

# **Nota Parkeerbeleid stadsdeel Oost 2012**

***8 mei 2012***

**Gemeente Amsterdam  
Stadsdeel Oost  
Cluster Fysieke Realisatie en Beheer  
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling en Ontwerp  
Team Bereikbaarheid en Openbare Ruimte**



## Voorwoord

Voor u ligt de Nota Parkeerbeleid van Stadsdeel Oost. Een samenvoeging van het beleid van de voormalige stadsdelen Zeeburg en Oost-Watergraafsmeer tot één overzichtelijk beleidsdocument.

Parkeren is een lastig onderwerp. Als ik laat weten dat ik als stadsdeelwethouder verantwoordelijk ben voor het parkeerbeleid, krijg ik reacties als “Parkeerbeleid is automobilist pesten” en “De auto is een melkkoe voor de tekorten van het stadsdeel”. Ik kan die reacties op zich begrijpen. Maar het feit dat het stadsdeel bereikbaar is, dat er überhaupt plek is om te parkeren, is te danken aan het parkeerbeleid. Zonder parkeerbeleid slibt Oost dicht.

### *Leefbaar en bereikbaar*

Oost is een levendig stadsdeel, met buurten waar door drie eeuwen heen aan is gebouwd en nog steeds aan gebouwd wordt. Om die buurten leefbaar en bereikbaar te houden moeten we het autoverkeer in goede banen leiden. In de openbare ruimte moet plaats zijn om te verblijven en te recreëren, de luchtkwaliteit moet goed blijven en er moet ruimte zijn om de auto kwijt te kunnen. Dát staat centraal in dit parkeerbeleid; een mooi en leefbaar stadsdeel met behoud van bereikbaarheid.

### *Dienstverlening*

Dit alles neemt niet weg dat parkeerbeleid niet geliefd is. Dienstverlening moet hoog in het vaandel blijven. Ergernissen moeten we zoveel mogelijk voorkomen. Zo zet ik me in om niet-gebruiksvriendelijke parkeerautomaten het stadsdeel uit te krijgen.

Het verlenen van parkeervergunningen en de handhaving op fout parkeren komen terug naar het stadsdeel. Daarmee hebben we meer grip op de dienstverlening aan het loket en op straat. Bij het aanbesteden van de handhaving van het betaald parkeren later in 2012 door de gezamenlijke stadsdelen, wordt ook sterk ingezet op de kwaliteit van dienstverlening. Stadsdeel Oost speelt een prominente rol in dat gemeenschappelijk traject.

### *Open voor de toekomst*

Mobiliteit is in beweging en de eisen aan parkeren zullen in de toekomst veranderen. In het parkeerbeleid moet daar ruimte voor zijn. Ik zie voor me dat in de toekomst bij het naderen van de eindbestemming in Oost een navigatiesysteem aangeeft welke parkeerplaats vrijgehouden wordt. Dat is misschien niet iets wat wij als stadsdeel zelf ontwikkelen, maar dat zou ik wel willen stimuleren. Meer binnen handbereik ligt het ontwikkelen van een ‘eigen’ webpagina voor parkeerdiensten waar bewoners van Oost zelf hun vergunningen en parkeerrechten kunnen regelen. In deze beleidsnota maak ik ruimte voor een toekomstbestendig parkeerbeleid.

Deze nota geeft u een overzicht van het parkeerbeleid in Oost en maakt de keuzes van het stadsdeel inzichtelijk.

Met vriendelijke groet,

Jeroen van Spijk,  
Portefeuillehouder Parkeren en Mobiliteit

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
1.1	Visie.....	1
1.2	Doelstellingen en instrumenten.....	2
1.3	Raakvlakken andere beleidsterreinen.....	3
2	Achtergrond van het parkeerbeleid.....	5
2.1	Kengetallen Parkeren Oost.....	5
2.2	Beleidsruimte van het stadsdeel.....	7
3	Betaald parkeren en vergunningenbeleid.....	10
3.1	Betaald parkeren.....	10
3.2	Parkeervergunning en Vergunninggebieden.....	13
4	Parkeerplaatsen en parkeergarages.....	18
4.1	Parkeerplaatsen.....	18
4.2	Parkeergarages.....	21
5	Doelgroepenbeleid.....	23
5.1	Kraskaart en kraskaartvergunning.....	23
5.2	Gehandicapten en minder validen.....	23
5.3	Bezoekerspas.....	24
5.4	Sport.....	24
5.5	Economie.....	24
5.6	Overige doelgroepen.....	25
6	Nieuwe ontwikkelingen.....	26
6.1	Ontwikkelingen.....	26
6.2	Experimenten parkeerbeleid.....	28
7	Financiën.....	30
7.1	Parkeerfonds stadsdeel Oost.....	30
7.2	Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen.....	30
7.3	Kosten van handhaving.....	31
7.4	Financiële effecten voorgesteld beleid.....	32
8	Uitvoeringsprogramma.....	33
	BIJLAGE 1 – Beleidskeuzes.....	34
	BIJLAGE 2 – Tabel beleidseffecten.....	35
	BIJLAGE 3 – Relevante Beleidsdocumenten.....	36

# 1 Inleiding

Stadsdeel Oost is een bruisend en divers stadsdeel waar mensen met plezier wonen, werken en recreëren. Een mooie, prettige en leefbare openbare ruimte levert daar een belangrijke bijdrage aan. De verantwoordelijkheid voor de inrichting van die openbare ruimte is door de stad bij de stadsdelen neergelegd. Naast een mooi stadsdeel moet Oost ook een bereikbaar en gezond stadsdeel zijn. Dat is waar het beleid in deze nota op gericht is: met het parkeerbeleid bouwen we aan een leefbaar stadsdeel mét behoud van de bereikbaarheid.

Om een goed overzicht te hebben van het parkeerbeleid bevat deze nota bestaand beleid én nieuw beleid. Als gevolg van de harmonisatie van het beleid in voormalig Zeeburg en voormalig Oost-Watergraafsmeer worden binnen het bestaande beleid ook keuzes gemaakt. Deze nota is opgesteld als een algemene beleidsnota. Dit maakt de nota meer toekomstbestendig. Toekomstige parkeervragen kunnen aan de hand van deze nota op maat beantwoord worden. Daarnaast speelt het in op de diversiteit aan buurten in Oost. Hoofdpijnen in deze nota geven ruimte voor maatwerk in de uitwerking per buurt.

Met deze nota worden een aantal beleidskeuzes aan de deelraad voorgelegd. Deze keuzes zitten verspreid door het document. Voor het overzicht is een bijlage toegevoegd waarin alle beleidskeuzes op een rijtje staan (bijlage 1). Uitwerking van een aantal van deze keuzes zal in een later stadium nog aan de deelraad worden voorgelegd.

Beleid op het gebied van bereikbaarheid gaat verder dan alleen parkeerbeleid en gaat ook verder dan stadsdeel Oost. Voor het fietsparkeerbeleid is er de *Fietsagenda Oost*, het parkeerbeleid wordt daarop afgestemd. Ook bij het *Handboek Inrichting Openbare Ruimte* vindt afstemming met het parkeerbeleid plaats. Op onderwerpen die een stadsdeeloverstijgend karakter hebben is er samenwerking met andere stadsdelen en de centrale stad. In sommige gevallen volgt stadsdeel Oost de centrale stad (touringcarbeleid), in andere gevallen niet. Deze afstemming van beleid vergt tijd. Dit betekent dat een aantal onderwerpen, zoals bijvoorbeeld de garageverordening, later aan de raad worden voorgelegd.

Hieronder worden de visie en de doelstellingen van het parkeerbeleid besproken. Het beleid om deze visie te realiseren komt verspreid in deze nota terug. Om de verbanden tussen de verschillende beleidspunten en de beoogde doelen helder te houden is een overzicht van de beleidseffecten als bijlage toegevoegd (bijlage 2). Deze bijlage is ondersteunend om in de discussie tot een consistent beleid te komen.

## 1.1 Visie

Deze nota gaat niet alleen om auto's en het aantal parkeerplaatsen. Het gaat ook over een visie op de inrichting van de openbare ruimte, over de bereikbaarheid van Oost en de luchtkwaliteit in het stadsdeel. Zoals gesteld moet het parkeerbeleid bijdragen aan een leefbaar stadsdeel met behoud van bereikbaarheid. In het verleden lag de nadruk bij het parkeerbeleid met name op het versterken van de bereikbaarheid en het terugdringen van parkeeroverlast. Daar is de ambitie op het gebied van leefbaarheid aan toegevoegd.

De visie op een leefbaar en bereikbaar Oost in relatie met het parkeerbeleid wordt als volgt verwoord:

### **Bereikbaar stadsdeel**

Oost moet bereikbaar blijven. Ook voor degene die zijn aangewezen op een auto. Voeren we geen beleid, dan slijt het stadsdeel dicht. Er is een schaarste aan parkeercapaciteit en ook het wegennet kent een maximumcapaciteit. Het parkeerbeleid maakt mensen bewust van deze schaarste en zorgt voor een goede verdeling van capaciteit. Prijsprikkels bevorderen de keus voor alternatieven voor de auto en zorgen voor het terugdringen van korte ritten binnen het stadsdeel. Door minder autobewegingen verbetert de bereikbaarheid én de leefbaarheid. Hoewel Oost bereikbaar moet blijven

voor mensen die zijn aangewezen op de auto, zien wij Oost vooral als een stadsdeel zijn waar wordt gefietst, gelopen en met het OV wordt gereisd; een koploper in alternatief vervoer. Ook de informatievoorziening (bijvoorbeeld over P+R faciliteiten en beschikbaarheid van parkeergarages) draagt bij aan een bereikbaar stadsdeel en een bewuste reiziger die goed geïnformeerd op reis gaat.

### **Leefbaar stadsdeel**

De openbare ruimte in Oost moet aantrekkelijk zijn om in te verblijven. Ruimte voor groen, voor terrasjes en om buiten te spelen. Een stadsdeel met een mooie openbare ruimte en schone lucht. Het streven naar een bereikbaar stadsdeel waar parkeren overal moet kunnen blijft bestaan, maar dan wel in een mate die het gebruik van de openbare ruimte door andere functies toelaat. Waar mogelijk staan auto's niet in de openbare ruimte. We erkennen dat openbare ruimte een schaars en kostbaar goed is dat we deze eerlijk willen verdelen tussen de verschillende ruimtevragers.

De inkomsten van het betaald parkeren worden gebruikt om de kwaliteit van de openbare ruimte in de breedste zin van het woord te verbeteren. Op die manier wordt de maatschappelijk druk die het autoverkeer en het parkeren met zich meebrengt gecompenseerd met investeringen in de openbare ruimte.

Om ook in de toekomst aan onze ambities op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid te werken wordt bij (ver)nieuwbouw van initiatiefnemers verwacht dat ze hun parkeerbehoefte zelf oplossen en niet afwentelen op de openbare ruimte. Het stadsdeel zal slechts bijdragen aan investeringen in parkeervoorzieningen (al dan niet onder de grond) als daarmee de kwaliteit van de openbare ruimte in de breedste zin van het woord toeneemt en bewoners en bezoekers van Oost er profijt van hebben.

## **1.2 Doelstellingen en instrumenten**

De bovenstaande visie vertaalt zich naar de volgende concrete doelstellingen.

### ***Een bereikbaar stadsdeel***

Het parkeerbeleid zorgt voor een bereikbaar stadsdeel. De parkeerdruk en de verkeersintensiteit verminderen door het terugdringen van korte ritten binnen het stadsdeel. Dit gaat samen met het bevorderen van alternatief vervoer als fiets en OV. Bezoekers sporen we aan om op andere manieren dan met de auto naar het stadsdeel te reizen. De P+R voorzieningen zijn een interessante optie als je wel met de auto naar Oost komt.

Het belangrijkste instrument om deze doelstellingen te bereiken zijn het betaald parkeren en het stimuleren van alternatieven. Ook de grootte van de vergunninggebieden is een middel om de bereikbaarheid te verbeteren. In hoofdstuk 3 wordt het beleid op betaald parkeren en parkeervergunningen verder uitgewerkt.

### ***Mooie en prettige openbare ruimte***

De openbare ruimte in de stad moet gedeeld worden door verschillende functies. Wonen werken en verblijven moeten allemaal een plek krijgen. Het parkeerbeleid beïnvloedt een van de claims op de openbare ruimte. We willen zoveel mogelijk ruimte op straat maken voor verblijffuncties door het ondergronds of inpandig brengen van parkeerplaatsen en het beter benutten van bestaande parkeergarages. Waar garagecapaciteit goed benut wordt, kunnen parkeerplaatsen uit de openbare ruimte verdwijnen.

In hoofdstuk 4 wordt beleid ten aanzien van parkeerruimte en parkeergarages uitgewerkt.

### ***Luchtkwaliteit***

Automobiliteit heeft een grote impact op de luchtkwaliteit in de verstedelijkte omgeving. Naast grootstedelijke projecten zoals 'Voorrang voor een Gezonde Stad' zet het stadsdeel eigen beleid in om op lokaal niveau de uitstoot stikstofoxiden en fijnstof terug te dringen.

Betaald parkeren geeft een prikkel om te kiezen voor alternatieven voor de auto. Met het verkleinen van vergunninggebieden worden korte autoritten binnen het stadsdeel teruggebracht. Daarnaast stellen we parkeerruimte beschikbaar voor schonere mobiliteit, zoals autodelen, oplaadpunten van elektrisch

vervoer en (bak)fietsparkeren. Maatregelen in het kader van de luchtkwaliteit zijn terug te vinden in hoofdstukken 3 en 4.

### **Goede dienstverlening**

Het stadsdeel is er voor zijn bewoners. Daarom is goede dienstverlening belangrijk. In het geval van parkeren kan dat verder gaan dan het loket vergunningen. Gebruiksvriendelijke parkeerautomaten, belparkeren, afhandelen van vergunningzaken via het internet, maar ook het beschikbaar zijn van parkeerruimte zijn voorbeelden van goede dienstverlening als het om parkeren gaat.

Bij nieuwe parkeerautomaten kun je betalen met chip, PIN en creditcard. De niet-gebruiksvriendelijke automaten worden op korte termijn vervangen. De beschikbaarheid van parkeerruimte verbetert door het vergunningenbeleid.

De stadsdelen en de centrale stad trekken samen op om de verschillende onderdelen in de parkeerketen (betaald parkeren, vergunningen, parkeerautomaten, handhaving etc.) en hun samenhang professioneler in te richten. Dit gebeurt bijvoorbeeld door een Parkeer Regie Orgaan op te richten dat alle contracten tussen de stadsdelen en de verschillende dienstverleners beheert.

Op dit moment worden de parkeervergunningen (in opdracht van het stadsdeel) door Cition uitgegeven. In het kader van de ontwikkeling van het stadsloket wordt gekeken naar de producten die via het stadsdeelloket uitgegeven worden. In de toekomst zullen ook de parkeervergunningen weer door het stadsdeel uitgegeven worden. Doel van het stadsloket is dat bij alle stadsdeelkantoren op uniforme manier producten (waaronder parkeervergunningen) uitgegeven worden. Deze samenwerking maakt het op termijn mogelijk dat een parkeervergunning voor bijvoorbeeld stadsdeel Zuid in stadsdeel Oost afgehaald of besteld kan worden. Ook stimuleert Oost de verdere digitalisering van parkeerproducten. In de toekomst moet het mogelijk zijn alle handelingen met betrekking tot parkeervergunningen digitaal af te handelen.

### **Toekomstbestendig parkeerbeleid**

Mobiliteit verandert. Oost zet in op het ontwikkelen van nieuwe ideeën en het uitvoeren van experimenten om wellicht in de toekomst op een andere manier de hierboven gestelde doelen te behalen. Ook het op structurele basis uitvoeren van metingen en onderzoek naar de effecten van beleid maakt het parkeerbeleid toekomstbestendig. Dit wordt behandeld in hoofdstuk 6.

## **1.3 Raakvlakken andere beleidsterreinen**

Openbare ruimte is schaars. Het is een continue keuze in het gebruik van de openbare ruimte voor de functies wonen, werken, winkelen en recreëren. Centraal in het parkeerbeleid staat het bevorderen van de leefbaarheid met behoud van de bereikbaarheid. De keuzes die in het parkeerbeleid worden gemaakt hebben effect op meerdere beleidsterreinen.

### **Wonen**

Wonen en bereikbaarheid horen bij elkaar. Het stadsdeel voorziet maximaal één bewonersvergunning per adres waar geen stallingsplaats bij beschikbaar is. Maar het is ook mogelijk om adressen uit te sluiten van een vergunning als bereikbaarheid op andere manieren is geregeld. Bij toekomstige verdere stedelijke verdichting kan niet ieder adres een parkeerplaats (op straat) hebben, maar zal ook niet iedereen een auto willen hebben. Voor parkeren moeten we goede voorzieningen treffen, maar een hoogwaardige openbare ruimte is minstens zo belangrijk voor het woongenot. Een groot deel van het raakvlak tussen parkeren en wonen wordt behandeld in de *Nota Parkeernormen*.

### **Sport en vrije tijd**

Vrijtijdsbesteding en sport zijn belangrijk in een bruisend Oost. Om alternatieven voor korte ritten in de stad te stimuleren moet er bij sportcomplexen ook een regulerend parkeerbeleid gevoerd worden. Voor bezoekende sportclubs moet er parkeergelegenheid bij de sportvelden zijn.

### **Economie/detailhandel**

Parkeren en winkelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zowel parkeerruimte als parkeertarieven zijn belangrijke discussiepunten in gesprekken met ondernemers. Het parkeerbeleid

moet geen belemmering zijn voor economische groei, maar wordt wel ingezet voor het algemene belang van bereikbaarheid, openbare ruimte en luchtkwaliteit. Een mooie inrichting van de openbare ruimte is ook belangrijk voor het ondernemersklimaat.

***Duurzaamheid en groen***

De luchtkwaliteit is een van de speerpunten van het parkeerbeleid. Hierin is er overlap met het beleidsveld Duurzaamheid en Groen.



## 2 Achtergrond van het parkeerbeleid

Om een beter beeld te krijgen over waar het in het parkeerbeleid nu om gaat, is het goed om meer te weten over de kengetallen van parkeren, welke financiën er met parkeren gemoeid zijn en wat de werkelijke beleidsvrijheid van het stadsdeel is. Deze achtergrondinformatie staat in dit hoofdstuk.

### 2.1 Kengetallen Parkeren Oost

In Stadsdeel Oost zijn 31.394 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Er zijn 31.125 parkeervergunningen uitgegeven. Daaronder vallen 2.116 kraskaartvergunningen waarmee goedkopere parkeerkaarten gekocht kunnen worden (zie paragraaf 5.1). Deze vergunningen eisen niet direct een parkeerplaats op. Er is op dit moment voor één deelvergunninggebied sprake van een wachtlijst.

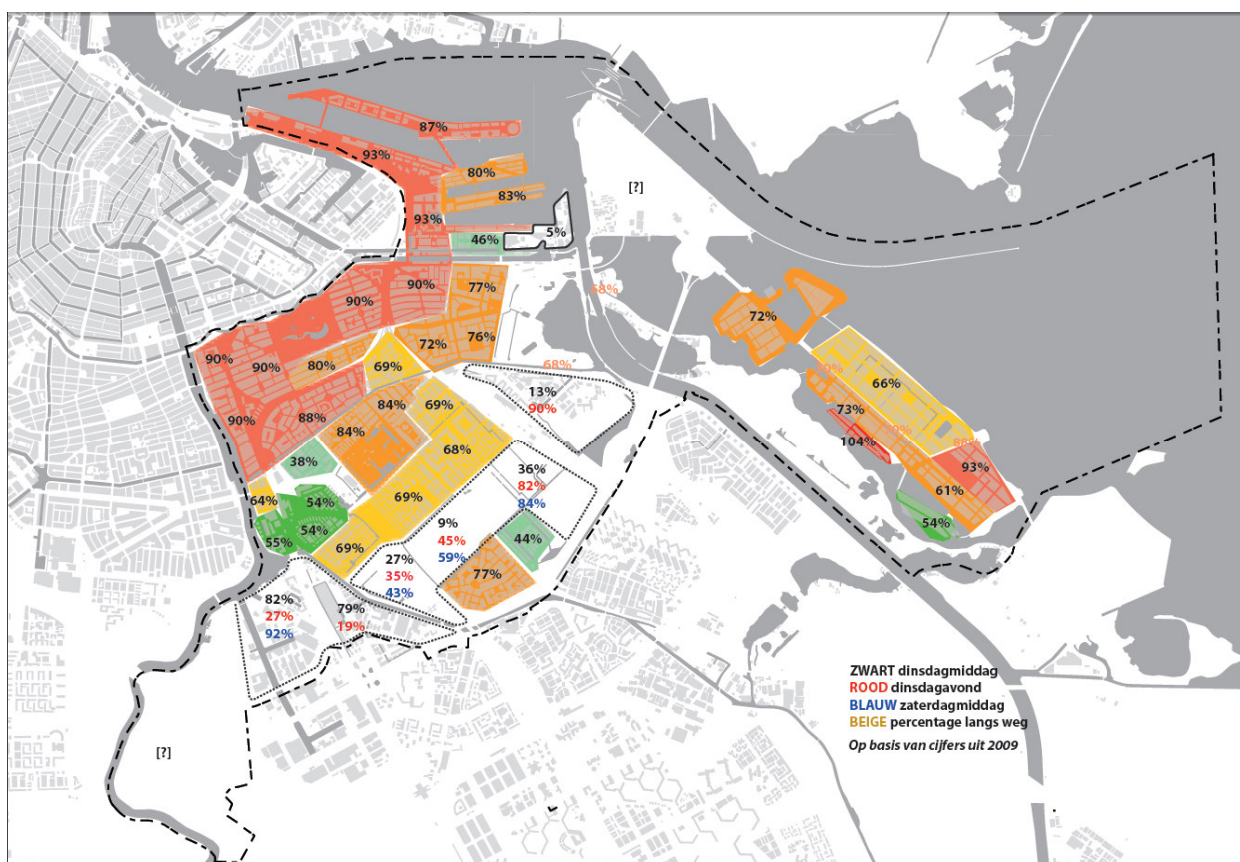
<b>Parkeerplaatsen</b>	
Oost-Watergraafsmeer	19.992
Zeeburg	11.402
	<b>31.394</b>
<b>Vergunningen (per 01.10.2011)</b>	
Bewonersvergunning	23.414
Bedrijfsvergunning	3.680
	<b>27.094</b>
Gehandicaptenverg. (bestuurders)	894
Hulpverlenervergunning	229
Autodeelvergunning	163
Sportverenigingvergunning	201
Marktvergunning	115
Maatschappelijke vergunning	94
Volkstuinvergunning	3
Gehandicaptenverg. (passagiers)	321
Mantelzorgvergunning	167
	<b>2.204</b>
Kraskaartvergunning	2.116
	<b>31.414</b>
<b>Wachtlijsten (per 01.10.2011)</b>	
Swammerdambuurt (SO35)	95 (wachtijd: >2,5 jaar)

**Tabel 1.1** Kengetallen parkeren Oost

#### **Parkeerdruk in het stadsdeel**

De parkeerdruk geeft aan hoe intensief de parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gebruikt. Idealiter ligt de parkeerdruk niet hoger dan 80% à 90%. Een lage parkeerdruk biedt mogelijkheden om parkeerplaatsen te gebruiken voor andere functies. Daar waar de parkeerdruk hoog is wordt parkeerbeleid ingezet om de parkeerdruk verbeteren. De onderstaande figuur geeft de parkeerdruk in het stadsdeel weer. Over het algemeen is te stellen dat hoe dichterbij het centrum van Amsterdam, hoe hoger de parkeerdruk is. De parkeerdruk op deze kaartweergave is afkomstig uit diverse metingen.

Bij deze metingen op verschillende tijden zijn verschillende definities toegepast. Deze kaartweergave is dan ook een impressie van de werkelijke parkeerdruk. Begin 2012 worden nieuwe metingen gedaan in het hele stadsdeel.



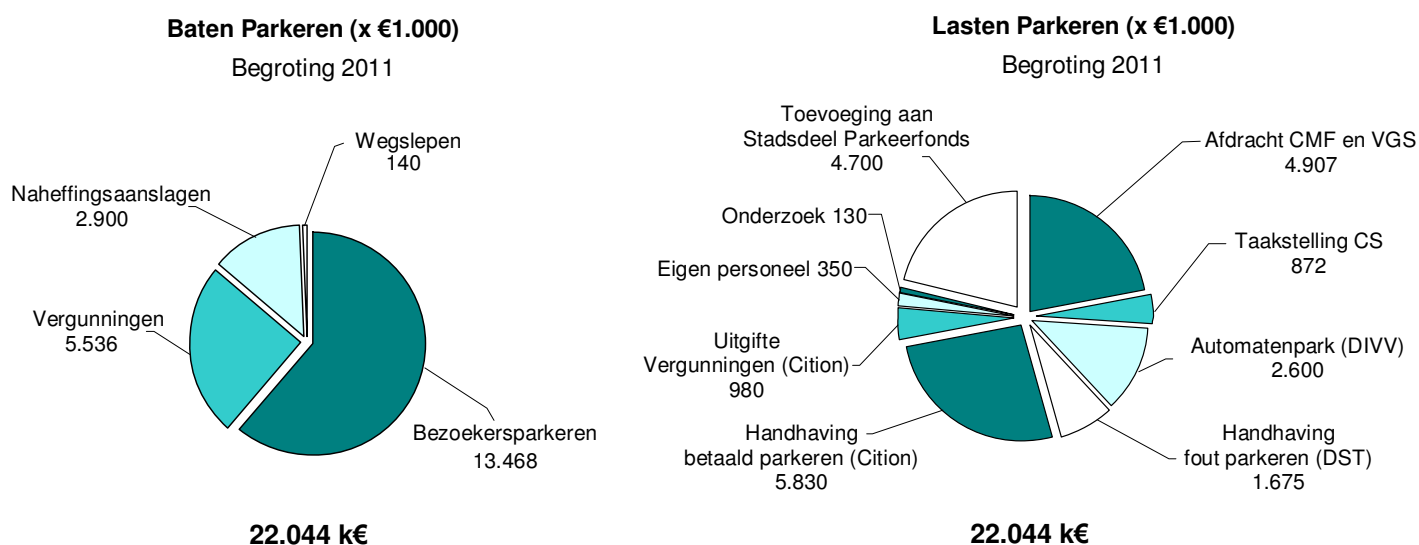
**Figuur 1.1** - overzicht van de parkeerdruk in stadsdeel oost, op basis van metingen uit 2009.

### **Parkeren en financiën**

Met parkeren is veel geld gemoed. In de begroting van 2011 is een totaal aan baten opgenomen van ongeveer 22 miljoen euro. Daarvan wordt in totaal 5,7 miljoen afgedragen aan de centrale stad. Het grootste deel gaat naar het Centraal Mobiliteitsfonds (CMF). Daarnaast betaalt Oost mee aan het project 'Voorrang voor een Gezonde Stad' (VGS). Ook heeft de centrale stad de stadsdelen een bezuinigingstaakstelling opgelegd voor de parkeeropbrengsten. Voor Oost betekent dat jaarlijks een extra afdracht van 0,87 miljoen euro.

Van de parkeeropbrengsten worden verder de handhaving, de parkeerautomaten en het eigen personeel en onderzoek betaald. Voor de parkeerautomaten is een contract met Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV). De handhaving is deels ondergebracht bij Cition BV (handhaving op betaald parkeren) en bij Dienst Stadstoezicht (handhaving op fout parkeren). Voor 2011 is begroot dat 4,7 miljoen euro wordt toegevoegd aan het Parkeerfonds van het stadsdeel.

De besteding van het Parkeerfonds wordt vastgesteld als onderdeel van het Meerjarenprogramma Fondsen (MJP Fondsen). Het MJP Fondsen is een bijlage bij de programmabegroting waarin de verdeling van het Parkeerfonds, het ISV-fonds en de reserve Groot Onderhoud is opgenomen. Ieder jaar wordt de verdeling over projecten, waaronder projecten in de openbare ruimte, voor het dan voorliggende begrotingsjaar vastgesteld binnen een meerjarendoorkijk. Bij de Programmabegroting 2012 is het MJP Fondsen 2012-2015 vastgesteld. Daarin staat de verdeling van het Parkeerfonds, ISV-fonds en reserve Groot Onderhoud voor 2012 binnen een meerjarendoorkijk tot en met 2015.



**Figuur 1.2** – overzicht van de baten en lasten van het parkeerbeleid zoals opgenomen in de begroting van 2011.

## 2.2 Beleidsruimte van het stadsdeel

Stadsdeel Oost heeft een behoorlijk aantal mogelijkheden om parkeerbeleid op te stellen en uit te voeren. Die mogelijkheden worden aangereikt in de landelijke verkeerswetgeving en in nota's en verordeningen van de gemeente Amsterdam. Een beknopt overzicht is opgenomen in Bijlage 3. De belangrijkste juridische instrumenten zijn:

### **Landelijke verkeerswetgeving**

Tot de relevante landelijke wetgeving horen de Wegenverkeerswet, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit algemene bepalingen voor het wegverkeer. Op grond hiervan is het dagelijks bestuur bevoegd om verkeersbesluiten te nemen, zoals het instellen van een parkeerverbod of stopverbod, het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen, laad- en loshavens en parkeerplaatsen voor bijzondere categorieën en het instellen van een parkeerschijfzone ("blauwe zone").

### **Verordening Parkeerbelastingen**

De Verordening Parkeerbelastingen 2011 is de juridische grondslag van het betaald parkeren in Amsterdam. Hierbij is vastgelegd waar en wanneer er betaald parkeren is, en welke tarieven van kracht zijn. Ook de grenzen van de vergunninggebieden en de tarieven van de parkeervergunningen zijn hier opgenomen.

Omdat het een gemeentelijke belastingverordening is, kan alleen de Gemeenteraad deze verordening vaststellen. De stadsdelen hebben hierbij een officieel adviesrecht ("zwaarwegend advies"). Voor wat betreft de grenzen van de vergunninggebieden en de tarieven van de parkeervergunningen neemt de centrale stad dit advies doorgaans over, zodat feitelijk het stadsdeel het beleid bepaalt.

De centrale stad bepaalt – op basis van een afweging tussen milieu en economische belangen – wel zelf de parkeertarieven (tarief per uur, en dag-, week en maandkaarten). Hierover kunnen de stadsdelen wel een advies uitbrengen, maar dit wordt niet als vanzelfsprekend gevolgd.

### **Parkeerverordening**

In de parkeerverordening Amsterdam 2009 wordt alles geregeld met betrekking tot verlenen van parkeervergunningen en het beleid binnen de vergunninggebieden: welke personen en bedrijven/organisaties kunnen een parkeervergunning krijgen, en welke rechten geeft zo'n vergunning. De stadsdelen kunnen hier deels een eigen invulling aan geven, bijvoorbeeld het aantal vergunningen per woning (1 of 2), het toevoegen van betaald parkeren na 21.00 uur of op zondag, hoeveel

vergunningen er binnen een vergunninggebied worden uitgegeven (vergunningenplafond) of het instellen van deelgebieden en overloopgebieden. De keuzes die het dagelijks bestuur hierin maakt, worden vastgelegd in het Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening stadsdeel Oost.

**Onderwerpen stadsdeelbeleid**

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de onderwerpen waar de stadsdelen beleid op kunnen voeren. Het niveau waar op iets wordt vastgelegd, is bepalend voor de flexibiliteit van de besluitvorming. De Verordening Parkeerbelaastingen wordt doorgaans eens per jaar door de Gemeenteraad vastgesteld. Dat houdt in dat bijvoorbeeld – met inachtneming van alle termijnen, de eerstvolgende mogelijkheid om de grens van een vergunninggebied of een tarief te wijzigen, per 1 januari 2013 is.

Verkeersbesluiten en wijzigingen van het uitwerkingsbesluit kunnen daarentegen het hele jaar door worden vastgesteld door het dagelijks bestuur.

Onderwerp	Bestuurlijk document	Vastgesteld door	Aanpassingen per
Omschrijving vergunninggebieden Tarieven parkeervergunningen Parkeertarieven Aanwijzen 10-cent zones	Verordening Parkeerbelaasting	Gemeenteraad. <i>De stadsdelen brengen een – deels bindend – advies uit.</i>	Jaarlijks per 1 januari <i>Voorstellen van de stadsdelen moeten voor 1 juli bij de centrale stad worden ingediend.</i>
Soorten vergunningen Hoofdpijnen over wie op hoeveel vergunningen recht heeft. Procedure van verlenen en intrekken van een vergunning. Opsomming van de keuzemogelijkheden voor de stadsdelen.	Parkeerverordening	Gemeenteraad	Incidenteel, bij nieuw gemeentelijk beleid. <i>(De huidige verordening is vastgesteld in 2008.)</i>
Deelvergunninggebieden Overloopgebieden Vergunningenplafonds Aantal vergunningen per adres. Mogelijkheden codevergunningen. Betaald parkeren na 21.00 uur en op zondag. Beperking geldigheid van vergunningen (winkelstraatregime)	Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening stadsdeel Oost	Dagelijks bestuur	Doorlopend
Instellen laad- en loshavens Instellen parkeerverbod Instellen verbod stil te staan Aanwijzen gehandicaptenplaatsen Taxistandplaatsen Parkeerschijfzone (blauwe zone) Instellen belanghebbendenparkeerplaats (voor artsen, autodelen, e.d.) Instellen autovrij gebied of woonerf Venstertijden (wanneer geldt een verkeersbesluit)	Verkeersbesluit	Dagelijks bestuur <i>Mandaat bij Beheer Openbare Ruimte</i>	Doorlopend

**Tabel 1.2** overzicht van onderwerpen waar het stadsdeel beleid op kan voeren. De bestuurlijke documenten worden op verschillende niveaus vastgelegd

Als een stadsdeel nieuw beleid wil voeren, dat nog niet mogelijk is volgens de Parkeerverordening, kan het bij de centrale stad een “experiment” aanvragen.

Als het experiment wordt toegestaan, mag het stadsdeel op dat punt tijdelijk afwijken van de Parkeerverordening. Het experiment wordt beoordeeld door de centrale stad, en als het is geslaagd, wordt het als reguliere mogelijkheid opgenomen in de Parkeerverordening.

### ***Uitvoering van parkeerbeleid***

Naast het opstellen van beleid ligt ook de uitvoering van het parkeerbeleid bij de stadsdelen.

Als Stadsdeel Oost maken we afspraken met contractpartners.

De stadsdelen trekken samen op in de aanbesteding van fiscale handhaving. Oost speelt daarin een prominente rol.

Bij de gezamenlijke aanpak van het parkeerautomatenbestand zet Oost in op meer gebruiksvriendelijke automaten.

Met betere rapportages van de parkeeropbrengsten krijgen we meer grip op de uitvoering van het beleid. Dit helpt bij het verbeteren van de dienstverlening.

Oost stimuleert de verdere digitalisering van vergunningverlening. Dag-, week- en maandkaarten kunnen nu al online aangeschaft worden op kenteken. Een bewoner krijgt in 2012 een eigen webpagina waar hij of zij de eigen parkeerzaken kan regelen. Vergunningverlening en handhaving op fout parkeren komen in eigen beheer. Zo krijgen we ook daar meer grip op de dienstverlening.

## 3 Betaald parkeren en vergunningenbeleid

### 3.1 Betaald parkeren

Sinds 1980 kent Amsterdam betaald parkeren. In de 'Menukaart Parkeren' (zie bijlage 3) is betaald parkeren opgenomen als het instrument van de eerste keus om parkeren te reguleren. Een financiële prikkel stimuleert de keuze voor een alternatief voor de auto. De bereikbaarheid van de stad verbetert door een afname van het autoverkeer. Ook creëert het ruimte voor degene die wél met de auto willen reizen.

In het grootste deel van stadsdeel Oost is betaald parkeren ingevoerd. In het kader van 'Voorrang voor een Gezonde Stad' (zie bijlage 3) is in het hele gebied binnen de Ring-A10 betaald parkeren ingevoerd. Voormalig stadsdeel Zeeburg heeft in 2005 besloten om ook op IJburg betaald parkeren in te voeren. Dat is inmiddels voor het grootste deel van het gerealiseerde IJburg gebeurd.

Betaald parkeren wordt uitgevoerd als een gemeentelijke belasting op het gebruik van de openbare ruimte. Om bewoners en bedrijven tegemoet te komen is er een vergunningensysteem ingericht. Dit hoofdstuk behandelt het beleid ten aanzien van het invoeren van betaald parkeren, de keuzes in parkeerregimes en het vergunningenbeleid.

#### ***Invoeren betaald parkeren***

Voor het invoeren van betaald parkeren in gebieden in stadsdeel Oost geldt als belangrijkste uitgangspunt dat de invoering ervan moet bijdragen aan de oplossing van een (dreigend) parkeerprobleem. Verdere uitgangspunten zijn:

- het gebied moet van voldoende omvang zijn, dat wil zeggen enkele honderden woningen;
- de inrichting van de openbare ruimte in het gebied moet min of meer afgerond zijn; het moet duidelijk zijn waar wel en waar niet mag worden geparkeerd;
- het gebied moet enigszins afgegrensd zijn. Anders gezegd: het moet voor parkeerders niet al te gemakkelijk zijn in de directe omgeving gratis te parkeren.

Dit sluit aan bij het beleid dat in Zeeburg gold. Eventuele uitbreiding van betaald parkeren op bijvoorbeeld IJburg of het Zeeburgereiland gebeurt aan de hand van deze uitgangspunten.

#### ***Buitengebieden***

In stadsdeel Oost is inmiddels bijna overal betaald parkeren ingevoerd. Aan de randen van het stadsdeel zijn nog een paar gebieden waar dat niet het geval is. In de Groene Staart wordt parkeren gereguleerd met een blauwe zone. Hier mag maar voor maximaal drie uur geparkeerd worden.

Het parkeren is in deze rafelranden van het stadsdeel vaak geen probleem. We kiezen ervoor om in deze gebieden reactief met parkeerbeleid om te gaan. Als er geen problemen zijn, dan wordt er geen parkeerbeleid toegepast. Problemen lossen we op als ze ontstaan. Zo is onlangs de verkeersveiligheid bij camping Zeeburg verbeterd door het treffen van anti-parkeermaatregelen.

Ook in de buitengebieden geldt het invoeren van betaald parkeren als reguleringsinstrument van eerste keus. In deze gebieden zal het niet gaan om honderden woningen. De definitie van 'voldoende omvang' moet in deze gevallen anders worden uitgelegd. Het oplossen van een parkeerprobleem is dan leidend.

#### ***Hoogte van het straattarief***

Aan de hand van de Menukaart Parkeerregelingen (zie bijlage 3) kan stadsdeel Oost een keuze maken voor het tarief dat bij de parkeerautomaat per uur betaald moet worden (straattarief). Bij het kiezen van een tarief voor het betaald parkeren proberen we een zo laag mogelijk tarief te kiezen, waarbij er nog wel een regulerende werking is. Door veranderingen in de samenstelling van een wijk kan de parkeerbehoefte veranderen. Daar waar ondanks het invoeren van betaald parkeren de parkeerdruk te hoog wordt, kiezen we voor een verhoging van het straattarief.

### *Dapperbuurt*

Parkeerdrukmetingen laten zien dat de parkeerdruk in de Dapperbuurt substantieel is toegenomen. In de Dapperbuurt zijn op zaterdag ongeveer 1555 parkeerplaatsen beschikbaar voor algemeen gebruik. Bij parkeerdrukmetingen op zaterdagmiddag tussen 11:00 en 16:00 bleek dat er in 2008 in totaal (inclusief foutparkeerders) ongeveer 1336 auto's in de buurt geparkeerd stonden. In 2009 was dit aantal gestegen naar 1474 auto's. Dat betekent dat de netto parkeerdruk is gestegen van ongeveer 86% in 2008 naar ongeveer 95% in 2009 op zaterdagmiddag (de figuur op pagina 5 geeft de parkeerdruk op dinsdagmiddag in 2009: 90%). Deze toename van de parkeerdruk heeft waarschijnlijk te maken met de toename van de populariteit van de Dappermarkt en is mogelijk ook te wijten aan bezoekers van het centrum die de hoge tarieven in de binnenstad proberen te ontwijken. De parkeerdruk is vooral op zaterdagmiddag onacceptabel hoog. Dit betekent dat er op de zaterdagmiddag naar maatwerk gezocht moet worden om de parkeerdruk op te lossen.

#### **BELEIDSKEUZE 1**

Stadsdeel Oost zoekt voor de parkeerdruk op zaterdagmiddag in de Dapperbuurt naar een maatwerkoplossing anders dan het verhogen van de parkeertarieven.

Bij een toenemend parkeerdruk wordt ook gekeken naar de grootte van vergunninggebieden (zie paragraaf 3.2).

### **10-centszone**

In een 10-centszone kan een beperkte tijd voor een zeer laag uurtarief geparkeerd worden. In voormalig Oost-Watergraafsmeer zijn 10-centszones ingesteld in een aantal winkelstraten en bij een drietal sportcomplexen. In Zeeburg zijn geen 10-centszones. Voor Oost moet daarom een keuze gemaakt worden of de toepassing van dit parkeerregime voor geheel Oost gaat gelden of juist niet. Om hier een onderbouwd besluit over te kunnen nemen is in de eerste helft van 2011 een evaluatie van de 10-centszones uitgevoerd. Het rapport van deze evaluatie is in december 2011 in de deelraadscommissie besproken.

De algemene conclusie is dat een 10-centszone de bereikbaarheid niet verbetert, wat wel een belangrijk doel was. Er is een licht autoaantrekkende werking heeft vooral als het de korte ritten binnen het stadsdeel betreft. Het lage tarief nodigt uit tot lang(er) parkeren. Het is echter juridisch zeer lastig het misbruik van de 10-centszone te handhaven, zeker als door bijvoorbeeld het gebruik van belparkeren ieder uur opnieuw betaald wordt. Het parkeren wordt beter gereguleerd met een normaal straat tarief. Dat verbetert de bereikbaarheid. Daar zal echter wel een prijs voor moeten worden betaald. Bezwaren die worden gehoord betreffen niet de bereikbaarheid, maar vooral de prijs van het betaald parkeren.

#### **BELEIDSKEUZE 2**

Op basis van de resultaten van de evaluatie kiest stadsdeel Oost niet langer voor 10-centszones in de winkelstraten.

Het voorstel is om in winkelstraten een winkelstraatregime in te voeren om zo beschikbare parkeergelegenheid te realiseren.

#### **BELEIDSKEUZE 2a**

Stadsdeel Oost kiest voor het handhaven van de 10-centszones bij sportvelden.

### **Winkelstraatregime**

Het winkelstraatregime is een instrument om parkeergelegenheid bij winkels te realiseren. Door de geldigheid van parkeervergunningen van bewoners en bedrijven gedurende bepaalde tijden op te heffen, wordt voorkomen dat parkeerplaatsen in winkelstraten bezet worden gehouden door vergunninghouders. Vergunninghouders die hun auto voor een langere tijd willen parkeren kunnen in omliggende straten terecht.

In een winkelstraatregime wordt een normaal straattarief gerekend. In tegenstelling tot de 10-centszone nodigt dit niet uit tot lang parkeren. Winkels en bedrijven zijn daardoor wél bereikbaar en beschikken over parkeergelegenheid. Bezoekers worden geprikkeld om zonder auto te komen.

### **BELEIDSKEUZE 3**

De voormalig 10ct-zones, voor zover gelegen in winkelgebieden, worden vervangen door winkelstraatregime.

Het winkelstraat regime kan ingezet worden in alle winkelgebieden, niet alleen ingezet in voormalige 10ct-zones. In de Javastraat geldt al een winkelstraatregime. Vanaf 1 februari 2012 geldt het ook op een deel van de IJburglaan en op de Pampuslaan. Het voeren van een uniform beleid voorkomt de suggestie van oneerlijke concurrentie tussen winkelstraten.

### **Parkeerautomaten**

Stadsdeel Oost zet in op gebruiksvriendelijke automaten. Bij het plaatsen van nieuwe automaten kiezen we voor card-only automaten met een makkelijk te bedienen aanraakscherm. Er kan betaald worden met chip, PIN en creditcard.

#### *Reguliere vervanging*

In 2011 is begonnen met het vervangen van verouderde, afgeschreven munt- en chipautomaten (ca. 200). In de Indische Buurt, waar een groot gedeelte van deze vervangoperatie in 2011 heeft plaatsgevonden, worden nu al positieve resultaten geboekt op het gebied van de beschikbaarheid van de automaten, de betalingsgraad en de inkomsten. Deze vervangingsoperatie wordt in 2012 doorgezet.

#### *Draaiknopautomaten*

In Oost staan ongeveer 400 draaiknopautomaten die als zeer gebruiksonvriendelijk worden ervaren. Deze automaten zijn nog niet afgeschreven. Er bestaat een grote wens om de gebruiksonvriendelijke automaten te vervangen. Er zijn grofweg drie opties hoe met deze automaten om te gaan:

- 1) Draaiknopautomaten niet vervangen. Het stadsdeel blijft dan de ongebruiksvriendelijke draaiknopautomaten gebruiken.
- 2) Draaiknopautomaten die intensief gebruikt worden (bijvoorbeeld in winkelstraten) vroegtijdig afschrijven en vervangen door automaten met touch screen.
- 3) Alle draaiknopautomaten vroegtijdig afschrijven en vervangen door automaten met touch screen.

Het vroegtijdig vervangen van de draaiknopautomaten betekent dat geld gereserveerd moet worden voor de kosten van de versnelde afschrijving. De hoogte van de kosten hangt af van de gekozen vervangingsstrategie. Het vervangen van alle draaiknopautomaten (vervangstrategie 3) levert een jaarlijkse extra kostenpost van ongeveer € 545.000 voor de komende 10 jaar. Dit bedrag is opgebouwd uit € 210.000 voor versnelde afschrijving van de draaiknop en € 335.000 voor de hogere kosten van beschikbaarheid en het beheer en onderhoud van de nieuwe automaten. In 2012 zal incidenteel een bedrag van € 590.000 geboekt moeten worden voor de vervangingsoperatie zelf. Bij vervanging van de helft van de automaten gaat het om € 275.000 structureel en € 295.000 incidenteel. In het portefeuillehoudersoverleg parkeren is er stadsbreed een principebesluit genomen dat het mogelijk maakt om alle draaiknopautomaten in 2012 te vervangen. De voorkeur van het Dagelijks Bestuur gaat uit naar vervangstrategie 3 (vroegtijdig afschrijven en vervangen van alle draaiknopautomaten). Gezien het budgetrecht, wordt de keuze tussen de opties aan de deelraad voorgelegd.

Met het introduceren van gebruiksvriendelijke parkeerautomaten neemt de betalingsbereidheid, en daarmee de inkomsten, toe. De verwachting is dat een gebruiksvriendelijke automaat 2 à 3% meer opbrengst genereert. Daarnaast zullen de kosten van het openbreken van automaten afnemen, omdat bij de nieuwe automaten alleen met chip, PIN of creditcard betaald kan worden en er dus geen contant geld meer in de automaten komt. Bij vervanging van alle draaiknopautomaten betekent dat een structurele toename van ongeveer € 300.000 per jaar.



## 3.2 Parkeervergunning en Vergunninggebieden

Betaald parkeren is het opleggen van een belasting voor het gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In gebieden met betaald parkeren geldt voor bewoners en bedrijven een vergunningensysteem. Parkeervergunningen zijn geldig in een bepaald vergunninggebied. Vergunningen en de grootte van vergunninggebieden zijn belangrijke sturingsinstrumenten. Door het gecombineerd inzetten van kleine vergunninggebieden, optimaal vergunningplafond en overloopvergunningen kan de parkeerdruk goed beheerst worden.

### **Grootte van vergunninggebieden**

Met een parkeervergunning kunnen bewoners en bedrijven binnen hun vergunninggebied parkeren, zonder het straattarief te hoeven betalen. Het vergunninggebied waar dat in kan moet zo groot te zijn, dat de vergunninghouder binnen een redelijke afstand van woning of bedrijf kan parkeren. Er zijn twee redenen om de grootte van vergunninggebieden klein te houden. Een klein vergunninggebied nodigt minder uit tot het maken van korte ritten binnen het vergunninggebied. Belangrijker is dat in kleine vergunninggebieden het aantal vergunningen beter afgestemd kan worden op de beschikbare parkeerruimte. Hiermee wordt zoekverkeer tegengegaan.

### *Beperken korte ritten binnen eigen vergunninggebied*

Een vergunninggebied is een gebied waarin het mogelijk is om in de buurt van woning of bedrijf te parkeren. Het moet niet gezien worden als een gebied waar gratis met de auto gereisd kan worden. Om de doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid en luchtkwaliteit te behalen is het belangrijk om korte ritten binnen het stadsdeel te beperken. Het instellen van kleine vergunninggebieden ondersteunt dat.

### *Betere afstemming aantal vergunningen/aantal parkeerplaatsen*

Het klein houden van vergunninggebieden maakt het mogelijk om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen in de openbare ruimte op elkaar af te stemmen. Een vergunningenplafond reguleert de parkeerdruk op kleine schaal. Meer grip op de parkeerdruk zorgt uiteindelijk voor minder zoekverkeer. In drukke gebieden kan het aantal vergunningen worden teruggebracht. Omdat kleinere vergunninggebieden ook automatisch méér vergunninggebieden betekent, kan met het inzetten van overloopvergunningen (zie hieronder) de parkeerdruk beter worden gespreid. Er zijn op dit moment drie gebieden waar dit speelt:

- Swammerdambuurt door de Swammerdambuurt een eigen vergunninggebied te maken, kunnen omliggende gebieden als overloopgebied aangewezen worden (zie kader).
- Dapperbuurt en Transvaal splitsen van vergunninggebied om beter maatwerk te leveren
- Middenmeer in Middenmeer-Noord is sprake van een hoge parkeerdruk. Door van Middenmeer-Noord een apart vergunninggebied te maken kan de parkeerdruk beter gereguleerd worden.

### **BELEIDSKEUZE 4**

Waar nodig wordt beleid uitgewerkt om vergunninggebieden te verkleinen

### **Vergunningenplafond**

Het vergunningenplafond geeft aan hoeveel vergunningen er in een bepaald gebied worden uitgegeven. In Oost wordt een vergunningenplafond zo ingesteld, dat op straat een parkeerdruk van maximaal 90% ontstaat. Een goede afstemming van uitgegeven vergunningen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen voorkomt onnodig zoekverkeer. Ook dit is te zien als een vorm van dienstverlening door het stadsdeel. Met het aanscherpen van vergunningenplafonds kunnen wel wachtlijsten ontstaan. Vergunninggebieden met een lagere parkeerdruk kunnen dan als overloopgebied aangewezen worden.

### **Overloopvergunning**

Door het inzetten van een zogenaamde overloopvergunning wordt de mogelijkheid gecreëerd om aan bewoners en bedrijven, van wie de aanvraag op de wachtlijst geplaatst is, tijdelijk een parkeervergunning te verlenen voor een vergunninggebied binnen hetzelfde stadsdeel, waar geen

wachttijst is, in afwachting van de parkeervergunning voor het vergunninggebied, waarvoor de aanvraag is gedaan.

Door het instellen van kleine vergunninggebieden met eigen vergunningenplafonds, kan de parkeerdruk op kleine schaal gereguleerd worden. Met het toenemen van het aantal vergunninggebieden neemt ook de mogelijkheid toe om overloopgebieden aan te wijzen.

**Casus: Swammerdambuurt**

De Swammerdambuurt is onderdeel van het vergunningengebied Oost-Watergraafsmeer-1 (SO -35). Omdat in dit grote vergunningengebied het vergunningenplafond niet is bereikt, zijn er tot eind 2009 in de Swammerdambuurt ongeremd parkeervergunningen uitgegeven. In december 2009 waren in deze buurt per parkeerplaats bijna twee parkeervergunningen uitgegeven. Dit leidde tot een zeer hoge parkeerdruk en veel overlast door zoekverkeer. Er is indertijd besloten om van de Swammerdambuurt een deelvergunninggebied te maken en een deelvergunningenplafond in te stellen. Het plafond is ingesteld op 460 vergunningen. Ten tijde van het instellen van het plafond waren er 632 bewoners- en bedrijfsparkeervergunningen verleend. Pas als, door natuurlijk verloop, het aantal uitgegeven vergunningen onder de 460 stuks komt, kunnen nieuwe vergunningen uitgegeven worden. De verwachting is dat dat in 2013 het geval zal zijn. Op de wachttijst die is ontstaan, staan inmiddels 95 aanvragers. Het is voor deze aanvragers zeer frustrerend dat geen concrete wachttijd aangegeven kan worden. De parkeerdruk in de buurten om de Swammerdambuurt heen is lager. Er kan echter geen overloopvergunning worden verleend voor de omliggende buurten omdat dit hetzelfde vergunninggebied is.



Als de Swammerdambuurt een apart vergunninggebied wordt dan kunnen de bewoners uit de andere buurt in het vergunningengebied niet meer in de Swammerdambuurt parkeren en is het mogelijk om de bewoners uit de Swammerdambuurt een overloopvergunning aan te bieden voor andere vergunninggebieden. Nadeel zou kunnen zijn dat er per saldo meer mensen met de auto reizen.

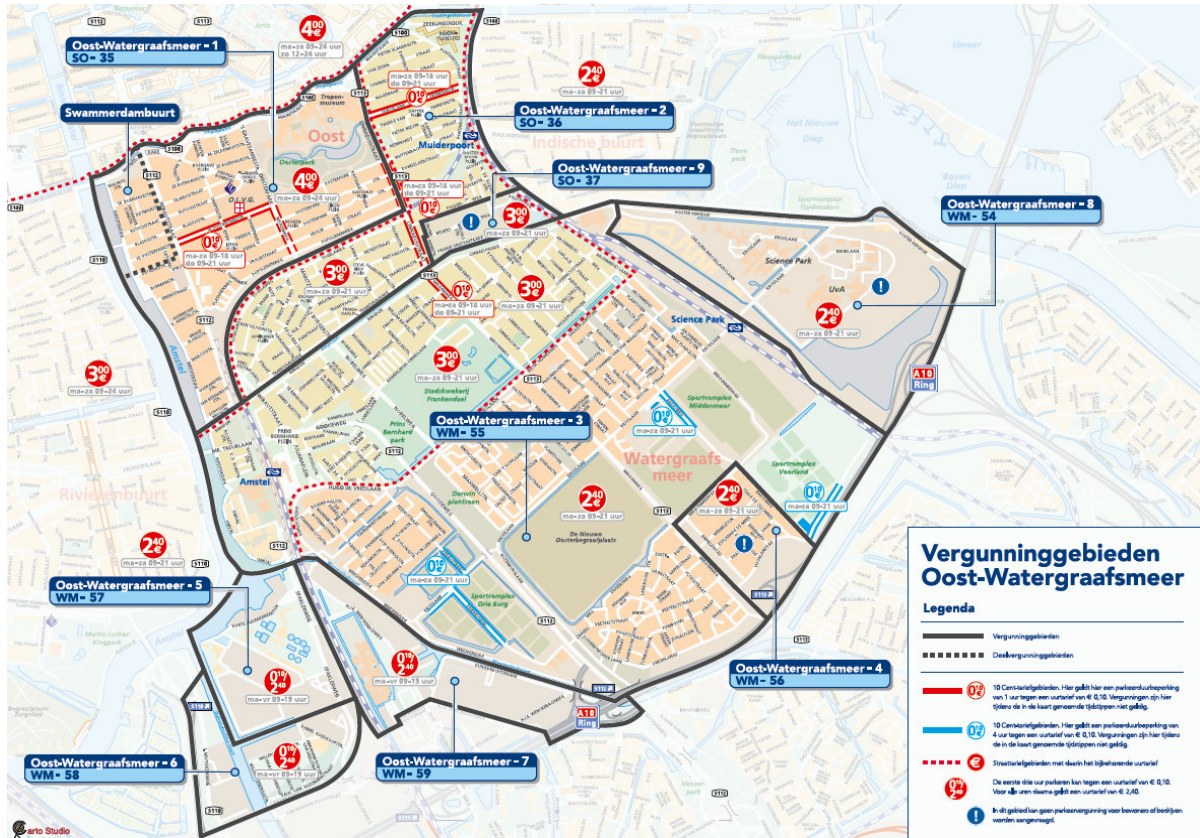
N.B.: Er bestaat een kans dat bij het instellen van een apart vergunninggebied voor de swammerdambuurt, het aantal uitgegeven vergunningen in de swammerdambuurt hoger is dan het aantal parkeerplaatsen. In dat geval zal een overgangsregeling gelden, analoog aan de huidige situatie. Vergunningen voor de swammerdambuurt zijn dan ook geldig voor de omliggende buurten.

Het inzetten van de overloopvergunning maakt het mogelijk de parkeerdruk in het stadsdeel beter te spreiden, zonder grote wachttijsten te laten ontstaan. Het milieueffect van een eventuele toename van het aantal auto's wordt gecompenseerd door het tegen gaan van zoekverkeer en korte ritten binnen het vergunninggebied. Daarnaast geeft de overloopvergunning meer gelijkheid voor bewoners door, binnen de grenzen van wat in Oost aan parkeren kan, een parkeervergunning mogelijk te maken voor een adres dat niet over eigen parkeergelegenheid beschikt of kan beschikken.

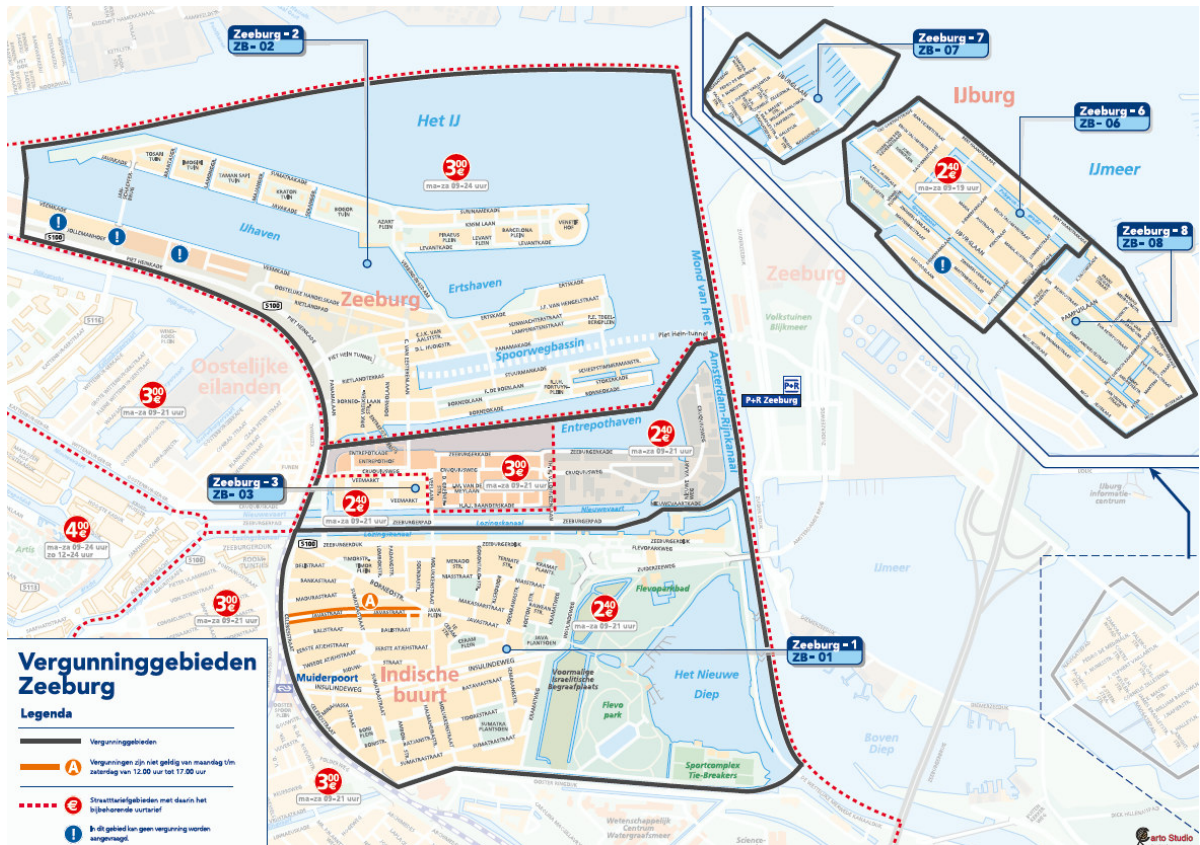
**BELEIDSKEUZE 5**

Met het herdefiniëren van de vergunninggebieden wordt ook uitgewerkt welke gebieden als overloopgebieden kunnen dienen





Afb. 3.1 - Huidige vergunninggebieden in voormalig Oost-Watergraafsmeer



Afb. 3.2 - Huidige vergunninggebieden in voormalig Zeeburg

**Ontwikkeling tarieven parkeervergunningen**

Na de fusie van Oost-Watergraafsmere en Zeeburg in 2010 zijn de tarieven van parkeervergunningen in het nieuwe Oost in twee stappen gelijk getrokken. Per 1 januari 2012 betaalt iedereen in Oost hetzelfde tarief. De deelraad van stadsdeel Zeeburg besloot in 2007 om de tarieven in 2011 verder te verhogen (€ 109,40). Vanwege de fusie en de wens om in heel Oost gelijke tarieven te hanteren is die verhoging uitgesteld en zijn de tarieven in voormalig Zeeburg in 2011 en 2012 alleen gecorrigeerd voor inflatie.

	(voormalig) OWGM			(voormalig) Zeeburg		
	bewoners	bedrijven	%	bewoners	bedrijven	%
<b>2011</b>	89,46	143,10	100%	100,86	161,40	100%
<b>2012</b>	103,14	165,00	15,3%	103,14	165,00	2,3%*
<b>2013</b>	108,90	174,00	5,6%	108,90	174,00	5,6%
<b>2014</b>	114,90	183,90	5,5%	114,90	183,90	5,5%

\*: enkel inflatiecorrectie

**Tabel 3.1** Ontwikkeling van de tarieven van parkeervergunningen in stadsdeel Oost

Tijdens de coalitie-onderhandelingen is afgesproken om de tarieven van parkeervergunningen gelijk te trekken naar het hogere tarief van Zeeburg om daarna door te stijgen naar € 115,- in 2014.

De reden voor het verhogen van de vergunningstarieven is tweeledig. Aan de ene kant past het in het streven van het parkeerbeleid naar een leefbaar en bereikbaar stadsdeel. Daarnaast betalen inwoners via hun vergunning voor het gebruik van de openbare ruimte en het onderhoud daarvan.

Vergunninghouders dragen hier naar verhouding tot hun gebruik weinig bij aan, vergeleken met bezoekers. Ook zal het garagebezit gestimuleerd worden door het verschil tussen het parkeren in een garage en het parkeren op straat kleiner te maken.

In de bovenstaande tabel voorgenomen ontwikkeling van de tarieven. In 2013 en 2014 worden de tarieven ca. 3% verhoogd, bovenop de inflatiecorrectie. In de nieuwe afdrachtensystematiek is vastgelegd dat inkomsten uit vergunningen leges volledig aan het stadsdeel toekomen.

Bovengenoemde verhoging betekent dat ten opzichte van 2012 een structurele toename van het parkeerfonds van ongeveer € 160.000 in 2013 en € 330.000 in 2014.

**Aantal parkeervergunningen per adres**

Stadsdeel Oost is een sterk verdichtende stedelijke omgeving. Het aantal inwoners neemt toe en ook het aantal auto's neemt licht toe. Uit overwegingen van bereikbaarheid en luchtkwaliteit, maar ook om een uniform beleid in het hele stadsdeel te voeren, wordt ook in gebieden waar een lage parkeerdruk is een maximum van één bewonersvergunning per adres ingevoerd. Gebieden met een lage parkeerdruk kunnen daarmee ingezet worden als overloopgebied voor gebieden waar de druk erg hoog is.

Vergunninghouders die al een tweede vergunning bezitten, kunnen daar gebruik van blijven maken. Er worden echter geen nieuwe tweede vergunningen meer uitgegeven (uitsterfbeleid).

**BELEIDSKEUZE 6**

Voor het hele stadsdeel gaat gelden dat er per adres slechts één parkeervergunning voor bewoners kan worden aangevraagd. Voor de tweede vergunning wordt een uitsterfbeleid gehanteerd.

Op termijn zorgt het teruglopen van aantal vergunningen voor een verlaging van de parkeerdruk waardoor parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden.

### **Beperken verstrekken parkeervergunningen**

In artikel 9.1 van de Parkeerverordening staat dat een aanvrager die beschikt of kan beschikken over een stallingsplaats die bij zijn woning hoort, niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning op straat. Er is begin 2011 veel gesproken over de uitleg van het kunnen beschikken over een stallingsplaats. Uit een gerechtelijke uitspraak in stadsdeel West, eind 2010, blijkt dat ook de mogelijkheid om door huur of koop te beschikken over een stallingsplaats een grond is om een parkeervergunning op straat te weigeren. De financiële situatie van de aanvrager doet daarbij niet ter zake. Wordt hier wel rekening mee gehouden, dan voert de gemeente inkomensbeleid via een belastingmaatregel. Dit is voorbehouden aan de Rijksoverheid en is in strijd met de Gemeentewet.

In voormalig Zeeburg bestond de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen ook als er in het bij de woning van de aanvrager horende bouwblok(deel) parkeergelegenheid nog plaatsen te huur of te koop waren. Dat is per 15 april 2011 niet meer mogelijk. Met het hanteren van de bovengenoemde uitleg van het 'kunnen beschikken' is ook een overgangsregeling vastgesteld.

Deze bestaat uit de volgende onderdelen:

1. vergunninghouders die op 15 april 2011 een parkeervergunning hebben, behouden het recht deze te verlengen zolang zij op hetzelfde adres gehuisvest blijven en voor het overige aan de voorwaarden voor verstrekking van een parkeervergunning blijven voldoen.
2. bewoners die op de wachtlijst staan, houden net als de bewoners onder punt 1 het recht op een parkeervergunning en het recht om die vergunning te verlengen.
3. bewoners die voor 15 april 2011 een woning zonder garageplaats hebben gekocht of gehuurd, maar de woning pas na die datum betrekken, kunnen alsnog een parkeervergunning voor het nieuwe adres verkrijgen, ook als er nog leegstand is in het betreffende blok(deel).
4. vanaf 15 april 2011 worden nieuwe aanvragen van bewoners die in het blok(deel) waar zij wonen een stallingsplaats kunnen kopen of huren niet gehonoreerd.

Op aangeven van de stadsdeelraad van stadsdeel Oost wordt de toelichting op de Parkeerverordening aangepast, zodat de uitleg van het 'kunnen beschikken' voor iedereen duidelijk is.

### **Adressen zonder parkeervergunning**

Zoals hierboven beschreven hebben woningen of adressen die eigen parkeergelegenheid hebben geen recht op een parkeervergunning. Ter verduidelijking kunnen adressen die in eigen parkeerbehoefte voorzien uit een vergunninggebied worden gelicht. Hierdoor is het dan juridisch onmogelijk om een parkeervergunning uit te geven. Een adres behoort immers niet tot een vergunninggebied (bijvoorbeeld bouwblokken op IJburg). Als het gaat om een groter gebied dan kan door het instellen van een eigen vergunninggebied met een vergunningplafond van 0 (bijvoorbeeld Park de Meer).

Adressen zonder parkeervergunningen kunnen ook op een andere manier worden ingevuld. In de *Nota Parkeernormen* wordt de mogelijkheid voor een autoloos gebouw uitgewerkt. Een ontwikkelaar mag onder voorwaarden afzien van het realiseren van parkeren op eigen terrein, maar dan wordt het gebouw wel uit het vergunningengebied gelicht. Dit kan in goed bereikbare, sterk verstedelijkte gebieden zoals de omgeving van het Amstelstation.

Het autoloos gebouw stimuleert het gebruik van andere vormen van vervoer en maakt het mogelijk om bij verdere stedelijke verdichting de parkeerproblematiek beheersbaar te houden. Gebouwen met functies die veel bezoekersverkeer aantrekken komen hier niet voor in aanmerking.

## 4 Parkeerplaatsen en parkeergarages

### 4.1 Parkeerplaatsen

Op veel plekken in Oost is parkeerruimte schaars. De parkeerplaatsen in de openbare ruimte moeten zoveel mogelijk voor algemeen gebruik beschikbaar zijn. In specifieke gevallen kunnen parkeerplaatsen gereserveerd worden voor een enkele gebruiker, of een groep gebruikers. Het reserveren van parkeerplaatsen is een instrument om beleid uit te voeren (autodelen, elektrisch vervoer, gehandicaptenparkeren, et cetera). Om die reden streeft Oost ernaar om zoveel mogelijk parkeerplaatsen op eigen terrein te laten realiseren, bij voorkeur in een garage.

#### ***Parkeren op straat – MobiliteitsAanpak Amsterdam***

De centrale stad werkt samen met de stadsdelen aan een nieuw mobiliteitsbeleid: de MobiliteitsAanpak Amsterdam. Een onderdeel van deze visie is dat mobiliteit niet meer gestuurd wordt met een hoofdnet van een beperkt aantal wegen, maar met een meer integraal kwaliteitsnet. Door op netwerkniveau naar de functie van een straat te kijken wordt meer onderscheid gemaakt tussen verkeers- en verblijfsfuncties. Via het benoemen van plusnetten wordt een scherpere keus gemaakt welke vervoerswijze (voetganger, fiets OV, auto) waar prioriteit verdient. Hierbij worden de straten in Amsterdam in vijf categorieën ingedeeld op basis van de hoeveelheid verkeer en aanwezige functies (horeca, detailhandel, maatschappelijk):

1. Bestemmingsstraat: weinig verkeer, geen of weinig functies
2. Bezoekersstraat: weinig verkeer, veel functies
3. Stadsstraat: veel verkeer, veel functies
4. Stroomstraat: veel verkeer, geen of weinig functies (maar wel bebouwing langs de straten)
5. Verkeersader: veel verkeer, geen functies, geen/weinig bebouwing direct langs de straat

In economisch belangrijke centrumgebieden, stadstraten en woongebieden krijgt het langzame verkeer meer prioriteit: het plusnet voetganger. Op plusnetten voor fiets, OV en auto wordt tegelijkertijd een betere en betrouwbaardere doorstroming geboden. De vier plusnetten zijn zoveel mogelijk van elkaar gescheiden om de kwaliteit daadwerkelijk te kunnen verbeteren.

De MobiliteitsAanpak Amsterdam raakt het parkeerbeleid. Het aanwijzen van straattypes zonder parkeerplaatsen, zoals de verkeersaders. Parkeerplaatsen die worden opgeheven komen bij voorkeur terug in parkeergarages. In winkelgebieden waar de voetganger meer ruimte krijgt, zal ook minder geparkeerd kunnen worden. Dit is in lijn met het opheffen van de 10-centszones in de winkelstraten. Dat parkeerregime heeft immers tot doel om meer auto's aan te trekken.

Het nieuwe mobiliteitsbeleid zal pragmatisch worden toegepast. De visie van de plusnetten wordt toegepast bij gepland onderhoud en herinrichtingen van straten. De mobiliteitsaanpak wordt in de komende maanden door de centrale stad verder uitgewerkt.

#### ***Nota Parkeernormen***

Een belangrijk uitwerking van het beleid rond parkeerplaatsen wordt vastgelegd in de parkeernormen. Met parkeernormen verzekert het stadsdeel dat bij (nieuwbouw)ontwikkelingen in voldoende mate (dat wil zeggen: niet te weinig en niet teveel) parkeergelegenheid voor auto's en (brom)fietsen wordt gerealiseerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de beoogde functies, de bereikbaarheid per openbaar vervoer en de kenmerken van het gebied. Als gevolg van bepalingen in hogere regelgeving (Wet ruimtelijke ordening en Woningwet) moeten parkeernormen in een afzonderlijke nota worden opgenomen. Deze *Nota Parkeernormen* wordt nu gelijktijdig met deze nota ter besluitvorming voorgelegd.

#### *Uitgangspunten Nota parkeernormen*

Op verschillende plekken in deze Nota Parkeerbeleid wordt verwezen naar de *Nota Parkeernormen*. Samenvattend zijn de uitgangspunten van de Nota Parkeernormen als volgt te formuleren:

De Nota Parkeernormen streeft na dat gebieden 100% bereikbaar zijn. Dat wil zeggen dat als een gebied goed bereikbaar is per openbaar vervoer dan hoeft het minder goed bereikbaar te zijn per auto en vice versa. Als een gebouw zeer goed bereikbaar is per openbaar vervoer dan moet het zelfs mogelijk zijn om vergunningloze en autoloze gebouwen op te richten. De Nota kent een gebiedsgerichte uitwerking met verschillende parkeernormen voor verschillende functies. Uitgangspunt is dat parkeergelegenheid in inpandig of op eigen terrein gerealiseerd. Als een gebouw voorziet in zijn parkeerbehoefte dan komen gebruikers niet meer in aanmerking voor een parkeervergunning. Als niet wordt voldaan aan de parkeernorm en de toegenomen parkeerbehoefte wordt op straat afgewenteld dan dient er een financiële compensatie in het Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen gestort te worden. Dit Fonds wordt gebruikt om parkeervoorzieningen in het stadsdeel te realiseren. Kleine bouwprojecten kunnen vrijgesteld worden van verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

(Brom)fietsparkeren maakt onderdeel uit van de *Nota Parkeernormen*. Verder wordt in de Nota Parkeernormen beleid uitgewerkt ten aanzien van het opheffen van parkeerplaatsen. Ten slotte zal een parkeerbalans onderdeel zijn van elk project en zullen parkeerdrukmetingen en parkeerbalansen per buurt inzicht geven in de parkeerdruk, -capaciteit en -problemen in alle buurten in de oost.

### *Parkeerbalans per project*

Een parkeerbalans geeft een schatting van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een project of een gebied (vraag en aanbod). Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt rekening gehouden met verschillende functies, verwachte bezetting en de mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Per project wordt een parkeerbalans opgesteld.

### *Parkeerdrukmetingen*

Het uitvoeren van parkeerdrukmetingen geeft een beeld van het aantal parkeerplaatsen en het aantal geparkeerde auto's voor een project of gebied. Met deze metingen kan het effect van het parkeerbeleid worden getoetst. De parkeerdrukmetingen zijn ook belangrijk voor het vaststellen van vergunningenplafonds en het beoordelen van de haalbaarheid van ruimtelijke functies.

### *Parkeerbalans per buurt*

Per gebied wordt een parkeerbalans opgesteld. Dit dynamische document zal de actuele capaciteit per gebied weergeven. Deze balans geeft ook de mogelijkheid per gebied een quotum op te stellen van plekken die nog opgeheven kunnen worden. Periodiek (per jaar) zal voor de actualisering van deze parkeerbalans een parkeerdrukmeting uitgevoerd worden.

Parkeerdrukmetingen, de parkeerbalans (per buurt en project) zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de *Nota Parkeernormen*.

### ***Parkeerplaatsen buiten algemeen gebruik***

Het is het streven van het stadsdeel om zoveel mogelijk parkeerruimte in de openbare ruimte voor algemeen gebruik beschikbaar te hebben. In een aantal gevallen is het toewijzen van parkeerplaatsen aan specifieke kentekens of gebruikers wel gewenst.

### *Laad- en loshavens*

Voor ondernemers kunnen laad- en loshavens van groot belang zijn. Zij kunnen hiervoor aanvragen indienen bij het stadsdeel. Daar waar parkeergelegenheid schaars is moet terughoudend met de toekenning van laad- en loshavens worden omgegaan.

Het instellen van venstertijden maakt het dubbelgebruik van laad- en loshavens mogelijk en minimaliseert de invloed op de parkeerdruk.

#### **BELEIDSKEUZE 7**

Laad- en loshavens worden alleen ingesteld als de parkeerdruk binnen de venstertijden onder 90% is. In principe worden altijd zo krap mogelijke venstertijden gehanteerd.

### *Gehandicaptenparkeerplaats*

In paragraaf 5.2 wordt het beleid rond gehandicaptenparkeerplaatsen besproken.



### *Autodelen*

Autodelen is een belangrijk element in het bieden van alternatieven voor autobezit. Het levert het een bijdrage aan het verminderen van het aantal auto's op straat. Op dit moment zijn er 163 autodeelplekken in stadsdeel Oost. Voor het aanbod van autodelen is het stadsdeel afhankelijk van de organisaties die het autodelen aanbieden en financieren. Bij het instellen van nieuwe autodeelplekken is daarom de vraag naar autodelen leidend. Het stadsdeel stelt meer parkeerplaatsen beschikbaar als autodeelorganisaties daar om verzoeken.

### *Bouwwerkzaamheden, containers e.d.*

Door bouwwerkzaamheden, onderhoudswerkzaamheden of het plaatsen van containers en dergelijke kan parkeergelegenheid tijdelijk niet beschikbaar zijn. Er dient toestemming te zijn van het stadsdeel voor tijdelijke onttrekking van parkeerruimte. Hier moet een objectvergunning voor worden aangevraagd. Als het tijdelijk onttrekken van parkeergelegenheid een te hoge parkeerdruk oplevert, kan de verplichting worden opgelegd om deze parkeerruimte te compenseren. Als het gaat om parkeergarages in beheer van derden ligt de verantwoordelijkheid om al dan niet vervangende ruimte te organiseren niet bij het stadsdeel.

### *Pilots / elektrisch vervoer*

Voor het uitvoeren van pilots kan het stadsdeel parkeerplaatsen (tijdelijk) beschikbaar stellen. Ook voor oplaadpunten van elektrische vervoermiddelen in het kader van Amsterdam Elektrisch worden parkeerplaatsen vrij gemaakt. In eerste instantie worden op 16 locaties in het stadsdeel oplaadpunten gerealiseerd, deels voor Amsterdam Elektrisch en deels voor het project Car2go (zie hoofdstuk 6).

### **Opheffen van parkeerplaatsen**

Daar waar de parkeerdruk het toelaat kunnen parkeerplaatsen opgeheven worden. De ruimte die daarmee beschikbaar komt kan voor andere functies gebruikt worden. In dezelfde lijn worden bij het realiseren van parkeergarages één-op-één parkeerplaatsen in de nabije omgeving opgeheven. Voorwaarde is wel dat de parkeerbehoefte gelijk blijft. Het opheffen van parkeerplaatsen stimuleert het gebruik van parkeergarages.

#### **BELEIDSKEUZE 8**

Als de parkeerdruk het toelaat, kunnen bij herprofileringen en gebiedsbeheer parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden opgeheven.

Het stadsdeel voert geen actief beleid Het opheffen van parkeerplaatsen is aan de orde bij het opknappen van straten (herprofilering) en in het kader van gebiedsbeheer. Het stadsdeel stelt op basis van de parkeerbehoefte en de parkeerdruk van auto's en fietsen een maximum aan het aantal mogelijk op te heffen parkeerplaatsen vast in de nota Parkeerbeleid. Het opheffen van parkeerplaatsen wordt uitgewerkt in de *Nota Parkeernormen*.

### *Scooters en bakfietsen*

Zoals genoemd in de *Agenda Fiets stadsdeel Oost* ruilt het stadsdeel een beperkt aantal autoparkeerplaatsen in voor fietsparkeervoorzieningen als dit, na een lokale belangenafweging, nodig wordt geacht. Dit speelt met name in winkelgebieden. Op deze manier voorziet het stadsdeel in de groeiende vraag naar parkeerplaatsen voor (bak)fietsen en scooters. Dit wordt in 2012 verder uitgewerkt.

#### **BELEIDSKEUZE 9**

In 2012 wordt een parkeerbeleidsplan opgesteld voor stadsdeel Oost voor fietsen, bakfietsen en scooters. Voor dit plan zal niet alleen worden gekeken naar de knelpunten in winkelgebieden, maar naar alle knelpunten.



## 4.2 Parkeergarages

In het programma-akkoord 2010-2014 stelt het Dagelijks Bestuur dat ondergronds parkeren gestimuleerd moet worden. Als bij gelijkblijvende parkeerdruk een nieuwe parkeergarage wordt gerealiseerd moeten er één op één parkeerplaatsen op straat verdwijnen. De vrijgekomen openbare ruimte kan gebruikt worden voor bijvoorbeeld fietsparkeervoorzieningen, ondergrondse afvalcontainers, spel/recreatie of groenvoorzieningen. Hiermee wordt parkeerbeleid ingezet voor de verbetering van de openbare ruimte. Het één op één opheffen is niet altijd mogelijk omdat er regelmatig sprake is van verdichting waardoor er bij een project meer parkeerbehoefte ontstaat.

### **Stimuleren parkeren op eigen terrein**

Onder het stimuleren van het parkeren op eigen terrein valt ook het stimuleren van ondergronds parkeren. Een van de meest directe manieren om het parkeren op eigen terrein te bevorderen is het niet verlenen van een parkeervergunningen aan aanvragers die (kunnen) beschikken over een stallingsplaats bij hun woning of bedrijf (zie paragraaf 3.2).

In Oost-Watergraafsmeer is een Fonds Ondergronds Parkeren ingesteld. Dit fonds beoogt bij te dragen aan het realiseren van, bij voorkeur ondergrondse, parkeergelegenheid. Voor de uitvoering moeten nog beleidsregels opgesteld worden. Dit wordt besproken in de *Nota Parkeernormen*. Omdat het niet alleen gaat om ondergronds parkeren, spreken we van het Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen.

Via de parkeernormen wordt een verplichting opgelegd om bij nieuwbouw, sloop/nieuwbouw of functieverandering op eigen terrein in de parkeerbehoefte te voorzien. Onder strikte voorwaarden kan een ontwikkelaar hier van afwijken. Bij afwijking moet als compensatie per niet gerealiseerde parkeerplaats een bedrag gestort worden in het Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen. Centrale gedachte hierachter is dat de kosten voor het afwentelen van de parkeerdruk niet voor rekening van het stadsdeel moeten zijn. De normen en het fonds worden uitgewerkt in de *Nota Parkeernormen*.

#### **BELEIDSKEUZE 10**

Parkeervoorzieningen worden bij (ver)nieuwbouw in beginsel op eigen terrein gerealiseerd. Alleen gemotiveerd en in beperkte gevallen kan daar van worden afgeweken. Per niet gerealiseerde parkeerplaatsen wordt dan een storting in het Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen gedaan.

Het stadsdeel zet de middelen uit dit Fonds in om parkeerproblematiek aan te pakken door bijvoorbeeld bij te dragen in de realisatie van buurtgarages en parkeervoorzieningen voor bewoners.

### **Dubbelgebruik van parkeergarages**

Het stimuleren van dubbelgebruik van inbandige parkeervoorzieningen kan een substantiële bijdrage leveren aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Door buurtbewoners inbandig te laten parkeren kan het openbaar parkeerareaal afnemen en de kwaliteit van de openbare ruimte toenemen. Dubbelgebruik van inbandige parkeervoorzieningen stimuleren kan bijvoorbeeld door ontwikkelaars een gedeelte van de inbandige parkeervoorzieningen in een bouwblok te laten reserveren voor buurtbewoners, dubbelgebruik van parkeerplaatsen toe te staan in parkeergarages van bedrijven of andere instellingen (bijvoorbeeld parkeergarage Kohnstammhof van de HvA) of als gemeente zelf inbandige parkeerplaatsen te kopen en aan vergunninghouders beschikbaar te stellen (bijvoorbeeld parkeergarage Borneohof, een uitwerking van een besluit van voormalig Zeeburg). Het stadsdeel is geen partij bij dubbelgebruik van particuliere garages. We hebben geen actieve rol maar leggen ook geen beperkende regels op.

### **Verantwoord investeren in parkeergarages**

Ondergronds parkeren kan worden bevorderd door het uitbreiden van het aantal garageplaatsen. Het stadsdeel zal zelf geen parkeervoorzieningen aanleggen, maar kan wel bijdragen aan initiatieven van anderen. Dit kan bijvoorbeeld door het financieren van de onrendabele top, of door het financieren van een uitbreiding van de capaciteit van een project (zoals het Borneohof). Bij gelijkblijvende parkeerdruk kunnen er dan op straat parkeerplaatsen verdwijnen, zodat de totale parkeercapaciteit niet toeneemt. Voor deze investeringen is er het Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen. Aan dergelijke projecten stellen we goede randvoorwaarden, die nader worden uitgewerkt in het

uitvoeringsprogramma van het parkeerbeleid. Er mag bijvoorbeeld geen verkeersaantrekkende werking zijn.

### ***Inventarisatie garageplaatsen***

Het niet verlenen van een parkeervergunning aan aanvragers die over een eigen parkeerplaats of stallingsplaats beschikken is cruciaal in het terugdringen van het aantal geparkeerde auto's op straat en het beheersen van de parkeerdruk.

Op basis van de Parkeerverordening wordt geen parkeervergunning verleend aan aanvragers die beschikken of kunnen beschikken over een stallingsplaats. Om dit na te kunnen leven moet er een overzicht zijn van de stallingsplaatsen die per adres beschikbaar zijn. Op dit moment wordt dat in kaart gebracht voor IJburg en het Oostelijk Havengebied. Op termijn moeten deze gegevens voor heel Oost beschikbaar zijn. Het in een keer onderzoeken en inventariseren van het gehele stadsdeel is een kostbare aangelegenheid. Een meer pragmatische aanpak is om gebiedsgewijs te inventariseren en die gebieden te onderzoeken waar zich problemen voordoen. Projecten waar parkeren wordt ontwikkeld kunnen op een eenvoudige wijze gegevens over stallingsplaatsen opleveren. Door gegevens vast te gaan leggen in de bouwvergunning, grondexploitatie, koopcontracten et cetera, ontstaat op termijn een volledig beeld van de stallingsplaatsen die in het stadsdeel aanwezig zijn.

#### **BELEIDSKEUZE 11**

Pragmatisch investeren in een actueel overzicht van stallingsplaatsen.

Een goed overzicht van de bestaande parkeerplaatsen buiten de openbare ruimte maakt de controle op onterecht verstrekte parkeervergunningen mogelijk.

### ***Garageverordening***

Een garageverordening is een manier om grip te krijgen op de bestaande inpandige stallingsplaatsen. In Oost-Watergraafsmeer is indertijd een garageverordening aangenomen. Deze is echter niet van beleidsregels voorzien. In Zeeburg is geen garageverordening vastgesteld. Voor stadsdeel Oost moet dus een keus gemaakt worden of er wel of geen garageverordening komt.

Naar aanleiding van een rapport van de Gemeentelijke Ombudsman over de toepassing van de garageverordening in stadsdeel Centrum, kijken de stadsdelen samen naar de voor- en nadelen van een garageverordening. De Gemeentelijke Ombudsman signaleerde in zijn rapport dat de doelen die Centrum wilde bereiken (zicht krijgen op het aantal garageplaatsen) ook op een andere manier dan met het invoeren van een garagevergunning kan worden bereikt. Stadsdeel Oost streeft naar een beperking van het aantal regels. Als de informatie over stallingsplaatsen/garageplaatsen ook te verkrijgen is door onderzoek naar garages (zie 4.2), is dat een reden om af te zien van het invoeren van een garageverordening.

#### **BELEIDSKEUZE 12**

Het stadsdeel komt in samenspraak met de andere stadsdelen tot een voorstel omtrent een garageverordening.

## 5 Doelgroepenbeleid

Het parkeerbeleid is een algemeen beleid. Voor een aantal doelgroepen is er specifiek beleid.

### 5.1 Kraskaart en kraskaartvergunning

Het parkeerbeleid gericht op ouderen was in Oost-Watergraafsmeer en Zeeburg gelijk. Ter voorkoming van sociaal isolement van kwetsbare groepen door het invoeren van betaald parkeren is de kraskaartvergunning ingevoerd.

Een kraskaartvergunning wordt gratis verstrekt aan minder validen en 65-plussers. Deze vergunning is nodig om kraskaarten aan te schaffen. Met een geactiveerde kraskaart kan bezoek twee uur parkeren voor de prijs van één uur, oftewel een korting van 50%.

Op dit moment zijn er ongeveer 9400 65-plussers in Oost en zijn er 2.116 kraskaartvergunningen uitgegeven. De komende beleidsperiode gaan we de kraskaart meer promoten.

#### BELEIDSKEUZE 13

Actief verspreiden van informatie over de kraskaartvergunning onder de doelgroepen.

### 5.2 Gehandicapten en minder validen

Het beleid ten aanzien van gehandicapten en minder validen past zowel in Zeeburg als Oost-Watergraafsmeer in de stedelijke lijn. Gehandicapten komen in aanmerking voor een kraskaartvergunning (zie 8.1). Daarnaast zijn er gereserveerde parkeerplaatsen.

#### **Algemene gehandicapten parkeerplaats**

Beleid voor het aantal aan te leggen gehandicaptenparkeerplaatsen is opgenomen in de *Nota Parkeernormen*. Algemene gehandicapten parkeerplaatsen worden gerealiseerd bij gebouwen met een publieke functie. Daar waar geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd worden, worden ook geen gehandicapten parkeerplaatsen gerealiseerd.

Bij het aanleggen van algemene gehandicapten parkeerplaatsen stelt het stadsdeel zich vraagvolgend op. Voorkomen moet worden dat parkeerplaatsen uit het algemeen beschikbare areaal worden gehaald en vervolgens niet worden gebruikt. Naast een onnodige verhoging van de parkeerdruk werkt dit misbruik in de hand. Verder is het zo dat met een Amsterdamse gehandicaptenparkeervergunning op alle betaalde parkeerplaatsen gratis geparkeerd mag worden. Daarnaast mogen, volgens de RVV (zie paragraaf 2.2), de houders van een Europese gehandicaptenkaart overal parkeren, mits er geen verkeersonveilige situatie ontstaat.

#### **Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken**

Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken kan door iedere houder van een gehandicaptenvergunning voor bestuurders worden aangevraagd. Centraal in de toekenning van gehandicaptenparkeerplaats op kenteken staat een keuring door de GGD. Het stadsdeel handelt naar het oordeel van de GGD.

Daar waar in de openbare ruimte geen of weinig parkeerruimte beschikbaar is, is in de regel voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein en/of in garages beschikbaar. Voor gehandicapten die daardoor niet of niet voldoende worden gefaciliteerd, worden maatwerkoplossingen gezocht.

Door het toekennen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken daalt het aantal algemeen beschikbare parkeerplaatsen en stijgt de parkeerdruk in een straat. Het is echter niet wenselijk om hier een restrictief beleid te voeren. Wel kan bij vermoeden van fraude de controle aangescherpt worden.

### 5.3 Bezoekerspas

Het huidige bestuursakkoord in de centrale stad voorziet in de mogelijkheid om een bezoekerspas in te voeren. Naar alle waarschijnlijkheid wordt dit op korte termijn via een wijziging van de Parkeerverordening mogelijk gemaakt. Op dit moment loopt in stadsdeel Zuid een experiment met de bezoekerspas, waarin twee varianten uitgetoetst worden.

Een bezoekerspas maakt parkeren voor bezoekers goedkoper, bijvoorbeeld naar analogie van de kraskaart (zie paragraaf 5.1). Een dergelijke stimulering van autoverkeer past niet binnen de ambities op het gebied van bereikbaarheid en luchtkwaliteit. Ook kan door de toename van parkerende bezoekers de parkeerdruk te hoog worden. In afwachting van de resultaten van het experiment in stadsdeel Zuid, kiest het stadsdeel er vooralsnog voor om geen bezoekerspas in te stellen.

### 5.4 Sport

Op het gebied van sport wordt op dit moment beleid gevoerd ten aanzien van parkeervergunningen en parkeerregimes.

#### *Sportverenigingsvergunning*

In heel Oost kunnen sportverenigingen een aanvraag doen voor sportverenigingsvergunningen. Een door de sportkoepel NOC\*NSF erkende vereniging heeft per tien leden recht op één sportverenigingsvergunning. Deze vergunningen kunnen op code uitgegeven worden, zodat zoveel mogelijk vrijwilligers er gebruik van kunnen maken. In voormalig Oost-Watergraafsmeer geldt een regeling dat de eerste 10 vergunningen door het stadsdeel worden vergoed. Deze regeling bestond niet in Zeeburg. In de uniformering van beleid kiezen we voor het standpunt van Zeeburg. Met de sportverenigingsvergunning bieden we een faciliteit aan de verenigingen om vrijwilligers te laten parkeren. Het past niet in het parkeerbeleid voor deze groep vrijwilligers ook nog een deel van de vergunningen te financieren.

#### **BELEIDSKEUZE 14**

Per 1 november 2012 worden sportverenigingsvergunningen niet meer uit het parkeerfonds vergoed.

### 5.5 Economie

Om winkels en bedrijven bereikbaar te houden is parkeerbeleid nodig. Verschillende parkeerregimes die hiervoor kunnen worden ingezet worden besproken in paragraaf 3.1. Het beleid rond laad- en loshavens wordt beschreven in paragraaf 4.1.

Parkeerbeleid moet niet worden ingezet voor het woon-werk verkeer van personeel. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij het verstrekken van bedrijfsvergunningen op code de regels, zoals opgesteld in de Parkeerverordening strakker worden nageleefd.

#### *Parkeren bij evenementen*

Evenementen leveren een bepaalde mobiliteitsbehoefte. Deze behoefte kan niet altijd met het regulier aanbod van openbaar vervoer en binnen het bestaande parkeerareaal opgevangen worden. Er dienen dus voor de tijd van het evenement extra voorzieningen getroffen te worden. Deze voorzieningen bestaan uit aanvullend (openbaar of collectief) vervoer en het aanbieden van voldoende parkeergelegenheid (voor auto's, (brom)fietsen, motoren en andere voertuigen). Daarnaast kunnen er aanvullende eisen gesteld worden als blijkt dat er bijvoorbeeld veel mensen met een touringcar het evenement bezoeken. De initiatiefnemer van het evenement is verantwoordelijk voor het voldoende realiseren van parkeergelegenheid bij evenementen. Het uitgangspunt is dat de overlast voor bewoners, bedrijven en andere bezoekers van het stadsdeel beperkt blijft en dat de bereikbaarheid van het stadsdeel niet in het geding komt.

## **5.6 Overige doelgroepen**

Zeeburg en Oost-Watergraafsmeer hadden op identieke wijze vergunningen voor specifieke doelgroepen opgenomen in de respectievelijke uitwerkingsbesluiten. Deze doelgroepen zijn overgenomen in het *Uitwerkingsbesluit Oost*. Het gaat hier om de sportverenigingen, volkstuincomplexen, de ambulante handelaar, huisartsen en verloskundigen (belanghebbendenvergunning en belanghebbenden parkeerplaats), mantelzorgers, basisonderwijs en de politie. Er is geen voornemen om dit beleid te wijzigen.

Voor het beleid voor taxi's en het touringcarbeleid wordt de samenwerking gezocht met de Centrale Stad en de andere stadsdelen. Dit beleid zal in een later stadium integraal met de andere beleidsvelden vastgesteld worden.

## 6 Nieuwe ontwikkelingen

### 6.1 Ontwikkelingen

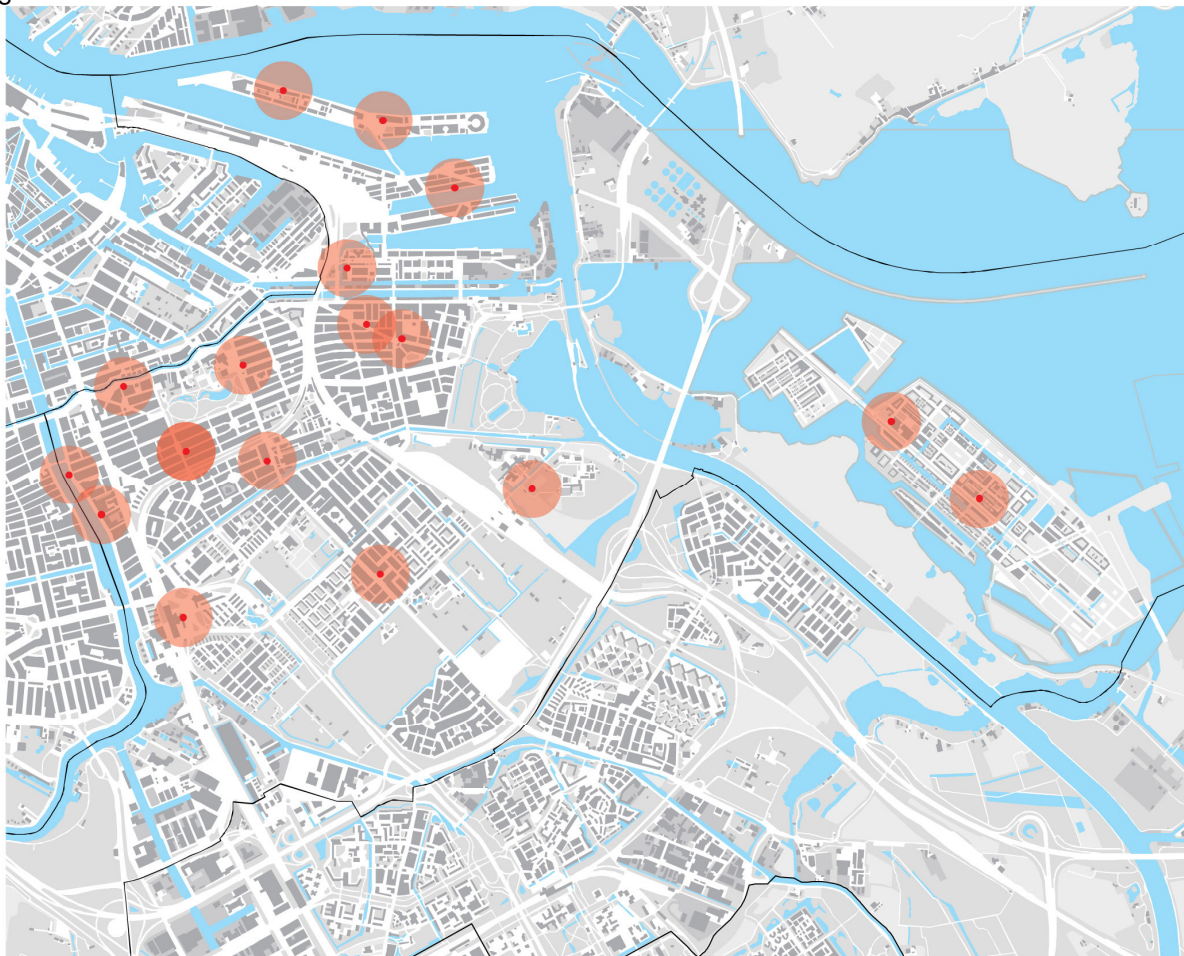
Het beleid dat in deze nota staat geeft instrumenten om de toenemende parkeerdruk van een groeiend Oost beheersbaar te houden en tevens de dienstverlening te verbeteren. Binnen Amsterdam zijn er echter ook een aantal ontwikkelingen gaande. Door deze ontwikkelingen te blijven volgen en waar mogelijk slim aan te haken kan de dienstverlening worden verbeterd en ontstaat er ruimte voor innovatie en experimenten. In deze paragraaf worden een aantal ontwikkelingen beschreven.

#### ***Epermixx – digitalisering vergunningen***

Met het verder digitaliseren van de uitgifte van vergunningen en de registratie van parkeerrechten ontstaan mogelijkheden om de dienstverlening te verbeteren. Door het mogelijk te maken om een eigen webpagina te maken kunnen inwoners van Oost op een makkelijke manier via het internet parkeerbepalingen regelen. Vergunningen aanvragen, kentekenwijzigingen doorgeven, directe inzage in wachtlijsten en het online aanschaffen van bijvoorbeeld dagkaarten.

#### ***Amsterdam Elektrisch***

In het kader van het grootstedelijke plan 'Schone Lucht voor Amsterdam' worden in Oost door het Programmabureau Luchtkwaliteit oplaadpunten gerealiseerd. Er wordt gestreefd naar een goede spreiding over de stad zodat het voor meerdere elektrisch rijders aantrekkelijk is om de oplaadpunten te gebruiken.

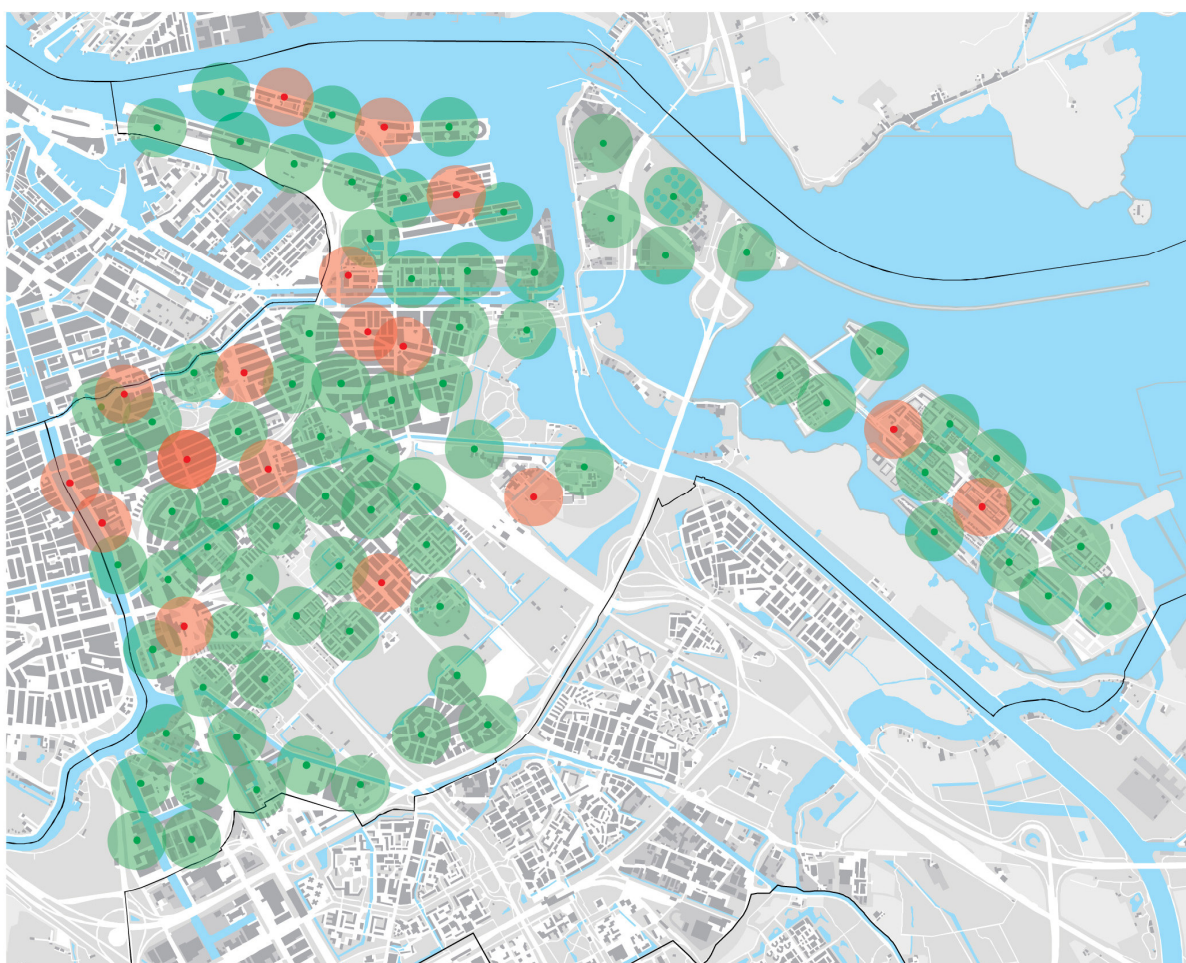


**Figuur 6.1** - Oplaadlocaties per 1 november 2011



Realisatie van oplaadpunten in openbare ruimte vindt plaats op basis van behoefte van rijders van elektrische auto's die op straat parkeren. Wanneer een van hen een verzoek indient, wordt door het Programmabureau Luchtkwaliteit samen met het stadsdeel gezocht naar een geschikte locatie. Een oplaadlocatie bestaat uit twee oplaadpunten en twee parkeerplaatsen. Per november 2011 zijn er 18 oplaadlocaties (zie afbeelding 6.1).

Afbeelding 6.2 geeft aan hoe een dekkend netwerk er uit zou zien. De cirkels met een straal van hemelsbreed 200 meter dienen ter indicatie van 300 meter loopafstand. Voor een dekkend netwerk is een uitbreiding met 77 oplaadlocaties nodig. Het Programmabureau Luchtkwaliteit heeft ook een prognose opgesteld voor de verwachte spreiding van de openbare oplaadpunten. Deze prognose is gebaseerd op aantal vertrekkende auto's, de huidige behoefte aan oplaadpunten, de wachttijden voor parkeervergunningen, het aantal hybride-rijders en het aantal leaserijders. De verwachting is dat er in oost eind 2013 behoefte is aan 163 oplaadlocaties in de openbare ruimte.



**Afb. 6.2** - Voor volledige dekking aan te leggen oplaadlocaties (77 stuks). De cirkels met een straal van hemelsbreed 200 meter dienen ter indicatie van 300 meter loopafstand.

**Overgang van Amsterdamse PRDB naar landelijke RPV**

In het verleden werden parkeerrechten (die van parkeervergunninghouders, belparkeeders en kortparkeeders die hun kenteken invoeren bij de automaat) digitaal opgeslagen in de Amsterdamse Parkeerrechten Database (PRDB). Per 1 januari 2012 worden alle Amsterdamse parkeerrechten (dus ook die van stadsdeel Oost) opgeslagen bij het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) in de Registratie Parkeer- en Verblijfsrechten (RPV). Het SHPV is een coöperatie door en voor gemeenten waarvan Amsterdam een van de oprichters is (zie voor achtergrondinformatie de website <http://www.shpv.nl/>). Door het overgaan naar de RPV ontstaan een aantal voordelen. Het RPV maakt afspraken met alle aanbieders van belparkeren. Daardoor wordt het deze aanbieders eenvoudiger hun

klanten landelijke dekking te bieden. Daarnaast daalt de vergoeding die verschuldigd is aan de aanbieders van belparkeren als gevolg van de landelijke afspraken. De database wordt onderhouden door de RDW die veel ervaring heeft met dergelijke systemen. Door het centraal registreren van verblijfsrechten ontstaat er een platform waar veel kennis en kunde bij elkaar komt en waardoor innovatie wordt gestimuleerd.

## 6.2 Experimenten parkeerbeleid

Om parkeerbeleid te ontwikkelen en nieuwe ideeën te toetsen is het uitvoeren van pilots/experimenten van groot belang. Met experimenten zetten we in op verbeteren van de dienstverlening, het verminderen van de parkeerdruk en slimmer, efficiënter en effectiever omgaan met autogebruik.

### ***Parkeren op afstand***

In gebieden met een hoge parkeerdruk en een gebrek aan openbare ruimte moet gezocht worden naar alternatieven. Ondergrondse garages zijn niet altijd een betaalbare oplossing. Een mogelijk alternatief is parkeren daar waar wel ruimte is: parkeren op afstand met een speciale vergunning. Voorwaarde is wel dat een parkeerterrein goed bereikbaar moet zijn en dat vervoer goed geregeld is. Als stimulans moet een vergunning voor parkeren op afstand wel significant goedkoper zijn. Parkeren op afstand sluit aan bij het experiment "Ringparkeren" van stadsdeel West. Bij Ringparkeren wordt ingezet op het benutten van parkeerruimte aan de Ring-A10, al dan niet in combinatie met P+R voorzieningen.

Parkeren op afstand kan een oplossing zijn voor de Swammerdambuurt. Onderzocht wordt of een terrein aan de Spaklerweg gevonden kan worden dat voor parkeren op afstand kan worden ingericht. Stadsdeel Zuidoost is mogelijk op zoek naar uitbreiding van de P+R Arena. Een uitbreiding van het aantal P+R plaatsen kan mogelijk ook aan de Spaklerweg worden ondergebracht.

### ***Autodeel VvE***

Het concept autodeel-VvE houdt in dat een aantal koopwoningen in één blok gemeenschappelijk auto's bezitten. Bewoners kopen een aandeel in de vereniging van eigenaren (VvE) en krijgen daarmee de beschikking over een collectief wagenpark bestaande uit diverse voertuigen, bijvoorbeeld elektrische stadsauto's, gezinsauto's en busjes. Het aandeel geeft recht op de beschikbaarheid. Via de maandelijkse VvE-bijdrage wordt het gebruik en de reserveringen voor beheer en onderhoud verrekend.

Dit concept kan worden uitgebreid naar een 'VvE Mobiliteit'. Naast het voertuigenpark kan er bijvoorbeeld ook een fietsenplan en een openbaar vervoersplan worden aangeboden. De voordelen zijn onder andere bewuster autogebruik, stimulering van alternatieve modaliteiten en de beschikking over diverse voertuigen. Aandachtspunten zijn de financiering en de kosten van beheer en exploitatie. Er wordt op dit moment door verschillende bedrijven aan een uitwerking van dit concept gewerkt. Teneinde het vertrouwen van ontwikkelaars in dit concept toe te laten nemen is het noodzakelijk dat er een businesscase wordt ontwikkeld die inzicht geeft in de kosten, opbrengsten en de betekenis voor bewoners.

### ***Car2Go***

Car2go is een onderneming van Daimler, die in Amsterdam een groot project is gestart met 300 elektrische deelauto's. De deelauto's hebben geen vaste standplaats en zouden door de hele stad vrij moeten kunnen parkeren. Dit zou kunnen door het aanpassen van het uitvoeringsbesluit 'stadsdeelbrede autodeelvergunning', maar bij voorkeur door het starten van een zogenaamd experiment ten aanzien van die (reeds bestaande) vergunning.

De auto's kunnen worden opgeladen bij de oplaadpunten die er nu al zijn en die de komende jaren gerealiseerd worden. De verwachting is dat er voornamelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande laadplekken. De huidige locaties bestaan uit twee parkeerplekken met twee oplaadpunten. Een van de punten wordt gebruikt door een 'vaste gebruiker', vaak degene die het laadpunt heeft aangevraagd, de ander is voor passanten. Het zijn openbare parkeerplaatsen en de 'vaste gebruiker' heeft dus geen rechten op de parkeerplek. Dit neemt niet weg dat voorkomen moet worden dat hij/zij moeilijk bij het 'aangevraagde' oplaadpunt terecht kan.

Op basis van de huidige aanvragen voor laadpunten zullen er in het 4e kwartaal van 2011 rond de 350 openbare laadpunten zijn in Amsterdam, waarvan 240 op straat. In stadsdeel Oost worden in eerste instantie 16 oplaadpunten gerealiseerd.



### ***Groen voor grijs – buurtgarages op basis van particulier/private investeringen***

Het stadsdeel heeft op dit moment onvoldoende middelen om zelf buurtgarages aan te leggen, maar kan wel investeringen van derden faciliteren. Het stadsdeel staat open voor initiatieven, maar wacht de markt af. Een mogelijkheid daarvoor is de particulier/private buurtgarage. Bewoners kopen zich in in een buurtparticipatiemaatschappij. Samen met een ontwikkelaar bouwen ze een parkeergarage onder een pleintje. In ruil daarvoor wordt de grond van de parkeerplaats op straat in erfpacht uitgegeven, zodat de bewoners hun voortuin uit kunnen breiden. Op dit moment wordt verkend of het faciliteren van een dergelijke buurtparticipatiemaatschappij haalbaar is.

### ***Innovatieve autodeelorganisaties***

Naast de bestaande autodeelorganisaties en –initiatieven (onder andere Greenwheels, ConnectCar en Car2Go) ontstaan er in Nederland steeds meer initiatieven waarbij vrienden en burens elkaars auto op een veilige manier kunnen huren. Op deze manier worden voertuigen en bijbehorende parkeerplaatsen effectiever en efficiënter gebruikt. Voorbeelden van dit soort initiatieven zijn WeGo, Snappcar en Mywheels. Een aantal van deze initiatieven (bijvoorbeeld WeGo) worden op dit moment, in de vorm van experimenten, in Amsterdam getest. Oost zet zich in om dit soort initiatieven ook in ons stadsdeel te kunnen laten floreren.

### ***Experiment bezoekersregeling***

In Amsterdam is al een bezoekersregeling voor 65+ers en gehandicapten. Zij kunnen een gratis kraskaartvergunning aanvragen om vervolgens kraskaarten te kopen. Kraskaarten geven een korting van ongeveer 50% op het straattarief. Zowel in het programma-akkoord van stadsdeel Zuid als in het programma-akkoord van de centrale stad staat de wens om een experiment te houden met een bezoekersregeling voor bewoners. Voormalig stadsdeel Zuideramstel heeft in februari 2010 ingestemd met een uitwerking voor een bezoekersregeling. In 2012 wordt in stadsdeel Zuid een experiment uitgevoerd met een bezoekersregeling. Om te kunnen onderzoeken wat de effecten zijn van een bezoekersregeling is ervoor gekozen om met twee soorten bezoekersregelingen te werken:

- Huishoudens kunnen maximaal 40 parkeeruren per maand kopen voor hun bezoek tegen een korting van 50% van het geldende straattarief.
- Huishoudens krijgen gratis 10 parkeeruren per maand.

Stadsdeel Oost wacht de resultaten van dit experiment af. Het al dan niet instellen van een bezoekersregeling is afhankelijk van het succes van het experiment en de wenselijk binnen stadsdeel Oost om een bezoekersregeling in te stellen.

## 7 Financiën

Het parkeerbeleid is een grote inkomstenpost voor het stadsdeel. Voor 2011 is aan inkomsten uit parkeerautomaten, vergunningenleges en naheffingsaanslagen (boetes) een bedrag van ca. 22 miljoen euro begroot. Hiervan wordt een deel afgedragen aan het Centraal Mobiliteitsfonds en worden bijdragen betaald aan het programma Voorrang voor een Gezonde Stad en aan de stedelijke bezuinigingstaakstelling. Ongeveer 11 miljoen euro wordt gebruikt voor uitvoering van beleid (inning, handhaving en automaten). Voor 2011 is een positief resultaat begroot van 4,7 miljoen Euro.

### 7.1 Parkeerfonds stadsdeel Oost

De Verordening op de Mobiliteitsfondsen van de centrale stad bepaalt dat de stadsdelen de netto opbrengst van het betaald parkeren in een apart Parkeerfonds storten. Oost zet het Parkeerfonds in ten behoeve van investeringen in de kwaliteit van de openbare ruimte in de breedste zin van het woord, conform de centraal stedelijke verordening.

De uiteindelijke besteding van het Parkeerfonds wordt door de stadsdeelraad vastgesteld als onderdeel van het Meerjarenprogramma Fondsen (MJP Fondsen). Het MJP Fondsen is een bijlage bij de programmabegroting waarin de verdeling van het Parkeerfonds, het ISV-fonds en de reserve Groot Onderhoud is opgenomen. Ieder jaar wordt de verdeling over projecten, waaronder projecten in de openbare ruimte, voor het dan voorliggende begrotingsjaar vastgesteld binnen een meerjarendoorkijk. Bij de Programmabegroting 2012 is het MJP Fondsen 2012-2015 vastgesteld. Daarin staat de verdeling van het Parkeerfonds, ISV-fonds en reserve Groot Onderhoud voor 2012 binnen een meerjarendoorkijk tot en met 2015.

### 7.2 Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen

Zoals beschreven in paragraaf 4.2 wordt er een Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen ingesteld, naar analogie van het Fonds Ondergronds Parkeren uit voormalig Oost-Watergraafsmeer. In de *Nota Parkeernormen* wordt het beleid ten aanzien van dit Fonds verder uitgewerkt.

#### Doel en besteding

Doel van het Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen is om te zorgen dat de bestaande parkeerbehoefte in het stadsdeel goed en zoveel mogelijk in pandig opgelost wordt. Dit zorgt voor minder auto's op straat dat weer kansen biedt voor een verbetering van de openbare ruimte. Door de investeringen die het stadsdeel doet vanuit dit fonds neemt de parkeerdruk op straat af en, door de afname van de parkeerdruk, kunnen waar mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte opgeheven worden. Ook de bestaande parkeervoorzieningen die dit doel dienen (bijvoorbeeld parkeergarage Borneohof en het dubbelgebruik van parkeergarage Kohnstammhof) kunnen uit het Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen gefinancierd worden. Het Fonds moet niet gezien worden als subsidieregeling voor de bouw van parkeervoorzieningen, maar als instrument om de doelstellingen van het parkeerbeleid te bereiken.

## Vulling

Het Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen wordt op twee manieren gevuld:

1. Door de bedragen die het stadsdeel ontvangt als financiële compensatie als bij (ver)nieuwbouw onvoldoende parkeervoorzieningen gerealiseerd worden en de extra parkeerbehoefte op de openbare ruimte afgewenteld wordt. Deze bedragen worden geormerkt en dienen gedeeltelijk op buurtniveau geïnvesteerd te worden in parkeervoorzieningen die de parkeerdruk in de omgeving doen verlagen.
2. Daarnaast kan de deelraad structurele en incidentele dotaties doen. In de afgelopen jaren is ongeveer 10% van de jaarlijkse toevoeging aan het Parkeerfonds aan parkeergarages besteed. Het voorstel is om dit te continueren door structureel een deel van de jaarlijkse toevoeging aan het Parkeerfonds in het Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen te storten. Deze middelen worden gebruikt voor het bijdragen aan of realiseren van (ondergrondse) parkeervoorzieningen in geheel stadsdeel Oost.

Het portefeuillehouder Parkeren zal samen met de portefeuillehouder Wonen en de portefeuillehouder Openbare Ruimte in een later stadium een plan opstellen voor de bestedingen vanuit het Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen. Daarnaast wordt een Verordening op het Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen opgesteld. De eisen aan parkeren bij (ver)nieuwbouw worden door het Dagelijks Bestuur vastgelegd in de *Nota Parkeernormen*.

### BELEIDSKEUZE 15

10% van de jaarlijkse toevoeging aan het stadsdeel Parkeerfonds wordt in het Fonds (Ondergronds) Parkeren gestort.

## 7.3 Kosten van handhaving

De Handhaving van het parkeerbeleid valt uiteen in twee delen. Enerzijds de handhaving op het betaald parkeren (fiscale handhaving) en anderzijds de handhaving op fout parkeren (Mulder handhaving). Op stedelijk niveau zijn er een aantal ontwikkelingen.

### **Fiscale handhaving**

De fiscale handhaving wordt op dit moment uitgevoerd door Cition BV. Op verzoek van de stadsdelen heeft B&W op 24 januari 2012 besloten dat de fiscale handhaving wordt uitbesteed. Gestreefd wordt naar het starten met de uitvoering conform de te publiceren aanbesteding in 2013, doch uiterlijk per 1 januari 2014. Naar verwachting zal de kwaliteit van de dienstverlening verbeteren tegen lagere kosten.

### **Mulder handhaving**

Per september 2011 gaat de handhaving van Mulderfeiten (fout parkeren) over van Dienst Stadstoezicht naar de stadsdelen. Op deze manier heeft het stadsdeel meer grip op het niveau van handhaving en meer controle over de handhaving. Daarnaast zorgt het overnemen van deze taken waarschijnlijk voor een kostenbesparing. De inzet van handhaving is vastgelegd in het *Handhavingsprogramma 2010-2014*.

### **Niveau van handhaving.**

Het niveau van handhaving is bepalend voor de kosten van handhaving. Bij handhaving van betaald parkeren is het zo dat verhogen van de inzet van handhaving aan de ene kant meer kosten betekent, maar aan de andere kant een hogere betalingsgraad oplevert. Het monitoren van de betalingsgraad is van belang om de inzet van handhaving te bepalen.

Daarnaast kan meer ingezet worden op het gezamenlijk optreden van fiscale- en mulderhandhaving. Hier kunnen afspraken over gemaakt worden als de nieuwe contractpartner bekend is (zie '*fiscale handhaving*').

#### 7.4 Financiële effecten voorgesteld beleid

Een aantal van de beleidsvoorstellen in deze nota heeft financiële gevolgen. Dit gaat om zowel positieve als negatieve effecten. De onderstaande tabel geeft een overzicht van deze financiële gevolgen.

	Incidenteel		Structureel (jaarlijks)	
	kosten	baten	kosten	baten
Afschaffen 10-centszones in winkelstraten	10.000			420.000
Uitbreiden betaald parkeren Zuider IJdijk/Diemerzeedijk			54.000	34.000
Versnelde vervanging draaiknop	590.000		545.000	300.000
Tarieven parkeervergunningen				160.000 (2013) 330.000 (2014 ev)
Onderzoek parkeerbeleid			65.000	
Onderzoek garagebezit	50.000			
<b>totaal</b>	<b>650.000</b>	<b>---</b>	<b>664.000</b>	<b>914.000 (2013)</b> <b>1.084.000 (2014 ev)</b>

## 8 Uitvoeringsprogramma

Het beleid dat met deze nota wordt vastgesteld, moet ook worden uitgevoerd. Dat is enerzijds de uitvoering van dienstverlening en handhaving, anderzijds de implementatie van beleid. Beleidswijzigingen moeten worden vastgelegd in de Verordening op de Parkeerbelasting van de centrale stad of het Uitwerkingsbesluit van het stadsdeel. Het niveau waarop een wijziging moet worden vastgelegd, is bepalend voor de termijn waarop een wijziging kan worden doorgevoerd. Het Uitvoeringsbesluit Oost is op korte termijn aan te passen. De Verordening Parkeerbelasting wordt door de Gemeenteraad vastgesteld. Voorstellen voor wijzigingen kunnen eenmaal per jaar door de stadsdelen worden aangedragen: vóór 1 augustus ingediende voorstellen worden meegenomen in een nieuwe verordening die per 1 januari daaropvolgend ingaat.

Onderwerp / Project	Omschrijving / resultaat	Doorlooptijd (datum gereed)	Kosten
Zwaarwegend advies Verordening Parkeerbelasting	Bespreken van het zwaarwegend advies op de Verordening Parkeerbelasting in de Commissie Openbare ruimte en Financiën	Jaarlijks in juni	Binnen bestaande formatie
Uitwerkingsbesluit Parkeren Oost	Bespreken van het Uitwerkingsbesluit Parkeren Oost in de Commissie Openbare ruimte en Financiën	Jaarlijks in november/december	Binnen bestaande formatie
Opheffen 10-centszones	Uitwerken van het opheffen van de 10-centszones	Per 1-1-2013	Binnen bestaande formatie
Invoeren Winkelstraatregime	Invoeren van winkelstraatregime in winkelgebieden	Per 1-1-2013	Binnen bestaande formatie
Aanpassingen vergunninggebieden	Uitwerken van nieuwe vergunninggebieden.	Per 1-1-2013 (deels) Per 1-1-2014 (deels)	Binnen bestaande formatie
Aanwijzen overloopvergunninggebieden	Uitwerken van nieuwe overloopvergunninggebieden.	Per 1-1-2013	Binnen bestaande formatie
Afschaffen tweede vergunning	Aanpassen van het uitwerkingsbesluit	Per 1-1-2013	Binnen bestaande formatie
Vervangen draaiknopautomaten	Vervanging van gebruiksonvriendelijke parkeerautomaten	Vervanging gedurende geheel 2012	Kosten eenmalig €590.000 en structureel 545.000. Opbrengsten € 300.000 structureel.
Parkeren scooter en bakfietsen	Plan opstellen voor het uitbreiden van mogelijkheden voor parkeren van scooters en bakfietsen	Medio 2012	Binnen bestaande formatie
Actualisering garagelijsten	In beeld brengen van bestaande stallingsplaatsen.	doorlopend	€50.000
Experimenten	Voorbereiden en uitvoeren van experimenten	doorlopend	€50.000 p.j.
Meting van betalingsgraad	Laten uitvoeren onafhankelijk onderzoek naar de betalingsgraad	doorlopend	€15.000 p.j.

**BIJLAGE 1 – Beleidskeuzes**

			Vastgelegd in	Wijzigen mogelijk per
<b>Hoofdstuk 3 - Betaald parkeren en vergunningenbeleid</b>				
1	Stadsdeel Oost zoekt voor de parkeerdruk op zaterdagmiddag in de Dapperbuurt naar een maatwerkoplossing anders dan het verhogen van de parkeertarieven.	p. 11	-	-
2	Op basis van de resultaten van de evaluatie kiest stadsdeel Oost niet langer voor 10-centszones in de winkelstraten.	p. 11	VPb	1 jan 2013
2a	Stadsdeel Oost kiest voor het handhaven van de 10-centszones bij sportvelden	p. 11	VPb	-
3	De voormalig 10ct-zones, voor zover gelegen in winkelgebieden, worden vervangen door een winkelstraatregime.	p. 12	VPb	1 jan 2013
4	Waar nodig wordt beleid uitgewerkt om vergunninggebieden te verkleinen.	p. 13	VPb	1 jan 2013
5	Met het herdefiniëren van de vergunninggebieden wordt ook uitgewerkt welke gebieden als overloopgebieden kunnen dienen	p. 14	VPb	1 jan 2013
6	Voor het hele stadsdeel gaat gelden dat er per adres slechts één parkeervergunning voor bewoners kan worden aangevraagd. Voor de tweede vergunning wordt een uitsterfbeleid gehanteerd.	p. 16	UB	Direct
<b>Hoofdstuk 4 – Parkeerplaatsen en parkeergarages</b>				
7	Laad- en loshavens worden alleen ingesteld als de parkeerdruk binnen de venstertijden onder 90% is. In principe worden altijd zo krap mogelijke venstertijden gehanteerd.	p. 19	VB	Direct
8	Als de parkeerdruk het toelaat, kunnen bij herprofilering en gebiedsbeheer parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden opgeheven.	p. 20	NPb	Direct
9	In 2012 wordt een parkeerbeleidsplan opgesteld voor stadsdeel Oost voor fietsen, bakfietsen en scooters. Voor dit plan zal niet alleen worden gekeken naar de knelpunten in winkelgebieden, maar naar alle knelpunten.	p. 20	-	Direct
10	Parkeervoorzieningen worden bij (ver)nieuwbouw in beginsel op eigen terrein gerealiseerd. Alleen gemotiveerd en in beperkte gevallen kan daar van worden afgeweken. Per niet gerealiseerde parkeerplaatsen wordt dan een storting in het Fonds (Ondergrondse) Parkeervoorzieningen gedaan.	p. 21	NPn	Direct
11	Pragmatisch investeren in een actueel overzicht van stallingsplaatsen.	p. 22	NPb	Direct
12	Het stadsdeel komt in samenspraak met de andere stadsdelen tot een voorstel omtrent een garageverordening.	p. 22	-	-
<b>Hoofdstuk 5 - Doelgroepenbeleid</b>				
13	Actief verspreiden van informatie over de kraskaartvergunning onder de doelgroepen.	p. 23	NPb	Direct
14	Per 1 november 2012 worden sportverenigingsvergunningen niet meer uit het parkeerfonds vergoed.	p. 24	NPb	Direct
<b>Hoofdstuk 7 - Financiën</b>				
15	10% van de jaarlijkse toevoeging aan het stadsdeel Parkeerfonds wordt in het Fonds (Ondergronds) Parkeren gestort.	p. 31	-	1 jan 2013

PV: Parkeerverordening; VPb: Verordening Parkeerbelaasting; UB: Uitwerkingsbesluit Parkeren Oost; VB: Verkeersbesluit

## BIJLAGE 2 – Tabel beleidseffecten

Beleid		Doelstellingen				
		Bereikbaarheid	Openbare Ruimte	Luchtkwaliteit	Economisch Klimaat	Totaal
Parkeergarages	Bouwen buurtgarages	+	+	•	•	++
	Opstellen Garageverordening	•	•	•	•	•
	Stimuleren garagegebruik	+	+	•	•	++
	Instellen Fonds Ondergronds Parkeren	•	+/-	•	+/-	+/-
	Parkeerplaatsen op straat vervangen	•	+	•	•	+
	Handhaving artikel 9.1	•	+	•	•	+
Betaald parkeren	Normaal regime	+	•	+	+/-	++
	Afschaffen 10-centszones	+	•	+	+/-	++
	Uitbreiden 10-centszones	-	-	-	+/-	---
	Invoeren winkelstraatregime	+	•	-	+	+
	Bezoekerspas invoeren	-	-	-	+/-	---
Parkeervergunningen	Afschaffen tweede vergunning	+	+	+	•	+++
	Verkleinen vergunninggebieden	+	•	+	+/-	++
	Vergroten vergunninggebieden	-	•	-	+/-	--
	Vergunningplafond omhoog	-	-	-	•	---
	Overloopvergunningen uitbreiden	-	-	-	•	---
	Financiering sportvergunning stoppen	+	•	+	•	++
Parkeerplaatsen	Uitbreiden autodeelplaatsen	+	•	+	•	++
	Parkeren voor bewoners invoeren	-	•	+/-	•	-
	Stimuleren elektrisch vervoer	•	•	+	•	+
	Parkeerplaatsen uitbreiden	+/-	-	-	+/-	--

+: positief effect, -: negatief effect, +/-: neutraal effect, •: geen effect

## BIJLAGE 3 – Relevante Beleidsdocumenten

### ***Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV)***

In het RVV staan bepalingen over parkeren. Definities van verkeersborden, verbodzones, belanghebbendenparkeerplaatsen. Met verkeersbesluiten op basis van het RVV kunnen parkeerverboden en belanghebbendenparkeerplaatsen als instrument ingezet worden om parkeren te reguleren.

### ***Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)***

Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is gebaseerd op de Wegenverkeerswet (WVW) en geeft nadere instructies over de plaatsing en het verwijderen van een verkeersteken (zoals een verkeersbord).

In het BABW wordt onder meer geregeld voor welke verkeerstekens een officieel verkeersbesluit is vereist en welke onderborden bijvoorbeeld mogen worden geplaatst. Tegen een verkeersbesluit kan bezwaar worden gemaakt. Verder zijn in het BABW regels gegeven voor de gehandicaptenparkeerkaart.

### ***Algemene plaatselijke verordening 2008 (APV)***

In de APV zijn acht artikelen opgenomen over parkeerexcessen. Dit zijn bijvoorbeeld bepalingen over het parkeren van grote voertuigen, reclamevoertuigen of wrakken, en een verbod op het reserveren van parkeerplaatsen.

### ***Regionaal verkeers- en vervoersplan***

De gemeente Amsterdam en de stadsdelen hebben het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan ondertekend. Daarin wordt onder andere het noodzakelijke parkeerbeleid in de regio omschreven. Ook op regionaal niveau gaan de betrokken overheden uit van de noodzaak het niet-noodzakelijk autoverkeer te beperken. Het regionaal parkeerbeleid dient daaraan een bijdrage te leveren. Daarnaast gaan zowel het gemeentelijk als het regionaal beleid uit van evenwichtige concurrentieverhoudingen tussen de verschillende stedelijke winkelgebieden.

### ***Structuurvisie***

In de Structuurvisie worden de uitgangspunten van het zogenaamde locatiebeleid beschreven. Het locatiebeleid is een vestigingsbeleid voor bedrijven en kantoren aan de hand van een indeling van Amsterdam in verschillende typen stedelijke milieus en de bereikbaarheid van deze stedelijke milieus. Aan de hand van de uitgangspunten in het Structuurplan en het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan van de Stadsregio Amsterdam is een Beleidsnota Locatiebeleid opgesteld. De structuurvisie en het locatiebeleid zijn met name input voor parkeernormen. Deze worden niet in het parkeerbeleid vastgelegd, maar in de *Nota Parkeernormen*.

### ***Voorrang voor een Gezonde Stad (2009)***

Het centraal stedelijke actieplan Voorrang voor een Gezonde Stad (VGS) is vooral gericht op minder en schoner autoverkeer, in het gebied binnen de ring A10 en ten zuiden van het IJ. Maatregelen die uit dit plan komen zijn onder andere het invoeren van de milieuzone voor vrachtverkeer en uitbreiding van het aantal P+R plaatsen. Voor het parkeerbeleid is de verhoging van de parkeertarieven het meest van belang. Ook is binnen de ring A10 verplicht betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 uur tot 21.00 uur ingevoerd. Uitzondering hierop zijn de bedrijventerreinen.

### ***Parkeren is Manoeuvreren 2001***

In 2001 heeft de gemeente Amsterdam de Nota Herijking Parkeerbeleid Parkeren is Manoeuvreren vastgesteld. In deze nota is de bevoegdhedenverdeling tussen centrale stad en stadsdelen vastgelegd met betrekking tot het betaald parkeren. De stadsdelen hebben slechts



een beperkte (beleids)vrijheid; wanneer zij wijzigingen willen doorvoeren in het regime van betaald parkeren dienen zij dit voor te leggen aan de centrale stad. De concrete maatregelen op het gebied van betaald parkeren (tarieven, bloktijden van betaald parkeren, soorten vergunningen et cetera) worden geëffectueerd door middel van de Parkeerverordening en de Verordening parkeerbelastingen. Deze verordeningen kunnen maximaal één maal per jaar gewijzigd worden.

#### ***Menukaart Parkeerregelingen 2004***

De Menukaart Parkeerregelingen geeft een 'menukaart' van maatregelen die getroffen kunnen worden op het gebied van parkeren. Het gaat bijvoorbeeld om de gebiedsgrenzen, bloktijden, uurtarieven en de mogelijkheden voor parkeerdurbeperking. Vrijwel al deze mogelijkheden zijn vastgelegd in de Parkeerverordening of de Verordening Parkeerbelasting Amsterdam

#### ***Parkeerverordening 2009***

Het stedelijke parkeerbeleid is uitgewerkt in de Parkeerverordening 2009. In deze verordening staan de kaders waarbinnen de stadsdelen kunnen opereren en de instrumenten die zij kunnen inzetten. De stadsdelen worden actief betrokken bij het opstellen van de parkeerverordening. In het algemeen is te stellen dat de Parkeerverordening stelt wat er kan, de uitwerkingsbesluiten van de stadsdelen wat waar wordt toegepast.

#### ***Verordening Parkeerbelastingen 2011***

De Verordening Parkeerbelasting regelt het betaald parkeren. In de bijlagen bij deze verordening is opgenomen waar en wanneer er betaald parkeren is en waar welke tarieven van kracht zijn. Ook worden in deze bijlagen de grenzen van de vergunninggebieden vastgelegd en de tarieven van parkeervergunningen.

Het instellen van deelvergunninggebieden, (deel)vergunningenplafonds en het aantal per adres uit te geven vergunningen wordt door het stadsdeel bepaald. Dit wordt vastgelegd in het Uitwerkingsbesluit.

#### ***Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening stadsdeel Oost 2011***

Het uitwerkingsbesluit is ieder jaar stelt het dagelijks bestuur het uitwerkingsbesluit vast. In dit besluit wordt de parkeerverordening verder uitgewerkt. Hierin zijn onder ander opgenomen, de omschrijving van vergunninggebieden en deelvergunninggebieden, de (deel)vergunningenplafonds, nadere regels met betrekking op uitgifte van vergunningen (typen, aantallen), en nadere bepaling over geldigheid van vergunningen.

Hoewel het vaststellen van het uitwerkingsbesluit een bevoegdheid van het dagelijks bestuur is, zal de raad worden betrokken bij het opstellen van het besluit.