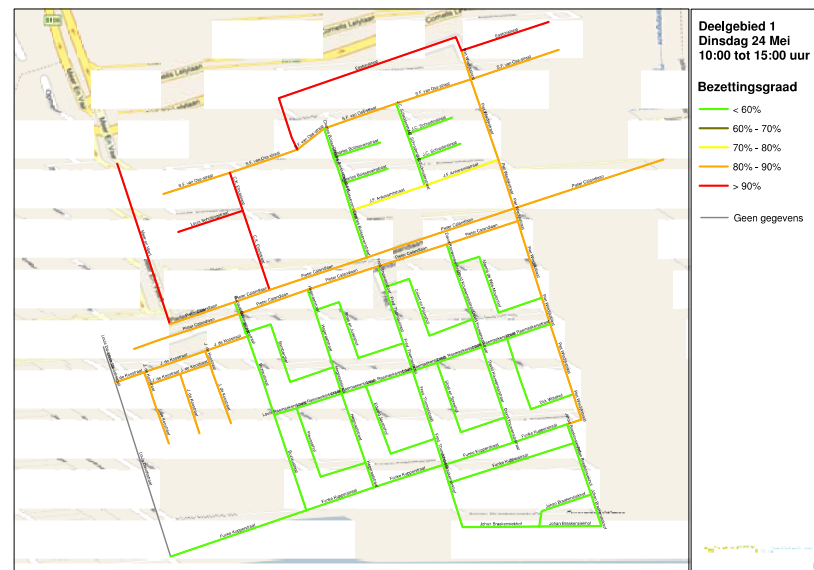
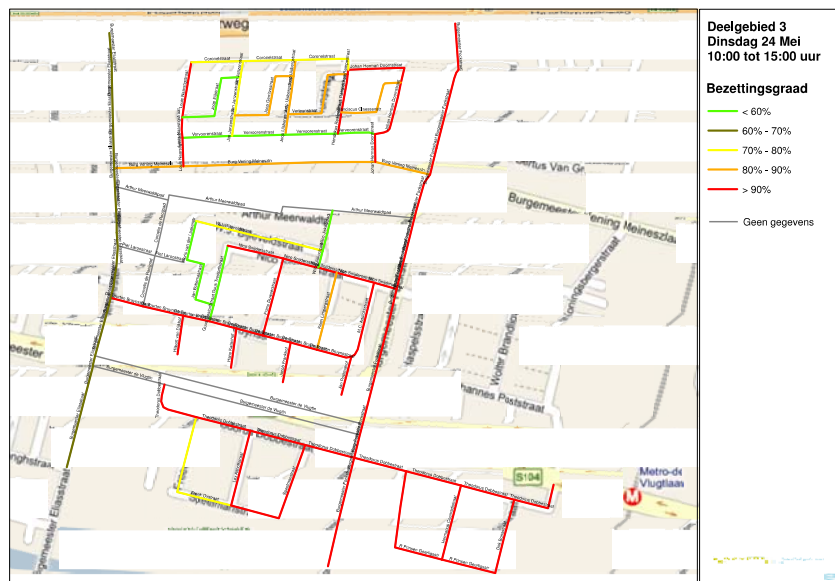
Om meer inzicht te krijgen in de parkeerdruk in de gebieden aangrenzend aan de betaald parkeergebieden en blauwe zones is eind mei 2011 een onderzoek uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau in een drietal gebied. De uitkomsten zijn weergegeven in onderstaande afbeeldingen (dinsdag 10-15 uur).⁴

Voor de deelgebieden 2 en 3 geldt dat de parkeerdruk aan de zuidkant hoger is dan aan de noordkant. In deelgebied 1 is de parkeerdruk aan de noordkant hoger dan aan de zuidkant.

De straten met de hoogste parkeerdruk van elke wijk liggen steeds in de omgeving van tram- of bushaltes en aan de rand van de wijk.

⁴ Bron: Mobycon, Parkeeronderzoek Amsterdam Nieuw-West, 25 mei 2011.

Afbeelding 3-2 Uitskomsten parkeeronderzoek mei 2011 (overdag)



Van alle onderzochte deelgebieden is de parkeerdruk in deelgebied 3 het hoogst met 89% overdag. Deelgebied 2 kent een iets lagere parkeerdruk van 80% overdag en deelgebied 1 een parkeerdruk van 62% overdag. De percentages in de avonden zijn vergelijkbaar.

Drukste straten gebied 1	Capaciteit	Geregistreerde auto's		Parkeerdruk	
		10:00 uur	19:00 uur	10:00 uur	19:00 uur
C.K. Eloutstraat	69	73	49	106%	71%
Eastonstraat	145	144	149	99%	103%
L. Schottingstraat	18	24	26	133%	144%
Meer en Vaart	6	6	6	100%	100%
S.F. van Osstraat	223	188	212	84%	95%
Totaal gebied 1	1702	1052	1079	62%	63%

Drukste straten gebied 2	Capaciteit	Geregistreerde auto's		Parkeerdruk	
		10:00 uur	19:00 uur	10:00 uur	19:00 uur
Burg. Cramergracht	124	111	113	90%	91%
Burg. Hogguerstraat	432	407	413	94%	96%
Noordzijde	20	19	19	95%	95%
Willem Paaphof	23	21	22	91%	96%
Totaal gebied 2	1341	1077	1081	80%	81%

Drukste straten gebied 3	Capaciteit	Geregistreerde auto's		Parkeerdruk	
		10:00 uur	19:00 uur	10:00 uur	19:00 uur
De Tourton Bruynstr.	54	59	51	109%	94%
Dirk Bonsstraat	47	51	50	109%	106%
Hans Katanhof	27	30	26	111%	96%
H. Coenradistraat	46	47	46	102%	100%
Hilbert van Dijkhof	23	26	25	113%	109%
J.H. Doornstraat	32	38	34	119%	106%
K. Limpergstraat	14	12	15	86%	107%
L. Naarstigstraat	11	13	11	118%	100%
R Prinsen Geerligstr.	75	80	80	107%	107%
Totaal gebied 3	1192	1065	1004	89%	84%

Tabel 3-1 Drukste straten in en totaal van deelgebied 1, 2 en 3

Tijdens het onderzoek zijn de kentekens van de geparkeerde voertuigen genoteerd. Voor elk Nederlands kenteken (gescreend op leaseauto's) is een viercijferige postcode opgevraagd. In onderstaande tabel is aangegeven wat de herkomst van de geregistreerde voertuigen is. Uit de tabel blijkt dat:

- in de onderzoeksgebieden overdag circa de helft van de geparkeerde voertuigen afkomstig is uit Nieuw-West,
- overdag ongeveer 20% van de voertuigen afkomstig is uit andere delen van Amsterdam (uitwijkende bewoners) en ongeveer 30% van buiten Amsterdam (werknemers en bezoekers).

In de avonduren neemt het aandeel van voertuigen afkomstig uit Nieuw-West licht toe, terwijl het aandeel voertuigen afkomstig van buiten Amsterdam daalt. Het aandeel voertuigen afkomstig uit andere delen van Amsterdam blijft gelijk.⁵

Deelgebied	Herkomst	dinsdag 24 en 31 mei (10:00 tot 15:00 uur)	dinsdag 24 en 31 mei (10:00 tot 15:00 uur)	dinsdag 24 en 31 mei (na 19:00 uur)	dinsdag 24 en 31 mei (na 19:00 uur)
		aantal	verhouding	aantal	Verhouding
1	Nieuw-West	479	54%	562	61%
1	rest Amsterdam	180	20%	180	20%
1	buiten Amsterdam	228	26%	174	19%
	Totaal	887	100%	916	100%
2	Nieuw-West	275	47%	302	54%
2	rest Amsterdam	134	23%	124	22%
2	buiten Amsterdam	180	31%	131	24%
	Totaal	589	100%	557	100%
3	Nieuw-West	462	51%	458	53%
3	rest Amsterdam	211	23%	196	23%
3	buiten Amsterdam	234	26%	205	24%
	Totaal	907	100%	859	100%

Tabel 3-2 *Herkomst van de geparkeerde voertuigen per deelgebied.*

⁵ Bron: Mobycon, Parkeeronderzoek Amsterdam Nieuw-West, 25 mei 2011.

3.4 De verwachte groei van mobiliteit richting 2020

Het parkeerbeleidsplan van Nieuw-West richt zich op de periode tot en met 2020. Dit betekent dat niet alleen wordt gekeken naar de huidige parkeerproblemen, maar dat ook rekening wordt gehouden met een verder toenemende groei van het autobezit en autogebruik (inclusief de daarmee verbonden lokale milieueffecten). De vraag naar parkeerplaatsen is immers nauw verbonden met het autobezit.

Een landelijke prognose van het Sociaal Cultureel Planbureau geeft aan dat het autobezit tot en met 2020 zal groeien van zeven naar ongeveer tien miljoen personenauto's. Dit betekent een groei van bijna 50% in iets meer dan 10 jaar. Het "*Anders Betalen voor Mobiliteit*" speelde hierbij een belangrijke rol. Na de invoering van 'rekeningrijden' zou immers niet meer betaald worden voor het bezitten van een auto, maar voor het rijden met een auto. Kortom: het autobezit zou hiermee goedkoper worden. De plannen zijn echter door minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu opzij geschoven.

Het aantal auto's en het autoverkeer neemt de komende jaren verder toe; ook in Nieuw-West. Enerzijds door groei van het autobezit, anderzijds door het beleid van de centrale gericht op het op het autoluw maken van de stad binnen de A10 (zie hoofdstuk 2). Dit betekent dat bestaande parkeerproblemen verergeren en dat wijken die momenteel geen parkeerprobleem kennen in de toekomst hier wel mee te maken kunnen krijgen.

3.5 De parkeerproblematiek samengevat in 4 speerpunten

In vergelijking met andere stadsdelen is parkeren in Nieuw-West grotendeels "ongereguleerd" en "probleemloos". In woongebieden waar het parkeren gereguleerd is (blauwe zone of betaald parkeren) worden veelal meerdere ontheffingen c.q. vergunningen per huishouden uitgegeven, de kosten zijn relatief laag en er zijn geen wachtlijsten. Dit in tegenstelling tot de meeste andere stadsdelen in Amsterdam.

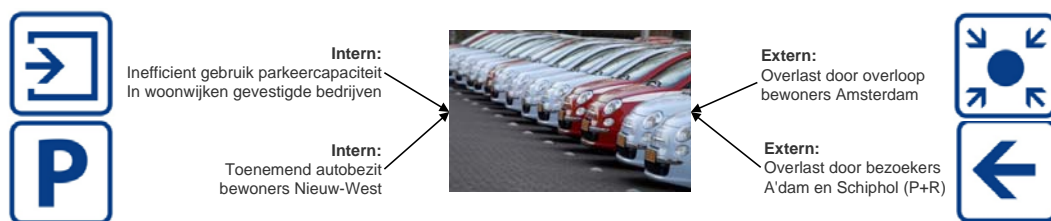
De aanleiding voor parkeerregulering in delen van het stadsdeel is niet het eigen autobezit van bewoners, maar:

- overloop vanuit omliggende stadsdelen,
- automobilisten die vervolgens met de trein doorreizen naar bijvoorbeeld Schiphol en de binnenstad (creatief parkeren in Nieuw-West),
- afspraken in het kader van de Stedelijke Vernieuwing (stedelijke verdichting en gewenst ruimtelijke kwaliteit).

Onderzoek heeft uitgewezen dat voor 1 januari 2008 een groot deel van de in Slotervaart geparkeerde voertuigen buurtvreemde langparkeerders betrof (gemiddeld 60% in de onderzochte gebieden). De overlast die dit veroorzaakte was mede aanleiding om betaald parkeren in de voeren. Dit leidde echter weer tot nieuwe problemen. Aan de randen van het gereguleerd gebied nam de parkeerdruk toe, hetgeen weer tot klachten van bewoners leidde. Dit is de bekende "olievlekwerking".

De belangrijkste problemen die in dit parkeerbeleidsplan behandeld worden zijn samengevat in onderstaande speerpunten en afbeelding:

- 1 Nieuw-West fungeert vanwege de goede OV-verbindingen (trein, metro, tram en bus) als P+R-terrein voor automobilisten met een bestemming binnen de A10 of Schiphol, die hier tijdelijk (één of meerdere dagdelen) of voor een langere periode (enkele dagen of weken) parkeren.
- 2 Het parkeerareaal aan de randen van het gereguleerd gebied doet dienst als parkeerlocatie voor bewoners uit omliggende stadsdelen, die niet over een parkeervergunning beschikken en daarom uitwijken naar het dichtstbijzijnde gebied zonder parkeerregulering.
- 3 De stedelijke vernieuwing voorziet in een groot aantal gebouwde parkeervoorzieningen. Dit met als doel het aantal parkeerplaatsen op straat op een acceptabel niveau te houden en ruimte over te houden voor voetgangers, sport- en speelplaatsen en openbaar groen. De bouw van deze parkeergarages staat onder druk als het parkeren op straat niet is gereguleerd. En zelfs als er een parkeerregime op straat is, dan staan de garages niet automatisch vol.⁶
- 4 Parkeerproblemen in (overige delen van) Nieuw-West veroorzaakt door:
 - a toenemend autobezit van bewoners (bijvoorbeeld Nieuw-Sloten en De Aker),
 - b het niet benutten van parkeercapaciteit op straat (door o.a. ontbreken markering, gevoel van sociale onveiligheid etc.),
 - c het niet benutten van parkeergelegenheid op eigen terrein (opslag i.p.v. parkeren),
 - d het parkeren van grote voertuigen, aanhangers en autowrakken in woonwijken,
 - e de vestiging van bedrijvigheid in woonwijken (garages, autoverhuur).



Afbeelding 3-3 De parkeerproblematiek in Nieuw-West in 4 speerpunten

⁶ Onderzoek moet uitwijzen waarom de garages leeg staan. Is het autobezit onder de betreffende bewoners lager dan vooraf bedacht parkeernormen)? Of kiezen de bewoners er voor om de auto elders te parkeren?

4 VISIE OP PARKEREN

In dit hoofdstuk staat de meerjarenvise op parkeren centraal. Het bevat de uitgangspunten van het parkeerbeleid (datgene wat wij als basis zien) en de doelstellingen (wat wij willen bereiken). De parkeervise is daarmee niet alleen leidraad voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid (zie hoofdstuk 5), maar tegelijkertijd de basis voor de evaluatie daarvan (zie hoofdstuk 6).

4.1 Bovenliggende beleidsvoornemens van Nieuw-West

Nieuw-West is het grootste stadsdeel van Amsterdam met ruim 138.000 inwoners, veel jongeren, ouderen en grote gezinnen. Het bestuursakkoord "*Kansen bieden – talenten benutten*" bevat de koers op hoofdlijnen en geeft daarmee invulling aan de bestuurlijke visie en ambitie van het stadsdeel voor de periode 2010-2014.

Voor dit parkeerbeleidsplan is relevant dat het bestuur de bereikbaarheid van en binnen het stadsdeel wil verbeteren. Ook wordt prioriteit gegeven aan langzaam verkeer, openbaar vervoer en elektrisch vervoer. Het bestuur koestert het ruime en groene tuinstadkarakter en staat tegelijkertijd voor een stedelijke vernieuwingsoperatie (zie paragraaf 2.3). Het bestuur blijft inzetten op vernieuwing van de wijken en het versterken van recreatiemogelijkheden in het stadsdeel. Dit biedt ondernemers en bewoners van Nieuw-West perspectief voor nu en in de toekomst.

Er ligt ook een grote sociaal-economische opgave. Het bestuur richt zich op versterking van de economische structuur, waarbij het behouden en aantrekken van werkgelegenheid voorop staat. Een duurzame economische ontwikkelingsvisie is daarbij onontbeerlijk.

Imagoverbetering, sociale veiligheid, kwaliteit in de openbare ruimte (meer groen en collectieve ruimte), goede bereikbaarheid en voldoende parkeer- en fietsvoorzieningen⁷ zijn hierbij belangrijke elementen.

Kort samengevat wordt ingezet op:

- een sterk, sociaal en ondernemend Nieuw-West,
- een bruisend en duurzaam stadsdeel waar mensen graag wonen, werken en recreëren,
- een stadsdeel waar jong en oud zich veilig en thuis voelt, ondernemers zich welkom voelen en inwoners zich gesteund en gehoord voelen.

[Kunnen parkeren speelt een belangrijk rol in bovenstaande ambities.](#)

⁷ De parkeervoorzieningen voor motorvoertuigen staan centraal in deze nota, de fietsvoorzieningen komen aan bod in het op te stellen Fietsbeleidsplan.

4.2 Visie op parkeren in Nieuw-West

Het parkeerbeleidsplan biedt het stadsdeel handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen Nieuw-West spelen – of in de toekomst kunnen gaan spelen en die aansluiten op de perceptie van de parkeerproblematiek (zie hoofdstuk 3). Het formuleren van nieuw parkeerbeleid is geen doel op zich, maar een middel om zowel verkeerskundige als andere doelstellingen te realiseren. Het parkeerbeleid heeft een integraal karakter:

- Het parkeerbeleid van Nieuw-West staat niet op zich zelf, maar is een middel om verschillende doelstellingen van het stadsdeel op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, economie / werkgelegenheid, verkeer etc. te realiseren. Het parkeerbeleid ondersteunt het streven naar een bruisend en duurzaam stadsdeel waar mensen graag wonen, werken en recreëren.
- Het parkeerbeleid van Nieuw-West zet in op bewoners, werknemers en bezoekers van het stadsdeel. Buurtvreemde langparkeerders met een bestemming elders in Amsterdam of Schiphol worden niet gefaciliteerd in de woonwijken van Nieuw-West. Deze groep dient gebruik te maken van de aanwezige P+R-voorzieningen rondom Amsterdam.
 - Bewoners van Nieuw-West dienen de mogelijkheid te hebben om de auto in de nabijheid van de woning te parkeren (op straat of in de eigen garage). Voor verplaatsingen binnen het stadsdeel dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van alternatieven voor de auto: lopen, fiets of openbaar vervoer. Het parkeerbeleid zet echter niet in op stringente sturing van autobezit en autogebruik van bewoners (“autootje-pesting”).
 - Werknemers nemen eerder dan andere doelgroepen genoegen met langere loopafstanden. Mede vanwege de langere parkeerduur stellen werknemers minder eisen aan het comfort van een parkeerplek. Vooral goedkoop en een veilige parkeeromgeving zijn belangrijk. Werknemers werkzaam binnen Nieuw-West kunnen in grote delen van het stadsdeel vrij parkeren. Binnen de betaald parkeergebieden wordt uitgegaan van de mogelijkheden die de centraal stedelijke regelgeving biedt (aantal bedrijfsvergunningen per fte en speciale vergunningen).
 - Bezoekers van bewoners en bezoekers van voorzieningen dienen de auto in de nabijheid van de bestemming moeten kunnen parkeren. Deze doelgroep heeft enerzijds een belangrijke sociale functie en levert anderzijds een bijdrage aan de economie in het stadsdeel. Bezoekers mogen daarom niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen, een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen of te hoge parkeertarieven.
- Het parkeerbeleid van Nieuw-West zet in op maatwerk per gebied. Binnen het parkeerbeleid geldt het principe van beïnvloeden, benutten, beprijzen, bouwen als basis voor het treffen van maatregelen op het gebied van parkeren. De uitwerking van dit principe staat beschreven in paragraaf 5.2.

De kern van het parkeerbeleid is het weren van buurtvreemde langparkeerder. Het parkeerbeleid van Nieuw-West zet niet in op sturing van autobezit en autogebruik van bewoners, buurtgebonden werknemers en sociaal & economisch bezoek.

4.3 Uitgangspunten van het parkeerbeleid

Binnen dit parkeerbeleidsplan gelden de volgende drie uitgangspunten voor de oplossingsrichtingen, zoals beschreven in het volgende hoofdstuk:

1 *De huidige gebieden met parkeerregulering blijven vooralsnog intact*

De belangrijkste conclusie van de inventarisatie (zie hoofdstuk 3) is dat het parkeerareaal aan de randen van het gereguleerd gebied dienst doet als parkeerlocatie voor buurtvreemde langparkeerders. Bij het zoeken naar oplossingen voor deze problemen geldt het uitgangspunt dat de huidige gebieden met parkeerregulering intact blijven. De reden hiervoor is vierledig:

- Aan de randen van het stadsdeel is op meerdere locaties parkeerregulering ingevoerd op nadrukkelijk verzoek van bewoners als oplossing voor overloop vanuit de omliggende stadsdelen. Dit betrof in eerste instantie blauwe zones in Slotermeer en de randen van Slotervaart. Hier lijkt op basis van de in hoofdstuk 3 beschreven reacties geen aanleiding voor terugdraaien van de parkeerregulering te zijn.
- in het kader van de stedelijke vernieuwing zijn afspraken gemaakt over de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen en de invoering van betaald parkeren in de Stedelijk gemengde en Groen stedelijke leefmilieus (zie paragraaf 2.3 voor meer details). Gezien de juridische en financiële consequenties is terugdraaien van parkeerregulering in deze gebieden niet aan de orde.
- Bij de uitbreiding van betaald parkeren in Slotervaart (SV-2) bleek dat een groot aantal bewoners tegen de maatregel was. Zeker in woonstraten waar op dat moment geen overlast bestond. De gefaseerde uitbreiding heeft de olievlekwerking duidelijk gemaakt. Na het eerste deel van de uitbreiding verschoof het probleem naar straten waar voorheen voldoende ruimte was (zie paragraaf 3.1 voor meer details). Oftewel, daar waar de grens wordt getrokken krijgen bewoners en ondernemers (opnieuw) te maken met overlast – met als consequentie dat er vervolgens na een periode weer een vorm van parkeerregulering moet worden ingevoerd als oplossing voor de ervaren overlast. Kortom, het terugdraaien van parkeerregulering zal in een deel van SV-2 leiden tot problemen in straten waar momenteel geen probleem (meer) is. Dit acht het stadsdeel geen duurzame oplossing.⁸
- Het terugdraaien van betaald parkeren heeft tenslotte negatieve financiële consequenties vanwege het versneld moeten afschrijven van parkeerapparatuur, eenmalige afkoopkosten van bestaande overeenkomsten en structureel teruglopende inkomsten uit betaald parkeren (zie ook uitgangspunt 3).

⁸ De invoering van betaald parkeren in vergunninggebied Slotervaart-2 wordt na vaststelling van het parkeerbeleidsplan geëvalueerd. Bewoners en ondernemers van het betreffende gebied worden hierbij betrokken. Het parkeerregime in dit gebied wordt op basis van deze evaluatie opnieuw beoordeeld.

2 Gerichte parkeeroplossingen in woonwijken zonder regulering

Een tweede belangrijke conclusie van de inventarisatie (hoofdstuk 3) is dat het parkeren in grote delen van Nieuw-West zonder problemen verloopt. Uitgangspunt is dat parkeren gratis is bij aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen (overeenkomstig Bestuursakkoord 2010-2014), tenzij er afspraken zijn gemaakt die dit onvermijdelijk maken. Parkeerregulering wordt reactief ingezet en niet gebruikt om het autobezit van de eigen bewoners te sturen.

Bij parkeerproblemen in woonwijken zonder parkeerregulering wordt ingezet op maatwerk en gezocht naar creatieve oplossingen. Dit betekent dat invoering van betaald parkeren als standaardoplossing wordt voorkomen, tenzij bewoners van de betreffende buurt dit wensen óf als er afspraken zijn gemaakt die dit onvermijdelijk maken. De mogelijkheden worden toegelicht in hoofdstuk 5.

Maatwerk betekent echter niet dat een hoeveelheid aan verschillende parkeerregimes binnen het stadsdeel wenselijk en haalbaar is. De gehanteerde oplossingen moeten passen binnen de landelijke of stedelijke regelgeving (zie hoofdstuk 2). Voor de parkeerder zijn het beleid en de toegepaste oplossingen overzichtelijk en begrijpelijk. Goede communicatie naar bewoners en ondernemers maakt integraal onderdeel uit van het parkeerbeleid.

3 De kosten van maatregelen worden gedekt uit het Parkeerfonds

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen speelt de financiële haalbaarheid nadrukkelijk een belangrijke rol. Niet elke parkeeroplossing hoeft in zichzelf kostendekkend te zijn. Bij creatieve oplossingen is een bijdrage uit het Parkeerfonds mogelijk.

Het parkeerfonds wordt gevoed door de opbrengsten uit betaald parkeren (zie paragraaf 2.2.4.). De inkomsten en uitgaven uit het Parkeerfonds dienen daarbij in evenwicht te blijven.

Uitgangspunt binnen dit parkeerbeleidsplan is dat de kosten voor bewoners, ondernemers en bezoekers van het betaald parkeergebied niet mogen stijgen om niet-kostendekkende maatregelen in andere delen van Nieuw-West mogelijk te maken.

4.4 Doelstellingen van het parkeerbeleid

Op basis van het beschreven beleidskader, de probleeminventarisatie en bovenstaande visie op parkeren, zijn de beoogde doelen⁹ tot 2020:

1 *Het benutten van de aanwezige parkeergelegenheid in woonwijken*

Het benutten van de aanwezige parkeercapaciteit in woonwijken tot een maximale gemiddelde parkeerdruk van 90%¹⁰ om de dynamiek te behouden of te stimuleren en plaats te bieden aan bewoners, wijkgebonden ondernemers en hun bezoek. Wanneer de gemiddelde parkeerdruk boven 90% uitkomt worden maatregelen genomen volgens het beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen principe. De uitwerking staat beschreven in hoofdstuk 5.

2 *Het benutten van de aanwezige parkeergelegenheid bij winkelcentra*

Het benutten van de aanwezige parkeercapaciteit bij winkelcentra tot een maximale gemiddelde parkeerdruk van 80% door het faciliteren van noodzakelijk autoverkeer en het weren van niet-noodzakelijk autoverkeer (langparkeerders). Deze doelstelling sluit aan op het beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen principe zoals hieronder toegelicht. Wanneer de gemiddelde parkeerdruk boven 80% uitkomt worden maatregelen genomen volgens het beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen principe).

3 *Het nakomen van wederzijdse afspraken rondom stedelijke vernieuwing*

Binnen het stedelijke vernieuwingsgebied zijn gebouwde parkeervoorzieningen nodig om het totaal aantal parkeerplaatsen op straat op een acceptabel niveau te houden. Hierdoor blijft ruimte over voor voetgangers, sport- en speelplaatsen en openbaar groen. Er zijn afspraken gemaakt over het realiseren van gebouwde parkeerplaatsen in vastgestelde leefmilieus en de noodzaak tot invoering van parkeerregulering als middel om het gebruik van deze voorzieningen af te dwingen. Het wederzijds nakomen van deze afspraken is -gezien bovenliggende uitgangspunten en vanwege de beoogde kwaliteit van de openbare ruimte- een belangrijke doelstelling voor dit parkeerbeleidsplan totdat er andere afspraken worden gemaakt.

⁹ Beleidsdoelstellingen worden vaak te vaag en vrijblijvend geformuleerd als wensen, intenties, of goede voornemens. Om effectief te kunnen sturen en doelen achteraf te kunnen evalueren dienen doelstellingen SMART te zijn: Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden. Bij de doelstellingen is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) van belang. Dit onderdeel wordt in hoofdstuk 6 nader toegelicht.

¹⁰ Bij het bepalen van parkeeroverlast wordt uitgegaan van de gemeten parkeerdruk. Voor een gebied met veel kortparkeerders (zoals winkelend publiek) wordt landelijk een maximale parkeerdruk van 80% aangehouden. Boven deze grens neemt de zoektijd naar een vrije parkeerplaats toe, waardoor de bereikbaarheid van een locatie afneemt en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toeneemt. Voor woon- en werkgebieden kan uit worden gegaan van een hogere waarde, omdat het hier vooral eigen buurtbewoners en langparkeerders betreft. Deze groepen worden niet direct afgeschrikt door een iets langere zoektijd.

5 OPLOSSINGSRICHTINGEN

In dit hoofdstuk staan de oplossingsrichtingen centraal. Het gaat hierbij om thema's als het reguleringsbeleid, het parkeren in woonwijken zonder regulering, parkeren in stedelijke vernieuwingsgebied en overige parkeergerelateerde maatregelen.

5.1 Parkeren in gereguleerd gebied

De paragraaf gaat in op de parkeerregulering in Nieuw-West. Allereerst wordt ingegaan op het gereguleerd gebied en de verschillende vormen van parkeerregulering. Vervolgens komen het vergunning- en ontheffingenbeleid en de parkeertarieven aan de orde.

5.1.1 Verschillende vormen van parkeerregulering

Op dit moment zijn in Nieuw-West twee verschillende vormen van parkeerregulering van kracht: blauwe zones en betaald parkeren. Hieronder staat voor de verschillende vormen van parkeerregulering op hoofdlijnen beschreven in hoeverre deze probleemoplossend zijn en wat de consequenties voor de verschillende doelgroepen zijn.

Verschillende vormen parkeerregulering

- In gebieden met een **blauwe zone** (parkeerschijfzone) kunnen automobilisten gratis voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren (bijvoorbeeld 2 uur). Aan belanghebbenden kunnen ontheffingen worden verleend, waarmee zonder tijdsbeperking kan worden geparkeerd. Invoering geschiedt door het nemen van een verkeersbesluit door het Dagelijks Bestuur.
- In een gebied met **betaald parkeren** kunnen automobilisten tegen betaling van de vereiste parkeerbelasting parkeren. Binnen deze reguleringsvorm is het mogelijk om bewoners of medewerkers van bedrijven, een ontheffing te verlenen voor het betalen van de parkeerbelasting (parkeervergunning). Net als bij een blauwe zone kan een maximaal vastgestelde parkeerduur worden gehanteerd. Sturing van het parkeergedrag is mogelijk via tarieven, tijden en vergunningenbeleid. Invoering geschiedt door het opnemen van het gebied in de centraal stedelijke Verordening Parkeerbelasting en vastleggen van nadere regels in het Uitwerkingsbesluit van het stadsdeel.
- In gebieden met een **vergunninghoudersregime** kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Deze reguleringsvorm wordt buiten Amsterdam veelal toegepast in gebieden zonder bezoekersaantrekkelijke functies om overlast door overloop en buurtvreemde parkeerders te verhelpen. De centraal stedelijke Parkeerverordening stelt dat deze vorm van parkeerregulering slechts voor speciale doelgroepen (artsen, politie etc.) mag worden ingevoerd.

Consequenties voor de verschillende doelgroepen

- **Bewoners van Nieuw-West** dienen afhankelijk van de vorm van regulering een ontheffing c.q. vergunning aan te schaffen. Voor een blauwe zone ontheffing worden leges berekend (vastgelegd in de Legesverordening). Het tarief van een parkeervergunning mag door het stadsdeel vrij worden bepaald en wordt vastgelegd in de Verordening Parkeerbelastingen.
- **Buurtgerichte bezoekers** kunnen in de blauwe zone beperkt parkeren. Bij vergunninghoudersparkeren kan zonder bezoekersregeling niet worden geparkeerd. Bij betaald parkeren mag men in het algemeen tegen betaling onbeperkt parkeren.
- **Woon-werkverkeer** zal zonder ontheffing bij iedere vorm van regulering uitwijken naar andere gebieden (overloop). Bij een blauwe zone / vergunninghoudersparkeren kan zonder ontheffing c.q. vergunning niet worden geparkeerd vanwege de (tijdsduur)beperking. Bij betaald parkeren kunnen werknemers zonder vergunning tegen betaling (bijvoorbeeld dagkaart) in het gebied parkeren.

Toekomst parkeerregulering Nieuw-West

De consequentie het voorgaand hoofdstuk is dat waar nu betaald parkeren van kracht is, dit ook zo blijft. De enige oplossing voor problemen aan de randen van het gereguleerd gebied is om ook hier een vorm van parkeerregulering in te voeren, waarbij opgemerkt dat een dergelijke maatregel pas wordt genomen als:

- er klachten uit het betreffende gebied binnenkomen over parkeerproblemen,
- onderzoek heeft aangetoond dat de gemiddelde parkeerdruk overdag en / of 's avonds boven de 90% uitkomt (2x per jaar onderzoek – zie hoofdstuk 6),
- onderzoek heeft aangetoond dat de parkeerproblemen veroorzaakt worden door automobilisten van buiten de wijk en de maatregel dus daadwerkelijk effect heeft.

Bij de invoering van parkeerregulering hebben blauwe zones in eerste instantie de voorkeur omdat deze snel zijn in te voeren (verkeersbesluit), ze meer mogelijkheden tot maatwerk bieden (geen voorgeschreven bloktijden) en ze door bewoners als vriendelijker worden ervaren omdat bezoek niet hoeft te betalen. Dit laatste is ook meteen het grootste nadeel: blauwe zones zijn niet kostendekkend voor het stadsdeel. Voor de ontheffingen moeten leges worden betaald, de handhavingskosten worden hiermee niet gedekt. De maatregel wordt grotendeels bekostigd door het stadsdeel (ze ook paragraaf 3.1.3).¹¹

¹¹ De handhavers van de Dienst Stadstoezicht handhaven op feiten vastgelegd in de wet Mulder, de zogeheten Mulderfeiten. Dit betreft bijvoorbeeld parkeren zonder ontheffingen in de blauwe zone, maar ook parkeren op de stoep, dubbelparkeren, of op een aangewezen parkeerplek zoals een invalidenparkeerplaats of een laad- en losplaats. De kosten van deze handhaving bedragen in 2011 € 185.000 per jaar (Bron Dienst Stadstoezicht, Werkovereenkomst Stadsdeel Nieuw-West). Aan de gemeente Amsterdam wordt door het Rijk een vergoeding toegekend op basis van de Vergoedingsregeling gemeente voor parkeren en overlast 2010. Over 2010 bedroeg deze vergoeding voor Nieuw-West zo'n € 125.000 (Bron: Dienst Stadstoezicht, Vergoeding handhaving parkeerfeiten 2010). De netto kosten van handhaving foutparkeren bedroegen hiermee in 2010 €60.000.

De vergoedingsregeling vervalt waarschijnlijk per 1 januari 2013.

Mede gezien de structurele bezuinigingsopgave waar het stadsdeel voor staat, zal het Dagelijks Bestuur jaarlijks bij het aanleveren van het zwaarwegend advies voor de Verordening Parkeerbelastingen de afweging maken of de blauwe zones blijven gehandhaafd, of dat deze vanuit financiële overwegingen (deels) moeten worden omgezet in betaald parkeren. Zo'n voornemen voor een (gedeeltelijke) omzetting zal ter besluitvorming aan de stadsdeelraad worden voorgelegd.

Voorstel uitbreiding parkeerregulering

Op basis van de probleeminventarisatie (kwantitatief en kwalitatief – zie hoofdstuk 3) en bovenstaande methodiek, komen onderstaande gebieden in aanmerking voor invoering van een vorm van parkeerregulering (zie ook onderstaande afbeeldingen):

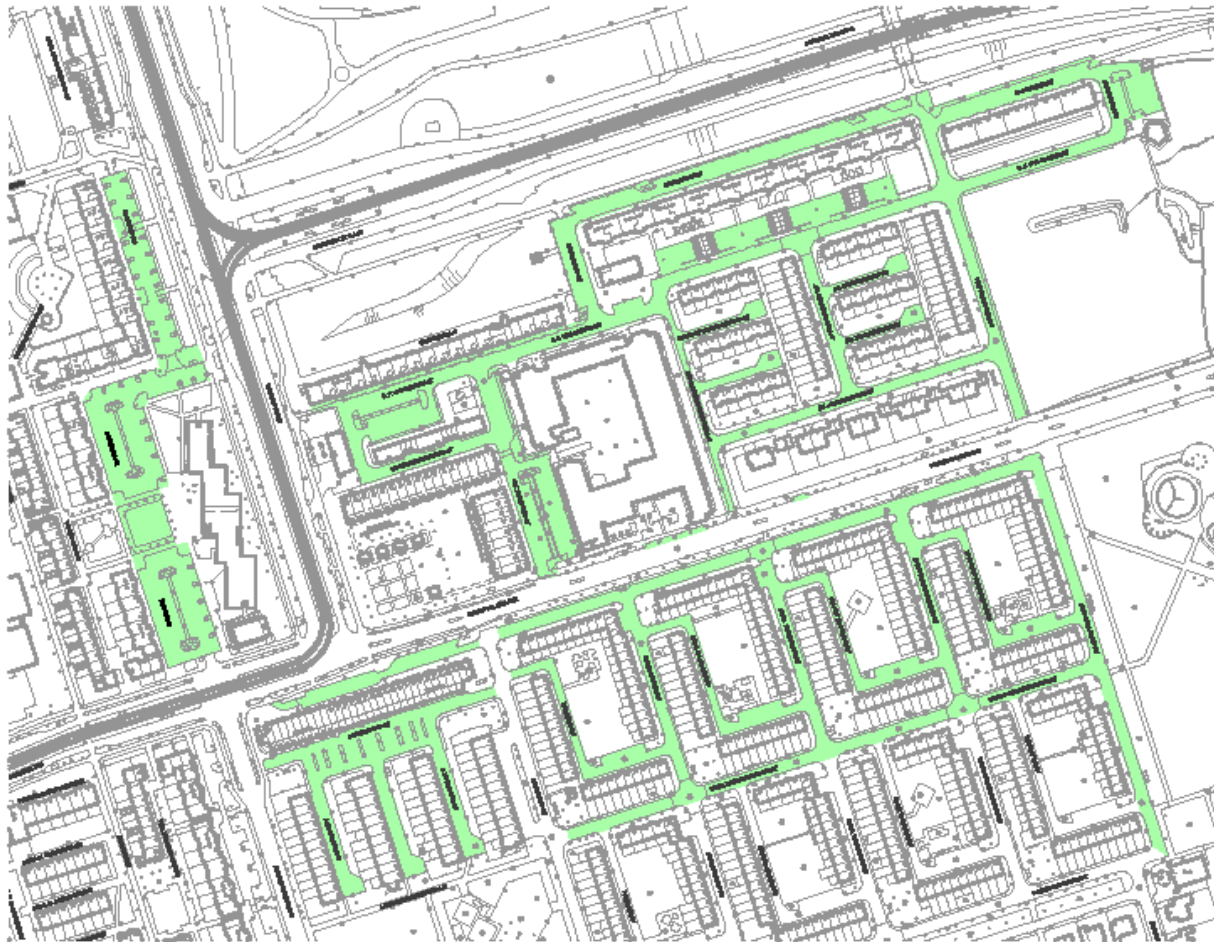
- Opmerzaam en Zorgzaam, Eastonstraat, S.F van Oss straat, C.K. Eloutstraat, Louis Schottingstraat en de Piet Wiedijkstraat (tussen Eastonstraat en Pieter Calandlaan),
- de Pieter Calandlaan (tussen Piet Wiedijkstraat en Louis Davidstraat), Piet Wiedijkstraat (tussen Pieter Calandlaan en Funke Kupperstraat), Manna de Wijs-Moutonhof, Colnot en Poonshof, Boas en Judelshof, Bambergshof, David Kouwenaarstraat, Frederik Thomasstraat, Hegeraatstraat (alle 3 tussen Pieter Calandlaan en Louis Raemaekersstraat), Louis Raemakerstraat, J.F. Ankersmitstraat, Schroderstraat en Charles Boissevainstraat¹²,
- door bovenstaande uitbreiding ontstaat een 'eiland' ten noorden van de Pieter Calandlaan - de J.F. Ankersmitstraat, Schroderstraat en Charles Boissevainstraat zijn daarom ook meegenomen in het voorstel tot invoering van een parkeerregime,
- ook de parkeergelegenheid in J. de Koostraat wordt opgenomen in het gebied omdat deze straat dichtbij de OV-haltes ligt en anders een 'schiereiland' vormt zonderregulering. Hier is op dit moment al sprake van een hoge parkeerdruk.
- Noordzijde tussen rotonde Oostoever en Burgemeester Rendorpstraat, Burgemeester Hogguerstraat, Burgemeester van Pollstraat tussen Noordzijde en Louis Couperusstraat, Burgemeester Cramergracht, August Vermeylenstraat en Johan Broedeletstraat.¹³
- het gebied omringd door het Gerbrandypark, Burgemeester Eliasstraat, Haarlemmerweg, Burgemeester Fockstraat, Burgemeester Vlughtlaan en Spoorlijn. en (inclusief straten ten zuiden van Vlughtlaan en ten oosten van Fockstraat).

Er wordt buiten dit parkeerbeleidsplan om een voorstel uitgewerkt voor invoering van parkeerregulering in de overloopgebieden. De omvang van een nieuw te reguleren gebied wordt per situatie bepaald (maatwerk), waarbij de kans bestaat dat regulering wordt ingevoerd in (delen van) straten waar de parkeerdruk geen directe aanleiding voor maatregelen is (<90%). Hierbij valt te denken aan hofjes die omringd worden door straten met een zeer hoge parkeerdruk. Het is echter niet de bedoeling dat in hele wijken zonder concrete problemen regulering wordt ingevoerd omdat er enkele drukke straten zijn.

¹² Deze straten waren niet opgenomen in het concept-plan, maar zijn na de inspraak toegevoegd op verzoek van een grote groep bewoners uit het betreffende gebied. De vrees van deze bewoners was dat ze te maken zouden krijgen met parkeerproblemen zodra het parkeren in de omliggende straten zou worden gereguleerd.

¹³ De laatste twee straten waren niet opgenomen in het concept-plan, maar zijn toegevoegd na een inspraak reactie in de stadsdeelraad en overhandiging van een handtekeninglijst toegevoegd.

Afbeelding 5-1 *Overzicht van de gebieden die in eerste instantie in aanmerking komen voor invoering van een vorm van parkeerregulering*





5.1.2 Vergunningenbeleid

Parkeerregulering in Nieuw-West is gericht op het weren van buurtvreemde langparkeerders ten behoeve van voldoende parkeergelegenheid voor de eigen bewoners. Het stadsdeel zet in op maximale uitgifte van parkeerontheffingen c.q. - vergunningen aan huishoudens en bedrijven zo lang dit fysiek mogelijk is. Dit betekent dat in het betaald parkeergebied -in tegenstelling tot de meeste andere stadsdelen- 2 parkeervergunningen per huishouden kunnen worden verstrekt. Bij de uitgifte gelden logischerwijs de voorwaarden zoals gesteld in de Parkeerverordening.

Nieuw-West maakt zich sterk voor invoering van een bezoekerspas voor betaald parkeren. Dit vereist aanpassing van de centraal stedelijke regelgeving (zie paragraaf 2.2.3 en 2.2.5). Ook de uitgifte van in de Parkeerverordening opgenomen speciale vergunningen, zoals de kraskaartvergunning, maatschappelijke vergunning etc., wordt gefaciliteerd. Hierdoor worden bewoners, ondernemers en hun bezoek zo min mogelijk belast met parkeerregulering.

Parkeerregulering moet overzichtelijk en begrijpelijk zijn. Dit betekent dat het voor bewoners van zowel het betaald parkeergebied als de blauwe zones duidelijk moet zijn welke regels er gelden. De regels voor de uitgifte van parkeerontheffingen voor blauwe zones worden daarom vastgelegd in een separaat beleidsdocument welke wordt vastgesteld door het DB. Uitgangspunt is dat de regels daar waar mogelijk overeenkomen met de regels voor betaald parkeren om ongelijkheid tussen bewoners te voorkomen. Hierbij gaat het om zaken als:

- het maximaal aantal ontheffingen per blauwe zone (50% van aantal parkeerplaatsen in winkelgebieden, 100% van aantal parkeerplaatsen in woonwijken),
- het aantal uit te geven ontheffingen in woongebieden (2 per huishouden),
- het aantal uit te geven ontheffingen in winkelgebieden (1 per huishouden),
- het aantal per bedrijf uit te geven ontheffingen in winkelgebieden (1 per bedrijf),
- hoe om te gaan met parkeergelegenheid op eigen terrein (conform betaald parkeren).

5.1.3 Tarieven

Parkeertarieven zijn het meest gevoelige onderwerp in de discussie over parkeren. Automobilisten willen graag op toplocaties parkeren, maar hebben daar doorgaans nauwelijks geld voor over. In Nieuw-West is dit niet anders dan in de rest van Nederland.

Parkeervergunningen en ontheffingen

Bij betaald parkeren is het stadsdeel vrij om de hoogte van het tarief voor parkeervergunningen vast te stellen. Deze is feitelijk onbegrensd. De prijzen van een bewonersvergunningen bedragen in 2011 (per half jaar):

- €47,88 voor Osdorp 1 en 2,
- €35,10 voor Slotervaart 1 en 2,
- €16,20 voor Geuzenveld-Slotermeer 1 en 2.

Overigens heeft het dagelijks bestuur van Nieuw-West het College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam geadviseerd de tarieven van parkeervergunningen in Nieuw-West vanaf 2012 te harmoniseren op een tarief van € 47,88 per half jaar voor bewoners en € 76,56 per halfjaar voor bedrijven. Uiteindelijk beslist de Gemeenteraad van Amsterdam over deze nieuwe tarieven.

Een parkeervergunning heeft een geldigheid van 6 maanden. Aan het doorvoeren van een kentekenwijziging zijn geen kosten verbonden. Bij het opzeggen van een parkeervergunning krijgt men geld terug over de resterende (hele) maanden dat de vergunning niet is gebruikt. Als de vergunningperiode bijvoorbeeld loopt tot en met april en een bewoner zegt zijn / haar vergunning op in de loop van januari op, dan krijgt deze bewoner over de maanden februari, maart en april zijn / haar geld terug (restitutie).

De hoogte van het tarief voor ontheffingen voor een blauwe zone is gerelateerd aan de directe kosten die gemaakt worden voor de administratieve handelingen die zijn gemoeid met het verstrekken van deze ontheffing. Deze legeskosten voor een ontheffingen bedragen in 2011 €49,- per jaar. Hierbij geldt een geldigheid van 1 jaar. Restitutie is in tegenstelling tot betaald parkeren niet mogelijk. Ook voor het wijzigen van een kenteken dienen opnieuw legeskosten te worden betaald.

Parkeertarieven op straat

Het parkeertarief op straat is primair gericht op het weren van buurtvreemde langparkeerders – sociaal en economisch bezoek moet zo min mogelijk hinder ondervinden van parkeerregulering. Mede gezien de lage parkeerdruk in het betaald parkeergebied ligt invoering van een andere categorie (bijvoorbeeld € 1,40 naar € 2,40) niet voor de hand”.

Bij buurtwinkelcentra kunnen 10-cent zones worden ingevoerd om de bereikbaarheid voor kortparkeerders te verbeteren, In deze zones mag tegen betaling van 10 eurocent maximaal één uur worden geparkeerd. Parkeervergunningen zijn niet geldig.

Bij winkelcentra met een grotere uitstraling en/of daar waar afspraken zijn gemaakt met de exploitant van een parkeergarage (Osdorpplein en Plein 40-45) wordt uitgegaan van een tarief van € 1,40 of € 2,40 euro per uur (prijsspeil 2011).

Het parkeerbeleid gaat uit van transparantie en uniformiteit. Dit betekent dat grote verschillen in kosten voor bewoners voor parkeren ongewenst zijn. De kosten van een parkeervergunning worden daarom –vooruitlopend op de vaststelling van dit parkeerbeleidsplan- per 1 januari 2012 geharmoniseerd. De tarieven op straat zullen later volgen. Het kostenverschil tussen een parkeervergunning en parkeerontheffing kan niet worden rechtgetrokken door een verhoging van de leges.

Dit betekent echter niet dat in heel Nieuw-West slechts één parkeertarief mag gelden. Differentiatie van parkeertarieven op straat kan juist een effectief instrument zijn om maatwerk te leveren en gedragsbeïnvloeding teweeg te brengen.

5.1.4 Dagen en tijden

Directe aanleiding voor parkeerregulering in stadsdeel Nieuw-West is het beschikbaar houden van parkeerplaatsen voor bewoners en buurtgerichte bezoekers. Het voornaamste doel is het weren van buurtvreemde langparkeerders. Dit betreft -zoals reeds eerder vermeld- enerzijds incidentele langparkeerders (vakantiegangers Schiphol / bezoekers gebied binnen A10) en anderzijds structurele langparkeerders (bewoners van omliggende stadsdelen en automobilisten werkzaam elders in de stad).

De keuzevrijheid van het stadsdeel voor wat betreft dagen en tijden verschilt per vormen van parkeerregulering. Bij betaald parkeren geldt de regelgeving van de centrale stad (buiten de A10 minimaal maandag tot en met vrijdag van 09.00 tot 19.00 uur). Binnen het stadsdeel geldt ook op zaterdag betaald parkeren omdat anders bewoners en bezoekers van omliggende stadsdelen overlast veroorzaken. Bij een blauwe zone kan het stadsdeel zelf de gewenste reguleringstijd en maximale parkeerduur kiezen.

De centraal-stedelijke Parkeerverordening biedt kortom geen mogelijkheden om maatwerk betreffende dagen en tijd te bieden bij het oplossen van parkeerproblemen in woonwijken van Nieuw-West. Een kortere periode volstaat ook om een deel van overloop te voorkomen, met als groot voordeel dat dit eventuele negatieve gevolgen voor bewoners en hun bezoek verkleint. Kortere bloktijden hebben immers een positief effect op het weren van forensen en bezoekers van Amsterdam / Schiphol (overdag). Het effect op de doelgroep 'bewoners en bezoekers andere stadsdelen' ('s avonds) is minder zeker. Deze groep parkeert immers deels in de namiddag of avond.

Om te onderzoeken of met andere reguleringstijden hetzelfde doel is te bereiken, wordt in een (nieuwe of bestaande) blauwe zone een proef ingesteld met kortere bloktijden. Bijvoorbeeld van 10.00 tot 15.00 uur. Bij deze proef is monitoring en evaluatie een belangrijk onderdeel (zie hoofdstuk 6). Op basis hiervan wordt onderzocht of het wenselijk is om in te zetten op aanpassing van de centraal stedelijke regelgeving. Een risicoanalyse en doorrekening van de financiële consequenties maken hier onderdeel van uit.

5.1.5 Parkeerfonds

In paragraaf 2.2.4 staat beschreven dat de stadsdelen bij de invoering van betaald parkeren verplicht zijn om een Stadsdeelparkeerfonds in te stellen. De voeding van dit fonds komt uit de fiscale parkeeropbrengsten. Uitgangspunt van dit parkeerbeleidsplan is dat de inkomsten uit het betaald parkeren mede worden gebruikt om parkeerproblemen elders in het stadsdeel op te lossen.

Dit betreft onder meer handhaving in de blauwe zones en 'kleine infrastructurele maatregelen' (zie paragraaf 5.2.1). Binnen Nieuw-West geldt de volgende prioritering bij het aanwenden van middelen uit het stadsdeelparkeerfonds als dekkingsmiddel voor:

1. kosten van inning, administratie en handhaving (zie paragraaf 5.4.1), en
2. parkeergereleerde (benuttings)maatregelen (paragraaf 5.2.2), en
3. beleidsvorming, monitoring en evaluatie (zie hoofdstuk 6),
4. overige maatregelen ten behoeve van het verkeers- en vervoerbeleid.

Jaarlijks wordt een bestedingsvoorstel opgesteld voor het Stadsdeelparkeerfonds, inclusief een doorkijk naar de lange termijn (4-jaar). Dit *Verantwoordings- en Bestedingsvoorstel* dient te worden vastgesteld door de stadsdeelraad en bevat de kosten en baten van betaald parkeren, blauwe zone, handhaving foutparkeren en overige parkeergerelateerde maatregelen.

5.2 Parkeren in woonwijken zonder parkeerregulering

In deze paragraaf staat het parkeren in woonwijken zonder vorm van parkeerregulering centraal. Het gaat hierbij om bewoners, buurtgerichte ondernemers en hun bezoek.

Parkeren in woonwijken wordt landelijk steeds meer als een probleem ervaren. Binnen de A10 is dit veelal het resultaat van wijken die niet berekend zijn op het huidige autobezit. Vaak is het niet makkelijk om parkeercapaciteit bij te bouwen doordat de ruimte beperkt is. De situatie in Nieuw-West wijkt hier vooralsnog in veel wijken van af (zie hoofdstuk 3). Dit maakt het stadsdeel uniek in Amsterdam – voldoende onbetaalde parkeergelegenheid op straat is een van de *'Unique Selling Points'* van Nieuw-West.

Uit de probleeminventarisatie is gebleken dat met name in sommige straten direct aangrenzend aan het gereguleerde gebied een hoge parkeerdruk is. Dit is vooral 's avonds een knelpunt wanneer naast de buurtvreemde langparkeerders ook de meeste bewoners thuis zijn. Het eigen autobezit van bewoners leidt in het algemeen niet tot problemen. Om knelpunten in woonwijk op te lossen worden maatregelen genomen binnen de onderstaande oplossingsrichtingen.



Afbeelding 5-2 Het principe van beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen

5.2.1 Stap 1 - Beïnvloeden

Beïnvloedingsmaatregelen zijn erop gericht om het parkeerprobleem te verlichten door in te grijpen in het autobezit en autogebruik. Dit type maatregelen valt uiteen in beïnvloeding van het gedrag door aandacht voor het ontwerp en het bieden van alternatieven.

Veel van de oplossingen liggen dus in een vroege ontwerpfase en zijn bruikbaar bij nieuwbouwsituaties. Hierbij valt te denken aan gebouwde parkeervoorzieningen (garage, oprit, carport etc.), waardoor er op straat minder parkeerplaatsen nodig zijn. Hierdoor verbetert de ruimtelijke kwaliteit van de straat.

Bepaalde vormen van gedragsbeïnvloeding zijn ook toepasbaar in bestaande situaties, zoals alternatieven voor de eigen auto (deelauto – zie paragraaf 5.4.5) of alternatieve vervoerswijzen (OV en fiets). Hierdoor kan de parkeervraag in een woonwijk worden getemperd.

Beïnvloedingsmaatregelen kunnen nooit het gehele parkeerprobleem oplossen, maar wel een structurele bijdrage leveren aan het verminderen of voorkomen van knelpunten.

5.2.2 Stap 2 - Benutten

De aanwezige parkeercapaciteit in woonwijken wordt niet altijd optimaal benut. Voertuigen staan bijvoorbeeld zodanig geparkeerd dat de aanwezige capaciteit niet volledig kan worden gebruikt. De eerste stap in het verhelpen van knelpunten is daarom het optimaliseren van bestaande parkeercapaciteit in woonwijken. Dit omvat onder andere het meenemen van parkeerproblemen bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten. In samenspraak met de buurt wordt bekeken of en waar extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Hierbij gaat het om een beperkt aantal parkeerplaatsen dat extra kan worden gerealiseerd – niet om aanleg van extra parkeerterreinen.

De tweede stap betreft de als parkeervoorziening aangewezen locaties, zoals carports, garageboxen en opritten als zodanig te gebruiken. Garages worden soms voor andere doeleinden gebruikt (bijvoorbeeld opslag van tuinmeubels en fietsen) of bij de woning getrokken. Hierdoor parkeren bewoners in de openbare ruimte in plaats van op eigen terrein. De druk op de openbare parkeerplaatsen neemt hierdoor toe. Zonder een vorm van parkeerregulering kunnen bewoners echter niet worden gedwongen om op eigen terrein te parkeren. Het stadsdeel is geen voorstander van het gebruiken van parkeergelegenheid op eigen terrein voor andere doeleinden - hiermee wordt immers een parkeerprobleem op straat gecreëerd. Een van de vervolgacties is daarom het opstellen van eenduidige beleidsregels voor het wel of niet mogen omzetten van parkeergelegenheid op eigen terrein.

Het niet gebruiken van mogelijkheden op eigen terrein wordt meegenomen in de afwegingen om de parkeercapaciteit in de openbare ruimte wel of niet uit te breiden bij bijvoorbeeld groot onderhoud en herinrichtingprojecten. Bij overige knelpunten (waaronder parkeren van grote voertuigen en parkeren bij scholen) worden bewoners gewezen op de eigen verantwoordelijkheid. Stringente handhaving voorkomt dat wordt geparkeerd op plaatsen waar dat niet de bedoeling is: hoeken, stoepen, groenstroken, voor uitritten etc.

Bij parkeerproblemen wordt allereerst bekeken of de aanwezige parkeercapaciteit (op straat en op eigen terrein) goed wordt benut voordat aanvullende maatregelen worden genomen.

5.2.3 Stap 3 - Beprijzen / reguleren

Wanneer na uitvoering van benuttingsmaatregelen nog steeds een te hoge parkeerdruk bestaat kunnen doelgroepen door parkeerregulering worden gestuurd. Het parkeren in woonwijken wordt bij voorkeur zo min mogelijk gereguleerd. Invoering van parkeerregulering is immers geen doel op zich, maar een middel om overlast veroorzaakt door buurtvreemde parkeerders tegen te gaan (zie hoofdstuk 4). Dit is enerzijds van toepassing op gebieden waar werknemers van bedrijven en voorzieningen voor overlast zorgen en anderzijds van toepassing op gebieden met overloop vanuit gereguleerd gebied.

Deze overlast komt tot uitdrukking in een gemiddelde parkeerdruk die overdag of 's avonds boven de 90% uitkomt en deels veroorzaakt wordt door automobilisten met een herkomst buiten het stadsdeel (zie ook hoofdstuk 6). Ook klachten van bewoners vormen een indicator voor parkeeroverlast in een woonwijk. Het gereguleerde gebied wordt niet zonder aanleiding uitgebreid. Bij problemen wordt op basis van bovenstaande indicatoren

bekeken of parkeerregulering (met een voorkeur voor blauwe zones) een oplossing biedt. Hierbij wordt uitgegaan van een gebied met logische en duidelijke grenzen.

Voor parkeerproblemen die veroorzaakt worden door het autobezit van eigen bewoners is reguleren een minder logische keuze. Veel van de problemen in woonwijken spelen immers 's avonds en in het weekend. Dit betekent dat het parkeerregime buiten kantoor tijden moet gelden (bijvoorbeeld tot 21 of 24-uur) en een stringent vergunningsbeleid moet worden toegepast (sturing autobezit middels beperking van aantal ontheffingen of vergunningen). Gezien het uitgangspunt dat parkeerregulering niet inzet op sturing van het autobezit en autogebruik van bewoners, wordt hiertoe pas overgegaan als een meerderheid van de bewoners van het betreffende gebied voor invoering van parkeerregulering is.

In woonwijken waar het parkeren nog niet is gereguleerd gelden de volgende voorwaarden voor invoering van parkeerregulering (voorkeur voor blauwe zones): een gemiddelde parkeerdruk van boven de 90%, de aanwezigheid van buurtvreemde parkeerders en klachten van bewoners (brief, email etc.).

5.2.4 Stap 4 - Bouwen

In woonwijken waar de overlast wordt veroorzaakt door eigen bewoners -en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden- is uitbreiding van de parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Binnen bestaande woonwijken is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen fysiek lastig en duur. Daarom wordt noodgedwongen vaak gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Speelplaatsen worden niet opgeofferd voor parkeervoorzieningen. Dit geldt ook voor groenvoorzieningen in gebieden met weinig openbaar groen. Dit tast immers de leefomgeving aan. In situaties waar dit wel mogelijk is (kleinschalig snippergroen), vindt dit altijd overleg met buurtbewoners plaats.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of herontwikkelingen wordt bekeken of realisatie van extra parkeerplaatsen in (centraal gebouwde) parkeervoorzieningen haalbaar is. Voor bestaande woonwijken en voor bedrijfsperven vormen mechanische parkeersystemen een goed alternatief, maar de benodigde investeringen voor deze systemen zijn hoog. De exploitatie is daarom veelal onrendabel. Zeker als het parkeren in de directe omgeving niet gereguleerd is. Voor de meeste woonwijken van Nieuw-West zijn deze mechanische parkeersystemen daarom geen haalbare oplossing.

Wanneer parkeerregulering onvoldoende oplossing voor een probleem biedt, kan uiteindelijk parkeercapaciteit worden bijgebouwd. De doelgroep is hierbij leidend. De mogelijkheid van bouwen wordt in dit parkeerbeleidsplan niet verder uitgewerkt. Dit omdat hiervoor de komende jaren in de niet stedelijke vernieuwingsgebieden geen noodzaak is. Er is hier immers voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en buurtgerichte bezoekers.

5.3 Parkeren in stedelijk vernieuwingsgebieden

De voortgang van de stedelijke vernieuwing in Nieuw-West staat door de economisch crisis onder druk. De woningcorporaties geven aan woningbouwprojecten met gebouwd parkeren niet te kunnen realiseren als het stadsdeel niet zorg draagt voor de invoering van betaald parkeren op straat. Dit om er zeker van te zijn dat de parkeergarages daadwerkelijk gebruikt worden en de exploitatie voor de woningcorporaties dekkend is.

Overigens is het zo dat het beoogd programma van woningen met gebouwde parkeergelegenheid (verdiept of half verdiept) grotendeels in reeds gereguleerd gebied wordt gerealiseerd. Tot aan 2014 staan de volgende Stedelijke Vernieuwingsprojecten (woningen) gepland in gebieden waar momenteel nog geen parkeerregulering van kracht is:

- Eendrachtsparkbuurt - 173 woningen, 62 parkeerplaatsen half verdiept
- Zuidwest Kwadrant - 156 woningen, 125 parkeerplaatsen half verdiept
- Suha-buurt 2 - 212 woningen, 244 parkeerplaatsen verdiept.

Parkeren is slechts een klein onderdeel van de gehele stedelijke vernieuwing. In paragraaf 2.3 staat beschreven dat een gezamenlijke, integrale aanpak voor alle stedelijke vernieuwingsgebieden in Nieuw-West niet meer haalbaar is. In plaats daarvan wordt gekozen voor het maken van afspraken over ontwikkelingsmogelijkheden per gebied en met afzonderlijke woningcorporaties (maatwerk).

Per locatie wordt samen met de woningcorporaties bekeken hoe invulling wordt gegeven aan de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en de parkeermogelijkheden. Het gaat hierbij om: de noodzaak tot realisatie van een gebouwde parkeervoorziening, de noodzaak tot invoering van een parkeerregime op straat en de omvang en vorm van het te reguleren gebied.

5.4 Overige parkeergerelateerde oplossingen

5.4.1 Handhaving op parkeerovertrredingen

Handhaving is een essentieel onderdeel bij iedere vorm van parkeerregulering en om te voorkomen dat automobilisten parkeren op locaties waar dit niet is toegestaan (bijvoorbeeld op hoeken, stoepen of groenstroken).

Automobilisten weten veelal exact of parkeerovertrredingen beboet worden en stemmen hun gedrag hierop af. Uitgangspunt bij de handhaving is een strikte, duidelijke en uniforme aanpak van overtreeders. Dit voorkomt dat bij bewoners en bezoekers een gevoel van willekeur ontstaat.

De fiscale parkeercontrole in Nieuw-West is efficiënt en doelgericht opgezet, met als doel om minimale inzet maximaal resultaat te behalen. Dit betekent dat de voorspelbaarheid van de handhaving zo laag mogelijk moet zijn. Een goede verdeling over het gereguleerd gebied en spreiding over de dag zijn hierbij essentieel. Parkeerlocaties met een hoge bezettingsgraad krijgen meer aandacht dan gebieden met een lage bezettingsgraad. Tevens krijgen parkeerlocaties waar relatief veel kort wordt geparkeerd meer aandacht dan locaties waar relatief lang wordt geparkeerd.

Handhaving op foutparkeerders vindt met name plaats in gebieden met een hoge parkeerdruk, zoals in de gebieden direct aangrenzend aan betaald parkeren of een blauwe zone. In de rest van het stadsdeel wordt met name reactief gehandhaafd. Dit betekent bij incidenten of signalen van buurtbewoners. Bij blauwe zones is intensieve handhaving door Buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) vereist. Als er meer blauwe zones komen, dienen er dus extra fte BOA's te worden aangesteld / ingehuurd,

5.4.2 Parkeren door gehandicapten

Tot op heden is zowel op landelijk als op gemeentelijk niveau geen beleid geformuleerd omtrent de aanwijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen. Binnen Nieuw-West wordt uitgegaan van onderstaande beleidsregels.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Stadsdeel Nieuw-West hecht grote waarde aan dat gehandicapten zelfstandig kunnen functioneren, waarbij de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGPPs) worden doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen. Een landelijke richtlijn is dat op 50 'gewone' parkeerplaatsen één AGPP beschikbaar moet zijn. Bij nieuw te bouwen instellingen wordt rekening gehouden met het aanleggen van AGPP, maar wordt niet automatisch uitgegaan van de richtlijnen van het CROW.

Het uitgangspunt voor het aanwijzen van AGPPs is dat instellingen / voorzieningen waar een gehandicapte uit medische noodzaak naar toe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikken. Als een instelling om meerdere algemene AGPP verzoekt, dient een onderbouwing hiervoor te worden gegeven.

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

Het in het bezit zijn van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart is noodzakelijk om in aanmerking te kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Voor bezitters van een passagierskaart (P) geldt dat zij in principe niet voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking komen.

Om te bepalen of een gehandicapte in aanmerking komt voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats nabij woning en/of werk wordt bekeken of binnen de maximale loopafstand (straal van 100 meter) die de gehandicapte af kan leggen doorgaans parkeergelegenheid gevonden kan worden. Indien in de regel voldoende mogelijkheden aanwezig zijn om het voertuig te parkeren, wordt de aanvraag afgewezen. Er is dan immers geen noodzaak om een parkeerplaats toe te wijzen aan één iemand. Personen die in het bezit zijn van eigen parkeergelegenheid (bijvoorbeeld een garage of oprit) komen ook niet in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats, tenzij het gebruik van deze parkeervoorziening fysiek niet mogelijk is. Bijvoorbeeld bij het gebruik van een rolstoel.

Parkeren door gehandicapten

In de Regeling gehandicaptenparkeerkaart (een ministeriële regeling) zijn de criteria voor de afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten opgenomen. Automobilisten die in het bezit zijn van een Europese gehandicaptenparkeerkaart kunnen onbeperkt in een blauwe zone parkeren. Zij zijn vrijgesteld van de parkeerduurbeperking. Met de Europese gehandicaptenparkeerkaart kan ook worden geparkeerd op een algemene invalidenparkeerplaats.

De Parkeerverordening 2009 stelt dat een bewoner die in het bezit is van een Europese gehandicaptenparkeerkaart in aanmerking komt voor een gratis GA-parkeervergunning. Met deze vergunning kan in geheel Amsterdam gratis worden geparkeerd in het betaald parkeergebied. Gehandicapten bezoekers van Amsterdam kunnen een gratis digitale parkeerjarkaart aanvragen. Hiermee mag eveneens overal op straat worden geparkeerd waar normaal betaald moet worden. Zowel bestuurders als passagiers kunnen de parkeerjarkaart aanvragen.¹⁴

¹⁴ Formeel is het gratis parkeren van gehandicapten in strijd met de gemeentewet artikel 219. Het differentiëren op basis van inkomen of de mogelijkheid om een inkomen te verwerven is niet toegestaan. De Eerste Kamer heeft zich gebogen over een wetsvoorstel om parkeren voor houders van gehandicaptenparkeerkaarten gratis te maken in betaald parkeergebieden (initiatiefvoorstel van Dijken). Het voorstel (EK 30.879,A) is op 9 juni 2009 aangenomen door de Tweede Kamer. Op 30 maart 2010 is het voorstel na hoofdelijke stemming met 26 stemmen voor en 37 stemmen tegen echter verworpen door de Eerste Kamer.

5.4.3 Parkeernormensystematiek stadsdeel Nieuw-West

Om problemen in de toekomst te voorkomen is het bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit en de ruimtelijke visie. Deze paragraaf geeft inzicht in de toepassing van parkeernormen in Nieuw-West bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Parkeerkcijfers zijn nog geen parkeernormen!

Vaak heerst verwarring over de verschillen tussen parkeerkcijfers en parkeernormen. Parkeerkcijfers zijn door het CROW opgestelde ervaringscijfers (op de praktijk gebaseerd). Deze cijfers worden gebruikt als hulpmiddel om gedurende het ontwerpproces van een ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met een indicatie van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad, gebiedskenmerken en type functies. Er wordt gesproken over parkeernormen zodra de gemeente voor zichzelf passende cijfers heeft ontwikkeld en deze beleidsmatig heeft vastgelegd. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten dan de vigerende parkeernormen in acht worden genomen.

Juridische vastlegging parkeernormen – beleidsnota parkeernormen

Parkeernormen worden op diverse manieren vastgelegd om stedenbouwkundige plannen te kunnen toetsen. Enerzijds worden parkeernormen vastgelegd in bestemmingsplannen, anderzijds in de bouwverordening.

Door de vaststelling van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in juli 2008 staan veranderingen op stapel als het gaat om het vastleggen van de parkeernormen als onderdeel van de stedenbouwkundige bepalingen¹⁵. Hierdoor is het verplicht parkeernormering in het bestemmingsplan te regelen. Het is echter nog onbekend of vanuit bestemmingsplannen verwezen kan worden naar beleidsmatig vastgestelde nota's, maar de intentie hiertoe vanuit het ministerie van VROM is aanwezig.¹⁶ Het ministerie heeft het voornemen om een overgangsregeling te maken welke vooralsnog in 2012 ingaat. Vanaf dat moment moet vanuit bestemmingsplannen worden verwezen naar de betreffende beleidsregels (beleidsnota parkeernormen).

Uitwerking: beleidsnota parkeernormen

Vooruitlopend op deze ontwikkeling worden parkeernormen op maat vastgelegd in een (door de stadsdeelraad vast te stellen) beleidsnota parkeernormen, waarnaar vanuit de bestemmingsplannen wordt verwezen. Hierdoor hebben bestemmingsplannen niet onnodig veel bijlagen (parkeernormen) en is de juridische dekking van parkeernormen geregeld. De nota parkeernormen is een van de eerste vervolgacties die wordt opgepakt.

¹⁵ Op dit moment wordt door het ministerie van VROM gewerkt aan een reparatiewet om stedenbouwkundige bepalingen (zoals parkeernormen) niet meer op te nemen in de bouwverordening.

¹⁶ bron: gespreksverslag Mobycon/KuiperCompagnons met ministerie van VROM en VNG – 4 december 2009

5.4.4 Voorzieningen voor elektrisch vervoer

Elektrisch vervoer is volop in ontwikkeling en heeft daarom aandacht binnen dit parkeerbeleidsplan. In 2009 is het Plan van Aanpak Elektrisch Vervoer opgesteld door het Programma bureau Luchtkwaliteit. Dit plan bevat maatregelen voor elektrische personen-, goederen- en openbaar vervoer voor de korte termijn (2009-2011) en een duidelijke visie op hoofdlijnen voor de jaren 2009-2015 (met een doorkijk naar 2020). Na 2011 volgt een evaluatie door de centrale stad en zo nodig een actualisering. Het doel van dit plan is het realiseren van een eerste infrastructuur van oplaadpunten en het zichtbaar maken van elektrisch vervoer op straat. Elektrisch vervoer is in toenemende mate een optie om de luchtkwaliteit en het klimaatprobleem structureel aan te pakken.

Op 4 maart 2011 is het honderdste elektrische oplaadpunt van Amsterdam in gebruik genomen. Dit gebeurde op de Johan Huizingalaan. Voor Nieuw-West was dit het eerste oplaadpunt. Op deze plek kan iedereen zijn elektrische auto gratis parkeren en opladen. Nieuw-West stimuleert het gebruik van elektrisch vervoer. De ambitie is om het eigen wagenpark steeds meer elektrisch te maken.



Het streven om het aantal oplaadpunten uit te breiden wordt door Nieuw-West ondersteund en waar mogelijk gefaciliteerd.¹⁷ Een oplaadpunt moet worden aangevraagd bij dIVV. Het Dagelijks Bestuur dient toestemming te geven middels het nemen van een verkeersbesluit. Aanvragen voor elektrische oplaadpunten door particulieren, bedrijven en voor deelauto's worden voorsnog gehonoreerd. Als blijkt dat het gebruik van elektrische vervoer een vlucht neemt, dan zal worden bekeken of een beperking van het aantal oplaadpunten per straatsectie is gewenst.

De Japanse autofabrikant Nissan presenteert binnenkort een elektrische auto die draadloos is op te laden. De Zero Emission Vehicle (ZEV) kan worden opgeladen door boven een laadpunt te parkeren. Het idee is dat het draadloos 'tanken' zal worden gebruikt voor snelladen tussendoor bij winkelcentra en langs snelwegen (80% in 25 minuten) en dat thuis het voertuig volledig wordt opgeladen. Renault werkt aan elektrische voertuigen met verwisselbare accu's. Concreet betekent dit dat een elektrisch voertuig niet meer "aan de stekker" hoeft, maar dat een accuwissel wordt uitgevoerd bij een wisselstation. Dit kost waarschijnlijk slechts enkele minuten.

Bovenstaande twee voorbeelden laten zien dat de ontwikkelingen in elektrisch vervoer snel kunnen gaan en dat binnen de looptijd van het parkeerbeleidsplan (2011-2020) oplaadpunten op straat misschien niet meer nodig zijn. Het beleid van Nieuw-West wordt afgestemd op de toekomstige ontwikkelingen en bevat daarom geen specifieke uitwerking van het streven om elektrisch vervoer te faciliteren.

¹⁷ De Amsterdamse doelstelling voor elektrisch vervoer is 10.000 elektrische auto's in Amsterdam in 2015. De centrale stad stimuleert het elektrisch rijden onder andere met de aanleg van een netwerk van openbare oplaadpunten in de stad. Eind 2011 zijn dit er naar verwachting 300. In 2012 stijgt dit aantal tot 1000.

5.4.5 Alternatieven voor de eigen auto (deelauto)

Alternatieven voor het gebruik van de eigen auto worden gestimuleerd. Het concept van de deelauto is interessant voor mensen die wel het gemak willen van een auto, maar te weinig rijden om zelf een (tweede) auto te kopen. Gebruikers kunnen 24 uur per dag, 7 dagen per week beschikken over een auto in de eigen wijk zonder de lasten die horen bij het zelf bezitten van een auto (aankoop, onderhoud, administratie).

De gemeente Amsterdam ziet in deelauto's voordelen voor de stad: minder parkeerdruk en een betere luchtkwaliteit.¹⁸ Dit door het bewuste en selectieve gebruik. In Amsterdam zijn binnenkort 1.000 deelauto's aanwezig. En het worden er steeds meer. Hiervoor werkt de gemeente samen met de autodeelorganisaties in de stad. Amsterdam krijgt ook een innovatief autodeelsysteem. Nog eind 2011 brengt Car2go 300 elektrische Smart-fortwo's op straat. Daarmee krijgt Amsterdam het eerste grootscheepse elektrische autodeelproject ter wereld. De centrale stad stimuleert autodelen omdat het aanzet tot bewust gebruik, het relatief schone auto's zijn en de parkeerplaatsen in de stad zo efficiënt worden gebruikt. Car2go is extra aantrekkelijk omdat dit het beste van twee werelden combineert: autodelen én elektrisch rijden. Dit elektrisch autodeelproject brengt het elektrisch rijden (zie voorgaande paragraaf) in één keer binnen handbereik van een groot publiek.

Het gebruik van deelauto's wordt ook in Nieuw-West gestimuleerd. Op de website van het stadsdeel is daarom relevante informatie te vinden is. Autodeelorganisaties worden gestimuleerd om het aantal autodeel locaties uit te breiden. In principe gelden geen beperkingen qua locatie en het aantal plaatsen.

5.4.6 P+R-voorzieningen

Het actieplan Voorrang voor een Gezonde Stad (zie paragraaf 2.2.2) stelt dat minder auto's vanaf de Ring A10 de stad moeten binnenrijden. Om de bereikbaarheid van Amsterdam binnen de Ring A10 daarbij in stand te houden, of zelfs te verbeteren, zijn P+R-voorzieningen van belang.



De centrale stad investeert de komende jaren € 32 miljoen in nieuwe P+R-plekken in de omgeving van de Ring A10 en streeft tegelijkertijd naar een meer kostendekkende exploitatie door verhoging van de P+R-tarieven. Samen met stadsdelen worden mogelijkheden gezocht om de extra P+R-plekken zo snel mogelijk te realiseren (zie paragraaf 2.2.5). Nieuw-West ondersteunt de eventuele realisatie van P+R-voorzieningen in het stadsdeel, maar plaatst hierbij twee kanttekeningen:

1. De woonwijken van Nieuw-West doen vanwege de goede OV-verbindingen dienst als parkeerlocatie voor buurtvreemde langparkeerders. Dit betreft enerzijds bewoners van Amsterdam die niet beschikken over een parkeervergunning en anderzijds automobilisten van buiten Amsterdam met een bestemming buiten het stadsdeel.

¹⁸ Autodate leidt landelijk tot een vermindering van het autogebruik onder de deelnemers met 30% (bron: Kenniscentrum InfoMil). In het Actieplan VGS staat dat het verminderde autogebruik per autodate gebruiker gemiddeld 900 kilometer per jaar bedraagt.

P+R-voorzieningen zijn nadrukkelijk geen oplossing voor de structurele overloop vanuit omliggende stadsdelen en vakantiegangers die doorreizen naar Schiphol. Deze doelgroepen willen vooral gratis parkeren. P+R is kortom maar een oplossing voor een deel van de problemen zoals beschreven in hoofdstuk 3.

2. Het gebruik van P+R-voorzieningen is onder andere afhankelijk van de locatie ten opzichte van de aanrijroute, de OV-verbindingen en de tarifiering. Maar ook de parkeermogelijkheden in de directe omgeving zijn van belang. Het gebruik van P+R-voorzieningen staat onder druk als in de directe omgeving vrij kan worden geparkeerd. Het is niet de bedoeling dat de aanleg van een P+R-voorziening vergezeld gaat met de invoering van parkeerregulering in aangrenzende woonwijken om het gebruik van de voorziening te stimuleren.

In paragraaf 2.2.5 staat beschreven dat de centrale stad streeft naar speciale parkeervoorzieningen buiten de ring voor mensen die in hun stadsdeel op de wachtlijst voor een parkeervergunning staan. Deze automobilisten parkeren nu deels in de niet gereguleerde woonwijken van Nieuw-West. Binnen het stadsdeel zijn diverse braakliggende locaties waar momenteel niet gebouwd wordt en die tijdelijk voor deze opvang (en voor het parkeren van bedrijfsbusjes en grote voertuigen) kunnen worden gebruikt. Het stadsdeel gaat samen met de centrale stad de mogelijkheden onderzoeken.

5.4.7 Externe communicatie

Parkeerbeleid heeft goede communicatie. Het is niet alleen belangrijk om actuele informatie te verstrekken over de parkeerregimes op straat, het vergunningenbeleid, de locatie en bereikbaarheid van gebouwde parkeervoorzieningen, alternatieve vervoerswijzen etc. Ook over de uitvoering moet worden gecommuniceerd.

Op de website van Nieuw-West is onder de kop "Wonen en leefomgeving : Parkeren en verkeer" actuele informatie over parkeren, fiets / openbaar vervoer en wegwerkzaamheden te vinden. De informatievoorziening over het vergunningenbeleid, en dan met name de speciale regels die gelden vanuit de centrale stad, wordt zo snel mogelijk verbeterd. Hetzelfde geldt voor de regels die gelden bij de uitgifte van ontheffingen in de blauwe zone.

6 MONITORING EN EVALUATIE

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) van belang. Beide elementen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht. De kosten van monitoring en evaluatie maken integraal onderdeel uit van bestedingsvoorstel voor het Stadsdeelparkeerfonds (zie paragraaf 5.1.5).

6.1 Monitoring

Monitoring betreft het volgen van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Hiertoe is een structurele monitoring gewenst. Dit biedt Nieuw-West enerzijds de mogelijkheid om problemen voor te blijven en anderzijds een pro-actief beleid te voeren. Monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Een **parkeerdrukmeting** toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. De parkeerdruk wordt minimaal eens per jaar integraal in kaart gebracht. De randen van het gereguleerd gebied worden hiernaast eens per jaar aanvullend in kaart gebracht (daar waar problemen zijn / te verwachten zijn). Als blijkt dat de parkeerdruk aan de randen van het gereguleerd gebied op één of meerdere momenten problematisch is (groter dan 90% voor woonwijken) wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. Tegelijkertijd wordt ook het aantal foutparkeerders geïnventariseerd zodat de handhaving hierop gericht kan worden ingezet.
2. Een **parkeermotiefmeting** toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Hiermee wordt onder andere aangetoond in hoeverre voertuigen aan de randen van het gereguleerd gebied afkomstig zijn van buiten het stadsdeel (buurtvreemde langparkeerders). Dit is een belangrijke voorwaarde voor invoering van een vorm van parkeerregulering (zie paragraaf 5.2.3) in woonwijken.
3. Een **betalingsgraadmeting** geeft aan in hoeverre automobilisten betaald hebben voor het parkeren in het betaald parkeergebied. Dit onderzoek dient met name ter controle van de geleverde kwaliteit van de parkeercontroleurs.
4. Binnengekomen **klachten** op het gebied van parkeren geven eveneens een goed beeld van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Het monitoren van klachten is essentieel omdat dit een van de aanleidingen is voor het nemen van maatregelen.

Het resultaat van de uitgevoerde registraties wordt minimaal eens per jaar uitgewerkt in een managementrapportage welke ter kennisname wordt aangeboden aan de stadsdeelraad. Hierin staat in ieder geval een toelichting van de kosten en baten, de parkeersituatie op straat en de binnengekomen klachten.

6.2 Evaluatie

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsvoornemens zijn bereikt. Dit kan niet zonder een goede monitoring. Om het effect van deze beleidsvoornemens te meten en te evalueren is het noodzakelijk om objectieve doelstellingen op te stellen. De in hoofdstuk 4 beschreven doelstellingen voldoen aan het SMART principe (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden). Daarom wordt in de evaluatie gekeken naar de volgende punten:

1. **De ontwikkeling van de parkeerdruk** – jaarlijks wordt een onderzoek uitgevoerd welke inzicht geeft in de parkeerdruk op verschillende momenten. Een maximale parkeerdruk van 90% in woonwijken en een maximale parkeerdruk van 80% bij winkelcentra wordt als acceptabel beschouwd. Door cijfers van verschillende jaren met elkaar te vergelijken wordt duidelijk in hoeverre maatregelen van invloed zijn geweest op de parkeerdruk.
2. **De mate van tevredenheid onder belanghebbenden (klachtenanalyse)** – De mening van belanghebbenden biedt inzicht in de beleving van het parkeerbeleid. Middels terugkerende vragen / onderwerpen kan de (verandering in de) tevredenheid van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers worden gemeten. Voor een dergelijk tevredenheidsonderzoek dient een enquête te worden opgezet waarin meerdere aspecten worden behandeld. Daarnaast kan het aantal binnengekomen klachten inzicht geven in de situatie op straat.
3. **Financiële begroting** – Uitgangspunt van het parkeerbeleid is dat niet-kostendekkende maatregelen worden gedekt uit het Parkeerfonds. De inkomsten en uitgaven uit het Parkeerfonds dienen daarbij in evenwicht te blijven. Uitgangspunt hierbij is dat de kosten voor bewoners, ondernemers en bezoekers van het betaald parkeergebied niet mogen stijgen om niet-kostendekkende maatregelen in andere delen van Nieuw-West mogelijk te maken. Een analyse van de financiële begroting toont aan in hoeverre hieraan voldaan is.

Hiernaast wordt bekeken in hoeverre onderdelen van het uitvoeringsprogramma gerealiseerd zijn en welke nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen mogelijk zijn. Op basis hiervan wordt ieder jaar het jaarplan geactualiseerd en een nieuw uitvoeringsprogramma opgesteld voor de jaren 2015-2020.

7 Uitvoeringsprogramma

In het uitvoeringsprogramma worden de maatregelen uit dit document vertaald naar acties voor de komende vijf jaar (met korte termijn en middellange termijn maatregelen: wanneer worden welke maatregelen uitgevoerd). De maatregelen in het uitvoeringsprogramma zijn voor zover mogelijk voorzien van een globale kostenraming. Na een periode van vijf jaar kan het uitvoeringsprogramma worden geëvalueerd en kan op basis van de parkeervisie en de evaluatie een nieuw uitvoeringsprogramma voor wederom een periode van vijf jaar worden opgesteld.

	2012	2013	2014	2015	2016	Kosten indicatie ¹⁹
Evaluatie betaald parkeren SV-2	X					
Monitoring parkeerdruk	X	X	X	X	X	€ 40.000 p/j
Voorstel benuttingsmaatregelen	X	X	X	X	X	-
Voorstel reguleringsmaatregelen	X	X	X	X	X	-
Bestedingsvoorstel Parkeerfonds	X	X	X	X	X	-
Management rapportage parkeren	X	X	X	X	X	-
Harmonisatie parkeerregimes	X	X				-
Beleidsregels blauwe zones	X					-
Beleidsregels omzetten p-gelegenheid	X					-
Nota Parkeernormen Nieuw-West	X					-
Proef korte bloktijden	X					-
Evaluatie proef bloktijden	X	X				-
Advies aanpassing stedelijke regelgeving	X	X				-
Onderzoek braakliggende terreinen	X	X				
Onderzoek leegstand parkeergarages SV	X	X				
Evaluatie parkeerbeleidsplan				X	X	-
Actualisatie uitvoeringsprogramma					X	-

¹⁹ Dit betreft door derden uit te voeren werkzaamheden, de kosten voor interne uren zijn hierin niet meegenomen. De kosten van parkeerderelateerde werkzaamheden worden opgenomen in bestedingsvoorstel voor het Stadsdeelparkeerfonds.

Afsluiting

Dit beleidsplan geeft het stadsdeel een aantal handvatten om diverse parkeervraagstukken te benaderen. Het plan heeft niet als doel om drastische parkeermaatregelen te nemen - het op grote schaal invoeren van betaald parkeren is dan ook niet aan de orde. Een belangrijke reden daarvoor is de aard van de (ervaren) parkeerproblematiek.

In woonwijken die direct grenzen aan gebieden met parkeerregulering (blauwe zone of betaald parkeren) wordt veel overlast ervaren. Uit het onderzoek dat is gehouden naar de parkeerdruk en herkomst van de parkeerders in deze 'randgebieden', blijkt dat hier reden voor is. Bijna de helft van de hier geparkeerde voertuigen is afkomstig uit andere stadsdelen of van buiten Amsterdam. Zonder deze voertuigen (of een groot deel ervan) zou in deze gebieden voldoende parkeergelegenheid aanwezig zijn voor bewoners, bezoekers, ondernemers en werknemers van Nieuw-West.

De kern van dit parkeerbeleidsplan is het weren van buurtvreemde langparkeerders en niet het actief sturen van het autobezit en de automobilititeit van de eigen bewoners. Op deze manier blijft het mogelijk om één van de kwaliteiten van Nieuw-West te blijven benutten.

Er wordt terughoudend omgegaan met het uitbreiden van gebieden met parkeerregulering. Waar geen problemen bestaan, worden geen maatregelen genomen. Invoering van parkeerregulering vindt alleen plaats als bewoners/ondernemers aangeven dat ze een parkeerproblemen ervaren en uit onderzoek blijkt dat er een hoge parkeerdruk aanwezig is. Dit parkeerbeleidsplan is daarom reactief van karakter.

Tijdens de inloopavonden zijn veel reacties gekomen uit de 'randgebieden'. Er is daarom in deze randgebieden onderzoek uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een voorstel om in een beperkt aantal locaties -die zijn benoemd in dit plan- een vorm van parkeerregulering in te voeren.

Het is de verwachting dat de parkeerproblematiek daarna wederom opschuift. Dit is niet te voorkomen. Het plan voorziet daarom in 'spelregels' voor de 'randgebieden' van morgen. Daarmee voorziet dit plan in mogelijkheden om in de toekomst maatregelen te treffen, maar ook om de genomen maatregelen te evalueren en zondig het beleid aan te passen om telkens maatwerk te kunnen blijven leveren.