

ONDERZOEKSRAPPORT

# Parkeren in Amsterdam

Een vergelijking tussen zeven stadsdelen

oktober 2013

Rekenkamer Stadsdelen Amsterdam

R a

P





ONDERZOEKSRAPPORT

# Parkeren in Amsterdam

Een vergelijking tussen zeven stadsdelen

oktober 2013



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding	5
1.2	Verdeling bevoegdheden Amsterdams parkeerbeleid	10
1.3	Afbakening van het onderzoek: wat wel?	11
1.4	Afbakening van het onderzoek: wat niet?	11
1.5	Probleemstelling, onderzoeksvragen en beoordelingskader	12
1.6	Opbouw van het onderzoeksrapport	13
<b>2</b>	<b>Parkeerbeleid stadsdelen</b>	<b>15</b>
2.1	Beoordelingskader	15
2.2	Centrum	19
2.3	West	26
2.4	Zuid	34
2.5	Oost	41
2.6	Nieuw-West	49
2.7	Noord	56
2.8	Zuidoost	63
2.9	Conclusie	70
<b>3</b>	<b>Uitvoering parkeerbeleid stadsdelen</b>	<b>73</b>
3.1	Beoordelingskader	73
3.2	Wijktypen en gebiedschillen	74
3.3	Parkeeroplossingsrichtingen	76
3.4	Toepasbaarheid oplossingsrichtingen	78
3.5	Beoogde effecten per maatregel	80
3.6	Centrum	82
3.7	West	90
3.8	Zuid	99
3.9	Oost	106
3.10	Nieuw-West	112

3.11	Noord	117
3.12	Zuidoost	123
3.13	Conclusie	129
<b>4</b>	<b>Opvattingen bewoners over parkeren</b>	<b>133</b>
4.1	Gewenste verbeteringen in de buurt	133
4.2	Centrum	135
4.3	West	138
4.4	Zuid	141
4.5	Oost	144
4.6	Nieuw-West	147
4.7	Noord	150
4.8	Zuidoost	153
4.9	Conclusie	155
	<b>Bijlage 1 - Overzicht wijktypen</b>	<b>159</b>
	<b>Bijlage 2 - Overzicht parkeermaatregelen</b>	<b>169</b>
	<b>Bijlage 3 - Groepsgesprekken</b>	<b>171</b>
	<b>Bijlage 4 - Overzicht met geraadpleegde documenten</b>	<b>173</b>
	<b>Bijlage 5 - Overzicht met geïnterviewde personen</b>	<b>179</b>

# 1 Inleiding

Dit document beschrijft de bevindingen van het onderzoek die de Rekenkamer Stadsdelen Amsterdam ('rekenkamer') heeft uitgevoerd naar het parkeerbeleid van de Amsterdamse stadsdelen. In dit inleidende hoofdstuk gaan wij achtereenvolgens in op de aanleiding voor het onderzoek, de verschillende bevoegdheden tussen centrale stad en stadsdelen op parkeergebied, de afbakening en reikwijdte, de probleemstelling en de bijbehorende onderzoeksvragen en beknopt op het door ons gehanteerde beoordelingskader. Het hoofdstuk sluit af met een korte toelichting op de opbouw van ons rapport.

## 1.1 Aanleiding

De rekenkamer heeft het 'Onderzoeksprogramma 2012 Rekenkamer Stadsdelen Amsterdam' vastgesteld op 21 december 2011. Hierin staat welke onderzoeken de rekenkamer in 2012 uitvoert. Eén van de onderzoeken is een onderzoek naar het parkeerbeleid. Bij de selectie van het parkeerbeleid als onderzoeksonderwerp in 2012 speelden de volgende criteria een rol:

- politiek en maatschappelijk belang;
- financieel belang;
- ontwikkelingen in het parkeerbeleid.

### *Politiek en maatschappelijk belang*

Het parkeerbeleid in de verschillende Amsterdamse stadsdelen levert veel politieke en maatschappelijke discussie. Dat komt omdat het parkeerbeleid altijd van invloed is op verschillende doelgroepen met soms tegengestelde parkeerbehoeften (zie Tabel 1.1).

Tabel 1.1 - Doelgroepen en hun parkeerbehoeften

doelgroep	behoefte aan
bewoners	<ul style="list-style-type: none"><li>• Het zoveel mogelijk weren van auto's.</li><li>• Een (zo goedkoop mogelijke) parkeerplek dicht bij de woning.</li><li>• De mogelijkheid voor bezoekers om auto in de buurt te parkeren.</li><li>• Gewenste parkeergelegenheid: overwegend s' avonds, 's nachts en in het weekend.</li></ul>
ondernemers	<ul style="list-style-type: none"><li>• Parkeerplaatsen nabij winkels, zodat bezoekers met de auto kunnen komen.</li><li>• Gewenste parkeergelegenheid: overdag en doordeweeks.</li></ul>
werknemers	<ul style="list-style-type: none"><li>• Een parkeerplek overdag om met de auto naar het werk te komen.</li><li>• Gewenste parkeergelegenheid: overdag en doordeweeks.</li></ul>
bezoekers	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tijdelijke parkeerplek om bijvoorbeeld op visite te gaan of om een evenement te bezoeken.</li><li>• Gewenste parkeergelegenheid: overdag en 's avonds en in het weekend.</li></ul>

Stadsdelen staan voor de ingewikkelde taak om een evenwicht te vinden tussen de wensen van de bewoners, de bezoekers en de bedrijven die gevestigd zijn in het stadsdeel. Hierbij worden naast de parkeerbehoeften ook aspecten van leefbaarheid en bereikbaarheid van het stadsdeel betrokken, rekeninghoudend met de beleidskaders die de centrale stad rondom parkeren heeft opgesteld. Het is hierbij vrijwel onmogelijk om aan alle behoeften van de verschillende betrokken te voldoen. Dit maakt het parkeerbeleid bijna per definitie tot een politiek gevoelig onderwerp, waartegen verschillende belangengroepen tegen in het geweer kunnen komen.

#### *Financieel belang*

Het parkeerbeleid vergt een actieve betrokkenheid van stadsdelen. Zij dienen niet alleen een infrastructuur aan te leggen (onder andere bestaande uit parkeerplekken, -borden, -automaten en -verwijssystemen) waarmee zij de gewenste sturing geeft aan het beleid, ook zal zij (direct of indirect) moeten beschikken over een organisatie die het parkeerbeleid uitvoert. Tegenover deze investeringen staan vaak inkomsten door het heffen van parkeerbelastingen. Dit gaat echter niet voor elke parkeermaatregel op.

Vanaf 1991 wordt het parkeren in Amsterdam gereguleerd met zowel fiscale als niet-fiscale instrumenten. Sinds dat jaar zijn alle gemeenten namelijk bevoegd, om in het kader van de parkeerregulering, parkeerbelastingen te heffen en daarmee niet alleen op algemene parkeerregels, maar ook fiscale parkeerregels bestuursrechtelijk te kunnen handhaven. Hoewel de fiscale en niet-fiscale mogelijkheden tot reguleren van het parkeren elkaar overlappen zijn ze gebaseerd op verschillende regelingen die ook op het gebied van (uitvoerings)kosten en opbrengsten fundamenteel van elkaar verschillen.

De fiscale maatregelen zijn geregeld in artikel 225, 234 en 235 van de Gemeentewet en in de Parkeerverordening 2009 en Verordening Parkeerbelastingen 2012. Opbrengsten van het fiscale regime komen ten goede aan de gemeente, evenals de opbrengsten van de opgelegde sancties (de naheffingsaanslag), terwijl ook de kosten van het wegslepen of verwijderen van een wielklem kunnen worden verhaald. Hiermee maakt fiscaal parkeren het niet alleen mogelijk om de handhaving kostendekkend te maken. Een mogelijk surplus aan inkomsten kan zelfs naar een mobiliteitsfonds vloeien waar mobiliteitsgerichte investeringen uit kunnen worden gedaan.

De niet-fiscale maatregelen, zoals blauwe zones, hebben als wettelijke basis de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994 en meer in bijzonder het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Rvv). Daarnaast zijn er gemeentelijke regels opgenomen in de APV die van toepassing zijn op de niet-fiscale regulering. In tegenstelling tot het fiscale regime vloeien parkeerboetes van niet-fiscale maatregelen hoofdzakelijk naar het Rijk, in de vorm van een Wet Mulderbeschikking. De gemeente maakt dan de kosten voor de handhaving van de regels en de aanpassingen en het onderhoud van de openbare ruimte en voorzieningen, terwijl de opbrengsten grotendeels naar de kas van het Rijk vloeien. Bovendien wordt, vanwege de verschillende wettelijke basis, de handhaving van niet-fiscale maatregelen niet door Cition uitgevoerd. Cition is



gemandateerd door het College van B&W tot inspecteur der belastingen. De niet-fiscale handhaving wordt uitgevoerd door Bijzondere Opsporingsambtenaren (BOA's) die in dienst zijn bij de stadsdelen en dienst Stadstoezicht.

Hierna zal uitsluitende worden ingegaan op de fiscale parkeeropbrengsten en -bestedingen van stadsdelen.

#### Fiscale parkeeropbrengsten en -bestedingen

De gemeente Amsterdam ontving in 2012 bijna € 160 miljoen aan parkeerinkomsten (zie ook Tabel 1.2 voor een nadere detaillering van de opbrengsten) uit de fiscale instrumenten. Deze parkeerinkomsten bestaan voor een belangrijk deel uit de inkomsten voor betaald parkeren op straat door bezoekers en de inkomsten van vergunningen door bewoners en bedrijven. De stadsdelen innen deze parkeerinkomsten maar dragen een deel daarvan af aan het centraal mobiliteitsfonds van de centrale stad. Hierover maken de centrale stad en de stadsdelen periodiek afspraken, waarvan de meest recente afspraken op 1 juni 2011 (geldend tot en met 2016) door de gemeenteraad zijn vastgesteld. De afdrachten van de stadsdelen aan het centraal mobiliteitsfonds bestaan uit:

- een vast deel in de vorm van
  - een per stadsdeel vastgestelde bedrag voor de afdracht aan het Centraal Mobiliteitsfonds (CMF) en het programma Voorrang voor een Gezonde Stad (VGS);
  - een bijdrage aan de bezuinigingstaakstelling;
- een variabel deel in de vorm van een percentage van de inkomsten aan betaald parkeren.

Het bedrag dat voor de stadsdelen overblijft na afdracht aan het centraal mobiliteitsfonds (netto parkeerinkomsten) kunnen de stadsdelen volgens de *Verordening Mobiliteitsfonds Amsterdam 2011* besteden aan:

- kosten voor inning administratie en handhaving van de parkeervoorschriften; maatregelen voor verkeers- en vervoersbeleid, mits deze het centrale verkeers- en vervoersbeleid niet tegenwerken<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Voor de opbrengsten uit naheffingen geldt dit niet. Deze kunnen door de stadsdelen vrij besteed worden.

Tabel 1.2 - Overzicht parkeeropbrengsten -bestedingen stadsdelen 2012

	Centrum (x € miljoen)	Nieuw-West (x € miljoen)	Noord (x € miljoen)	Oost (x € miljoen)	West (x € miljoen)	Zuid (x € miljoen)	Zuidoost (x € miljoen)	Haven (x € miljoen)	Totaal (x € miljoen)
Bezoekersparkeren	30,8	3,5	1,9	14,1	19,4	35,2	0,1	1,3	106,3
Parkeervergunningen	8,1	1,1	0,1	6,3	7,2	10,9	0,1	0,1	33,8
Naheffingen	3,7	1,5	0,7	4,0	4,0	5,2	0,1	0,2	19,3
<b>Bruto parkeeropbrengsten</b>	<b>42,6</b>	<b>6,1</b>	<b>2,7</b>	<b>24,4</b>	<b>30,6</b>	<b>51,3</b>	<b>0,3</b>	<b>1,5</b>	<b>159,4</b>
Afdracht CMS	11,2	0,7	0,3	5,0	6,9	11,8	0,0	0,3	36,2
Afdracht VGS	0,6	0,0	nvt	0,0	0,0	0,5	nvt	nvt	1,0
Afdracht taakstelling 2010	3,1	0,3	0,2	0,9	1,0	2,6	0,0	n.v.t.	8,0
Afschrijving automaten	1,5	0,5	0,1	1,4	1,1	1,7	0,0	0,1	6,4
Handhaving & vergunningen	7,8	2,3	1,1	7,3	7,8	11,9	0,1	0,2	38,4
Beheer & onderhoud	1,6	0,6	0,1	1,4	1,3	2,3	0,0	0,1	7,4
<b>Totale bestedingen</b>	<b>25,7</b>	<b>4,4</b>	<b>1,8</b>	<b>15,8</b>	<b>18,2</b>	<b>30,8</b>	<b>0,2</b>	<b>0,6</b>	<b>97,5</b>
<b>Netto parkeeropbrengsten</b>	<b>16,9</b>	<b>1,7</b>	<b>0,9</b>	<b>8,6</b>	<b>12,5</b>	<b>20,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>	<b>61,9</b>

Bron: Parkeer Regie Orgaan (DIVV/PRO) augustus 2013

Uit tabel 1.2 valt op te maken dat de stadsdelen in 2012 ruim € 159 miljoen aan parkeerinkomsten ontvingen. Hiervan droegen zij € 36 miljoen af aan het centrale mobiliteitsfonds van de centrale stad en besteedden zij € 38 miljoen aan handhaving en kosten voor vergunningen. Daarnaast maakten de stadsdelen gezamenlijk nog zo'n € 23 miljoen aan parkeerderelateerde kosten. Dat betekent dat ze gezamenlijk in 2012 bijna € 62 miljoen aan netto parkeeropbrengsten zelf konden besteden. De verschillen tussen de stadsdelen aan netto parkeerinkomsten zijn groot. Dit hangt uiteraard samen met de mate waarin in een stadsdeel fiscaal parkeren is ingevoerd. Stadsdeel Zuid heeft met € 20,4 miljoen de hoogste netto parkeerinkomsten, gevolgd door stadsdeel Centrum (€ 16,9 miljoen). Daarna komen de stadsdelen West (€ 12,5 miljoen) en Oost (€ 8,6 miljoen). Stadsdeel Zuidoost had in 2012 geen netto parkeeropbrengsten. Stadsdeel Noord en de Haven ontvingen in 2012 elk bijna € 1 miljoen aan netto parkeerinkomsten. Voor stadsdeel Nieuw West was dat € 1,7 miljoen.

#### *Ontwikkelingen in het parkeerbeleid*

Hoewel betaald parkeren in Amsterdam al sinds de jaren zestig bestaat, wordt dit instrument pas vanaf begin jaren negentig op grote schaal gebruikt. Na de binnenstad introduceerden ook andere stadsdelen een fiscaal parkeerregime met als resultaat dat automobilisten anno 2013 voor het gebruik van vrijwel alle parkeerplaatsen binnen de ring A10 dienen te betalen. Oorspronkelijk werd het parkeerbeleid voornamelijk ingezet voor het reguleren van vraag en aanbod. Dat is echter al lang niet meer het geval. Het huidige parkeerbeleid, zowel op stedelijk als stadsdeel niveau, is een

onderdeel van het overkoepelende beleid om de leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren. Dit maakt het steeds complexer om het parkeerbeleid vorm te geven waarbij rekening wordt gehouden met allerlei verschillende en soms tegenstrijdige doelen.

De Amsterdamse stadsdelen kennen grote historische verschillen in de ontwikkeling van hun parkeerbeleid. Dit illustreert ook de grote mate van beleidsvrijheid die de Amsterdamse stadsdelen hebben binnen een aantal door de centrale stad vastgestelde kaders: bijvoorbeeld de *Parkeerverordening*, de *Menukaart parkeren* en *Voorrang voor een gezonde stad*. De stadsdelen buiten de ring startten pas recent met een parkeerbeleid waarin betaald parkeren is opgenomen en in grote delen van deze stadsdelen is (nog) geen fiscaal parkeerregime ingevoerd. De stadsdelen binnen de ring zijn al langer met het parkeerbeleid bezig en zetten naast fiscaal parkeren andere instrumenten in om aan het parkeerbeleid vorm te geven (bijvoorbeeld de bouw van parkeergarages).

#### *Kader 1. Parkeerplan Amsterdam 2012*

In november 2012 heeft de centrale stad het parkeerplan Amsterdam 2012 gepresenteerd. Het plan, dat gericht is op de doelgroep 'bewoners' (waaronder ondernemers gevestigd in vergunninggebieden), heeft tot doel om in relatief korte tijd (tot 2020) de belangrijkste problemen van deze doelgroep te bestrijden:

- bewoners met een vergunning ondervinden last van de lange zoektijden en het vele onnodige verkeer;
- de lange wachtlijsten voor een parkeervergunning tasten het vestigingsklimaat aan;
- het doel om het gebied binnen de ring autoluw in te richten komt slechts beperkt gerealiseerd.

De uitvoering van het parkeerplan bestaat enerzijds uit een aantal maatregelen, dat de parkeercapaciteit voor vergunninghouders vergroot (openstellen van parkeergarages en het faciliteren van ringparkeren) en anderzijds uit maatregelen die de parkeerfaciliteiten voor ondernemers verbeteren (uitgifte van ondernemersjaarkaarten). Daarnaast bestaat het voornemen om een jaarlijkse parkeerbarometer op te stellen. Hierin wordt verslag gedaan over de parkeerdruk, wachtlijsten, het gebruik van de ondernemerskaart en ontwikkelingen in de parkeercapaciteit.

In 2013 zijn de eerste 100 plekken (in de gemeentelijke parkeergarage Markenhoven) beschikbaar gesteld aan vergunninghouders en is de parkeerplanbarometer vastgesteld en uitgevoerd (met een nulmeting met als peildatum 1 januari 2013).

## 1.2 Verdeling bevoegdheden Amsterdams parkeerbeleid

Amsterdam streeft er naar om haar parkeerbeleid op een zo uniform mogelijke wijze in te vullen. Volledig uniform parkeerbeleid wordt niet wenselijk geacht omdat de verschillende stadsdelen en buurten zodanig van elkaar verschillen dat dezelfde aanpak niet altijd het optimale effect zou hebben. Op basis van de Gemeentewet worden de kaders voor het parkeren in Amsterdam door de gemeenteraad vastgesteld in de Parkeerverordening en in de Verordening Parkeerbelasting. Laatstgenoemde stelt jaarlijks de kaders voor het fiscaal parkeren (tarieven van de parkeervergunningen en de tijdgebonden parkeerrechten) vast. In de Parkeerverordening worden de kaders voor het 'algemene' parkeerbeleid gegeven, zoals de verschillende soorten parkeervergunningen. Deze kaders worden door het college en de dagelijkse besturen van de stadsdelen nader ingevuld in regelingen (uitwerkingsbesluiten en uitvoerings- en aanwijzingsbesluiten Parkeerverordening).

De stadsdelen komen met voorstellen (door middel van zwaarwegende adviezen aan het college van B&W) voor de gebieden waar betaald parkeren geldt en welke tarieven gelden voor bezoekersparkeren en parkeervergunningen. De adviezen die binnen de kaders van de verordening vallen worden in principe overgenomen. Wanneer de adviezen wegens zwaarwegende redenen niet passen binnen het bestaande beleid, kan door het college van deze regel worden afgeweken. Naast de (indirecte) invloed die stadsdelen uit kunnen oefenen op de centrale parkeerverordening kunnen zij bij een aantal regelingen en vergunningen kiezen of ze deze in willen voeren. De keuzes die stadsdelen hierin maken komen in de uitwerkingsbesluiten tot uitdrukking. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het vaststellen van parkeerduurbeperking, het afgeven van belanghebbende vergunning, of het instellen van overloopgebieden voor vergunninghouders.

### *Kader 2. Herinrichting parkeerketen en PRO*

De gemeente Amsterdam (de stadsdelen en de centrale stad) werkt in het programma één stad één opgave de komende jaren aan een omvangrijke bezuinigingsopgave. Één van de manieren om dat te realiseren is het herinrichten van de (fiscale) parkeerketen. Het college van B&W heeft op 12 september 2012 hiermee ingestemd en heeft een parkeerregieorgaan (PRO) opgericht dat uitvoering zal geven aan de plannen. De taken en bevoegdheden tussen stadsdelen en de centrale stad blijven ongewijzigd maar PRO verzorgt wel vanaf 2013 het opdrachtgeverschap van de parkeerdienstverlening, inhoudelijk contractbeheer en financiën namens de stadsdelen en de centrale stad. Het werkpakket van PRO zal in 2013 in het teken staan van digitalisering van de processen rondom fiscaal parkeren. In 2014 staat PRO voor de opgave om de aanbesteding van de fiscale parkeerhandhaving en het beheer van de parkeerautomaten vorm te geven en te realiseren. Vanaf 2015 zal de winnaar van de aanbesteding zorg dragen voor de uitvoering handhaving en beheer.

### *Kader 3. Herinrichting Bestuurlijk Stelsel*

Het wetsvoorstel tot afschaffing van de deelgemeenten, waarmee de Eerste Kamer op 5 februari 2013 heeft ingestemd, verplicht Amsterdam tot een ander bestuurlijk stelsel te komen. Dit besluit heeft organisatorische gevolgen. De stadsdeelbesturen zullen plaatsmaken voor bestuurscommissies die in vergelijking met de huidige stadsdelen minder bevoegdheden zullen hebben. Dit zal zijn weerslag hebben op de bevoegdheidsverdeling van het Amsterdamse Parkeerbeleid. De lokale beleidsinvulling over parkeren in de nieuwe situatie is ten tijde van het rekenkameronderzoek nog niet uitgewerkt. Pas na de raadsverkiezingen in 2014 zal het beleidskader met bijbehorende vrijheidsgraden voor de bestuurscommissies worden ingevuld. Het huidige college heeft, in antwoord op raadsvragen, wel haar verwachtingen toegelicht:

*‘Bij kaderstelling op het gebied van parkeren denkt het College aan het volgende:*

- Er komen stedelijke kaders voor het parkeerbeleid (zoals het parkeerplan en de parkeerverordeningen). De bestuurscommissies hebben een adviserende rol bij het opstellen daarvan.*
- De bestuurscommissies dragen zorg voor de beleidsinvulling op de hoogte van vergunningplafonds en -tarieven binnen stedelijke kaders (bandbreedtes) en de locatie van straatparkeerplaatsen (ambitie autoluw parkeerplan).*
- Gemeentebestuur en bestuurscommissies zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het parkeerbeheer en -handhaving. De bestuurscommissies bepalen de prestaties met betrekking tot parkeerbeheer en -handhaving aan de hand van een door de centrale stad opgestelde ‘menukaart’. De centrale stad contracteert op basis hiervan de beheers- en handhavingsactiviteiten.’*

### **1.3 Afbakening van het onderzoek: wat wel?**

Met dit onderzoek brengt de rekenkamer in kaart welke doelen de verschillende stadsdelen nastreven bij de uitvoering van hun huidige parkeerbeleid en of er samenhang tussen de verschillende doelen bestaat. Naast de beoordeling van de samenhang zal ook worden nagegaan of de doelen die gesteld zijn helder en concreet geformuleerd zijn. In dit onderzoek is tevens voor een aantal wijken in kaart gebracht welke instrumenten gedurende 2008 tot 2012 zijn ingezet in het kader van parkeerbeleid. Van deze instrumenten zullen de behaalde resultaten en de effecten die zij op de bewoners hebben gehad, inzichtelijk worden gemaakt. Het onderzoek is in meerdere stadsdelen uitgevoerd waardoor wij de verschillen tussen stadsdelen in kaart kunnen brengen. Hiermee hopen wij het leereffect tussen de stadsdelen te vergroten.

### **1.4 Afbakening van het onderzoek: wat niet?**

Één van de meest toegepaste maatregelen bij het parkeerbeleid is het betaald (fiscaal) parkeren. Door belastingheffingen van bezoekersplaatsen en parkeervergunningen te innen is Amsterdam mede in staat om parkeren te reguleren. De heffingen hebben echter nog een aantal andere effecten: zij genereren zowel uitvoeringslasten (ten behoeve van inning en handhaving) als parkeeropbrengsten voor de gemeente



Amsterdam. De netto-inkomsten worden door de stadsdelen en de centrale stad gebruikt voor het verkeer- en vervoerbeleid en verbeteringen van de openbare ruimte. Met de parkeeropbrengsten wordt geïnvesteerd in onder meer verkeersveiligheid, betere bereikbaarheid, openbaar vervoer, P+R en verschillende infrastructuurprojecten. Daarnaast wordt een deel van de parkeeropbrengsten gebruikt voor de aanleg van parkeergarages. Hoewel het instrument betaald parkeren aan bod komt in dit onderzoek, zijn de inspanningen en kosten die gemaakt worden om de parkeergelden te innen en handhaving van het fiscale regime geen onderwerp van onderzoek geweest. Dat geldt tevens voor de keuzes die gemaakt worden door Amsterdam in het verdelen en besteden van de parkeeropbrengsten.

## 1.5 Probleemstelling, onderzoeksvragen en beoordelingskader

De centrale vraag in dit onderzoek is:

*In welke mate hebben de stadsdelen duidelijke en samenhangende doelstellingen geformuleerd voor hun huidige parkeerbeleid, zijn de genomen parkeermaatregelen effectief en welke opvattingen hebben bewoners over parkeren in het stadsdeel?*

De centrale onderzoeksvraag is onderverdeeld in de volgende onderzoeksvragen:

1. Hebben stadsdelen een duidelijk en samenhangend parkeerbeleid?
  - a. Wat willen stadsdelen bereiken met hun parkeerbeleid?
  - b. Welke maatregelen nemen stadsdelen daartoe en welke activiteiten voeren zij daarvoor uit?
  - c. Sluiten de te nemen parkeermaatregelen aan bij één van de gewenste doelen van het parkeerbeleid?
  - d. Hebben stadsdelen een geïntegreerd parkeerbeleid dat wordt gekenmerkt door:
    - een samenhang tussen verschillende beleidsvelden zoals ruimtelijke ordening, mobiliteitsbeleid sociaal- en milieubeleid;
    - een samenhang met het stedelijke beleid
    - een duidelijk doelstelling: Wat wil het stadsdeel bereiken met het parkeerbeleid?;
    - de aansluiting bij de specifieke kenmerken en problemen van het gebied of stadsdeel;
    - het in kaart brengen van de verschillende maatregelen voor de verschillende doelgroepen (en de tegengestelde belangen);
    - de aandacht voor neveneffecten binnen en buiten het stadsdeel.

2. In welke mate zijn de door de stadsdelen (in de door ons geselecteerde wijken) genomen parkeermaatregelen effectief?
  - a. Welke parkeermaatregelen zijn er in de geselecteerde wijken genomen?
  - b. Hebben de stadsdelen in de geselecteerde wijken parkeermaatregelen genomen die naar verwachting het meest effectief zijn?
  - c. Welk effect hebben de parkeermaatregelen gehad op de bewoners?
  - d. In welke mate leiden de getroffen maatregelen tot ongewenste neveneffecten?
  - e. Welke instrumenten dragen wel en welke dragen niet bij aan een effectief parkeerbeleid?
  
3. Welke opvattingen hebben bewoners over parkeerproblemen en het parkeerbeleid van het stadsdeel?
  - a. Wat zijn de belangrijkste parkeerergernissen van de bewoners?
  - b. Hoe beoordelen bewoners de parkeervoorzieningen in de woonwijk?
  - c. Hoe beoordelen bewoners de inrichting van de openbare ruimte?
  - d. Is er voldoende draagvlak onder de bewoners voor het door het stadsdeel gevoerde parkeerbeleid?
    - Heeft het stadsdeel onderzoek gedaan naar het draagvlak van de bewoners voor het parkeerbeleid?
    - Is er draagvlak voor parkeerbeleid in het stadsdeel?

Bij het beoordelingskader is gebruik gemaakt van:

- toepasselijke wet- en regelgeving (Gemeentewet, Parkeerverordeningen en Uitwerkingsbesluiten),
- normen van het CROW<sup>2</sup>, en
- zelf opgestelde normen.

In het onderzoek zijn de normen per onderzoeksvraag uitgewerkt. Die uitwerking is terug te vinden in het begin van het hoofdstuk waarin de onderzoeksvraag wordt behandeld.

## 1.6 Opbouw van het onderzoeksrapport

In hoofdstuk 2 gaan we in op het huidige parkeerbeleid van de zeven stadsdelen. Aan de hand van verschillende beleidsdocumenten brengen wij in dit hoofdstuk de verschillende onderdelen van het parkeerbeleid per stadsdeel in kaart. Daarnaast beoordelen we in hoeverre het beleid duidelijk en in samenhang met andere relevante beleidsvelden en stadsdelen is vormgegeven. De mate van effectiviteit van de verschillende parkeermaatregelen bespreken we in hoofdstuk 3. Omdat er zeer beperkte gegevens zijn over de resultaten van de individuele parkeermaatregelen in een gebied, brengen we in dit hoofdstuk niet de afzonderlijke effecten in kaart maar

---

<sup>2</sup> CROW is een onafhankelijke stichting zonder winstoogmerk. CROW biedt professionals technische en specialistische kennis over infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Dat gebeurt in de vorm van handleidingen, richtlijnen en aanbevelingen. De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegbouw en de Verkeerstechniek.

beoordelen we hoe plausibel een genomen maatregel is voor het terugdringen van parkeeroverlast en het verbeteren van de openbare ruimte. In de door ons geselecteerde gebieden gaan we daarbij na in hoeverre de maatregelen zijn genomen die naar verwachting ook het meeste effect hebben. We besluiten ons onderzoeksrapport met bespreking van wat de bewoners van Amsterdam vinden van het parkeerbeleid in hoofdstuk 4. Door gebruik te maken binnen de gemeente bestaande gegevens en verschillende gesprekken met bewoners zijn de belangrijkste parkeerergernissen en meningen van bewoners over het parkeerbeleid in Amsterdam in kaart gebracht. In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving opgenomen van de verschillende soorten wijken die in Amsterdam te onderkennen zijn en de daarbij horende parkeersituatie. In bijlage 2 is een totaaloverzicht opgenomen met de verschillende te onderscheiden parkeermaatregelen, onderverdeeld naar de verschillende oplossingsrichtingen bouwen, reguleren, beïnvloeden en benutten.

## 2 Parkeerbeleid stadsdelen

In dit hoofdstuk gaan we in op de eerste onderzoeksvraag:

*Hebben stadsdelen een duidelijk en samenhangend parkeerbeleid?*

In de eerste paragraaf gaan we in op het kader dat we bij de beoordeling van het parkeerbeleid van de stadsdelen gebruiken. Deze paragraaf sluiten we af met een normenkader en toetsaspecten. Vervolgens behandelen we per stadsdeel het parkeerbeleid en geven we een oordeel over het geformuleerde parkeerbeleid.

### 2.1 Beoordelingskader

*Wat is beleid?*

In de beleidsliteratuur zijn grofweg drie interpretaties van beleid te vinden: 1) beleid als de *activiteiten* die overheden verkiezen te doen of te laten, 2) beleid als een *proces* waarin keuzen gemaakt en beslissingen genomen worden en tenslotte 3) beleid als *plan* met een reeks handelingen tot het bereiken van een bepaald *doel*.<sup>3</sup> We volgen in dit onderzoek de laatste interpretatie en sluiten aan bij de omschrijving van Hoogerwerf.<sup>4</sup>

*Definitie beleid*

Beleid is het streven naar het bereiken van bepaalde doelen met bepaalde middelen en bepaalde tijdskeuzes.

*Nadere afbakening*

Beleid is in onze definitie dus een *plan*, een samenhangend geheel van doelen en middelen. Beleid kan gedetailleerd beschreven zijn, waarbij alle stappen, dat wil zeggen alle doel-middel relaties, nauwkeurig worden uitgewerkt. Het kan ook globaler. Er moeten wel enkele minimale voorwaarden aan het beleid worden gesteld:

- Het *beoogde maatschappelijk effect* moet worden aangegeven. Dat geeft de relevantie van het beleid weer. Meestal is realisatie daarvan vooral belangrijk om in de maatschappij iets (anders) te beïnvloeden. Het parkeerbeleid moet veelal bijdragen aan het realiseren van “een betere bereikbaarheid en leefbaarheid”.
- Er moet een beleidsdoel zijn. Een beleid wordt getypeerd door het (centrale) beleidsdoel. Bij parkeerbeleid gaat het bijvoorbeeld om “het verminderen van de gemiddelde parkeerdruk in het stadsdeel naar maximaal 80%”. Een heldere formulering van het beleidsdoel is een belangrijk onderdeel van het beleid.
- Het beoogd maatschappelijk effect en de (beleids)doelen moeten zoveel mogelijk voorzien zijn van indicatoren. Indicatoren zorgen ervoor dat bepaald kan worden of de doelen gerealiseerd worden.

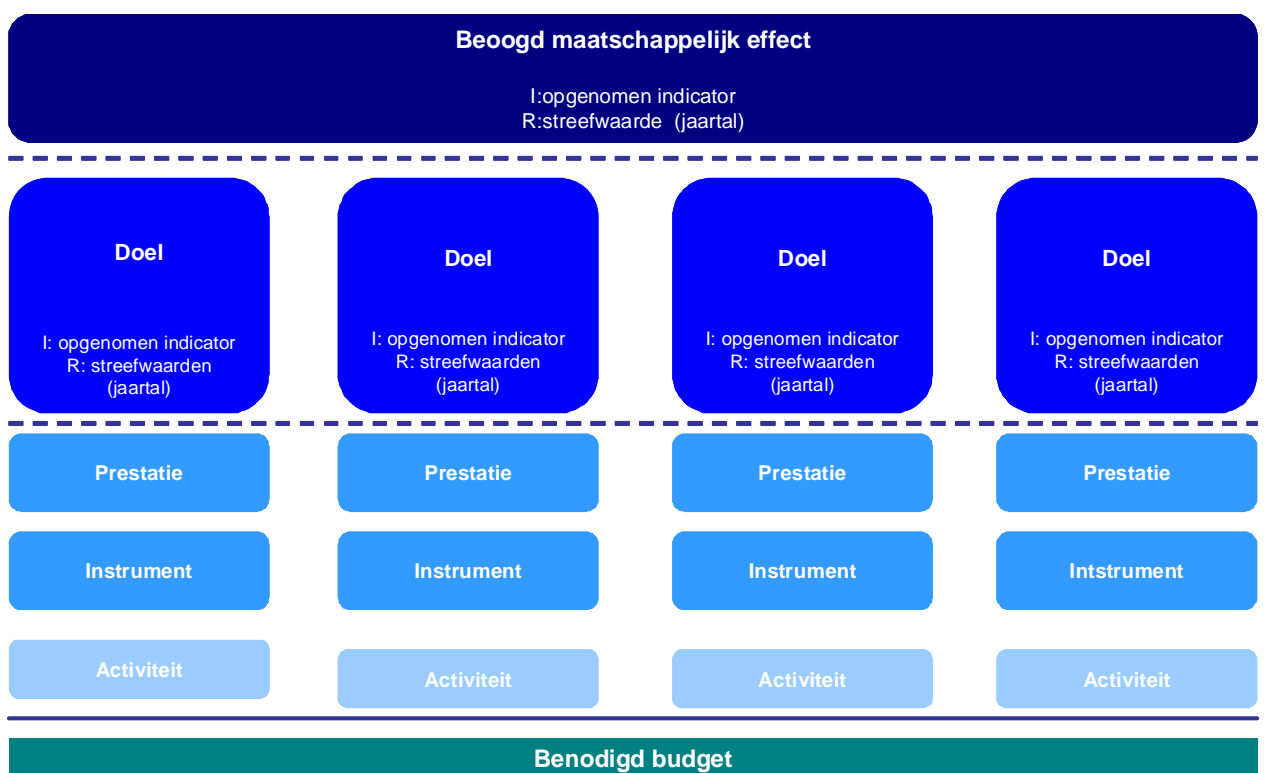
<sup>3</sup> Van der Graaf en Hoppe, 2007: 43-46

<sup>4</sup> Onze definitie is bijna identiek aan de definitie van Hoogerwerf (2008: 19).

- De inzet om dat doel te realiseren moet beschreven zijn. Wat moet wie doen. De vorm waarin dit in het beleid wordt weergegeven kan verschillend zijn, bijvoorbeeld als prestatiedoel, als instrument of als activiteit.
- De relatie tussen het maatschappelijk effect, het beleidsdoel de inzet en de indicatoren moet duidelijk zijn.
- Het beschikbare budget voor het beleid moet zijn vastgelegd.

In figuur 2.1 worden de genoemde centrale elementen van een beleid schematisch weergegeven.

Figuur 2.1 - Centrale elementen van beleid



De belangrijke elementen van een beleid moeten helder en concreet worden geformuleerd. Een doel is helder als deze op een manier geïnterpreteerd kan worden. Een doel is concreet als deze meetbaar is geformuleerd. Daarbij zijn aparte meetinstrumenten (indicatoren) voorzien van streefwaarden nuttig.

Een *onderbouwing* van de relaties belangrijk. Met een *probleemanalyse* moet aannemelijk gemaakt zijn dat het beleidsdoel inderdaad het antwoord is op het centrale probleem dat speelt en dat er enige *samenhang* is met de beoogde maatschappelijke effecten.

Er moet een plausibele redenering zijn waarom de instrumenten bijdragen aan het beleidsdoel en samen ook het beleidsdoel naar verwachting realiseren. Daarnaast is het van belang dat er een koppeling gemaakt wordt naar andere beleidsterreinen die invloed hebben op het beleid. Met name voor het parkeerbeleid is het ook relevant dat



er oog is voor de consequenties van maatregelen voor andere stadsdelen en voor het beleid van de centrale stad. Daarnaast moet het stadsdeel oog hebben voor de relevante neveneffecten die kunnen optreden als gevolg van het beleid. Een realistische schatting van de kosten moet waarborgen dat het budget past bij de voorgenomen inzet van instrumenten.

Met de hier gegeven omschrijving en afbakening van het begrip “beleid” zijn een aantal aandachtspunten geïntroduceerd die voor de beschrijving en beoordeling van het parkeerbeleid in dit hoofdstuk zullen worden gebruikt. In het onderstaande schema worden ze samengevat.

Tabel 2.1 - Beoordelingskader van het parkeerbeleid van de stadsdelen

	<b>norm</b>	<b>toetspunten</b>
1	Aan het parkeerbeleid ligt een <i>adequate</i> probleemanalyse ten grondslag.	<p>Van een adequaat probleemanalyse is sprake als duidelijk is:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>wat</i> het parkeerprobleem is,</li> <li>• door <i>wie</i> het probleem veroorzaakt wordt (bezoekers, bewoners, werknemers),</li> <li>• <i>wanneer</i> het probleem zich voor doet (werkdagen of weekend, overdag of 's avonds),</li> <li>• <i>waar</i> er sprake is van een probleem (specifieke straat of gebied, nabij ov-knooppunt, bij winkelcentra)?</li> </ul> <p>Om cijfermatig inzicht te krijgen in het parkeerprobleem kan onder andere gebruik gemaakt worden van een parkeerdrukmeting (hoe hoog is de bezetting van parkeerplaatsen) of een parkeermotiefmeting (wie staan er geparkeerd), een bewonerstevredenheids-onderzoek naar de achtergronden van problemen of een overzicht van de lengte van de wachtlijsten.<sup>5</sup></p>

<sup>5</sup> CROW, Kwaliteit straatparkeren, 1 oktober 2001.

	<b>norm</b>	<b>toetspunten</b>
2.	De centrale elementen van het parkeerbeleid zijn <i>aanwezig</i> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoogde maatschappelijk effect is benoemd.</li> <li>• Beleidsdoel is bepaald.</li> <li>• Indicatoren voor maatschappelijk effect en beleidsdoelen zijn opgenomen.</li> <li>• De beoogde inzet is weergegeven.</li> </ul>
3.	De <i>kwaliteit</i> van de centrale elementen is goed.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formulerings zijn helder (niet voor meerdere uitleg vatbaar).</li> <li>• Formulerings zijn concreet (meetbaar).</li> <li>• De relatie tussen het maatschappelijk effect, beleidsdoelen, inzet en indicatoren is duidelijk.</li> </ul>
4.	Het parkeerbeleid vertoont <i>samenhang</i> met ander beleid.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Met andere beleidsterreinen.</li> <li>• Met het parkeerbeleid van andere stadsdelen.</li> <li>• Met gemeentelijk beleid.</li> </ul>
5.	In het parkeerbeleid zijn gemaakte keuzes goed <i>onderbouwd</i> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderbouwing relatie doelen en inzet.</li> <li>• Overweging alternatieve doelen en instrumenten (o.a. nuloptie).</li> </ul>
6.	Het parkeerbeleid heeft aandacht voor <i>neveneffecten</i> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belangrijke neveneffecten zijn in kaart gebracht.</li> <li>• Er is nagedacht over de wijze waarop ongewenste neveneffecten kunnen worden voorkomen of verminderd.</li> </ul>
7.	Het parkeerbeleid besteedt aandacht aan het benodigde <i>budget</i> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In het beleid is aandacht voor het budget dat nodig is voor de uitvoering van de genoemde maatregelen in het parkeerbeleid.</li> </ul>

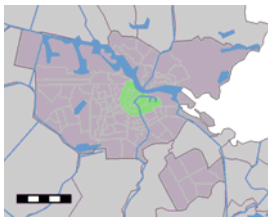
Dit beoordelingskader sluit aan bij de toetspunten die het CROW hanteert bij het toetsen van het parkeerbeleid. Het CROW hanteert als minimale onderwerpen voor de parkeernota: de aanwezigheid van een kader voor het parkeerbeleid, beschreven doelstellingen voor het parkeerbeleid, vertaling van het beleid naar uitvoeringsplannen, weergave van financiële gevolgen.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> CROW, Checklist straatparkeren, 15 september 2006.

Wij analyseerden het parkeerbeleid van de zeven stadsdelen. Van het parkeerbeleid van de zeven stadsdelen stelden wij doelenbomen op. De structuur van figuur 2.1 diende daarbij als uitgangspunt. De basis voor deze doelenbomen vormde de meest recente beleidsdocumenten van de stadsdelen over parkeren. Om de doelenbomen te maken hebben we zoveel mogelijk geprobeerd aan te sluiten bij de formuleringen van het stadsdeel. Deze doelenbomen waren een hulpmiddel bij de analyse van het parkeerbeleid van de stadsdelen aan de hand van bovenstaand beoordelingskader. In de volgende paragrafen beschrijven we de beoordeling van het parkeerbeleid per stadsdeel.

## 2.2 Centrum

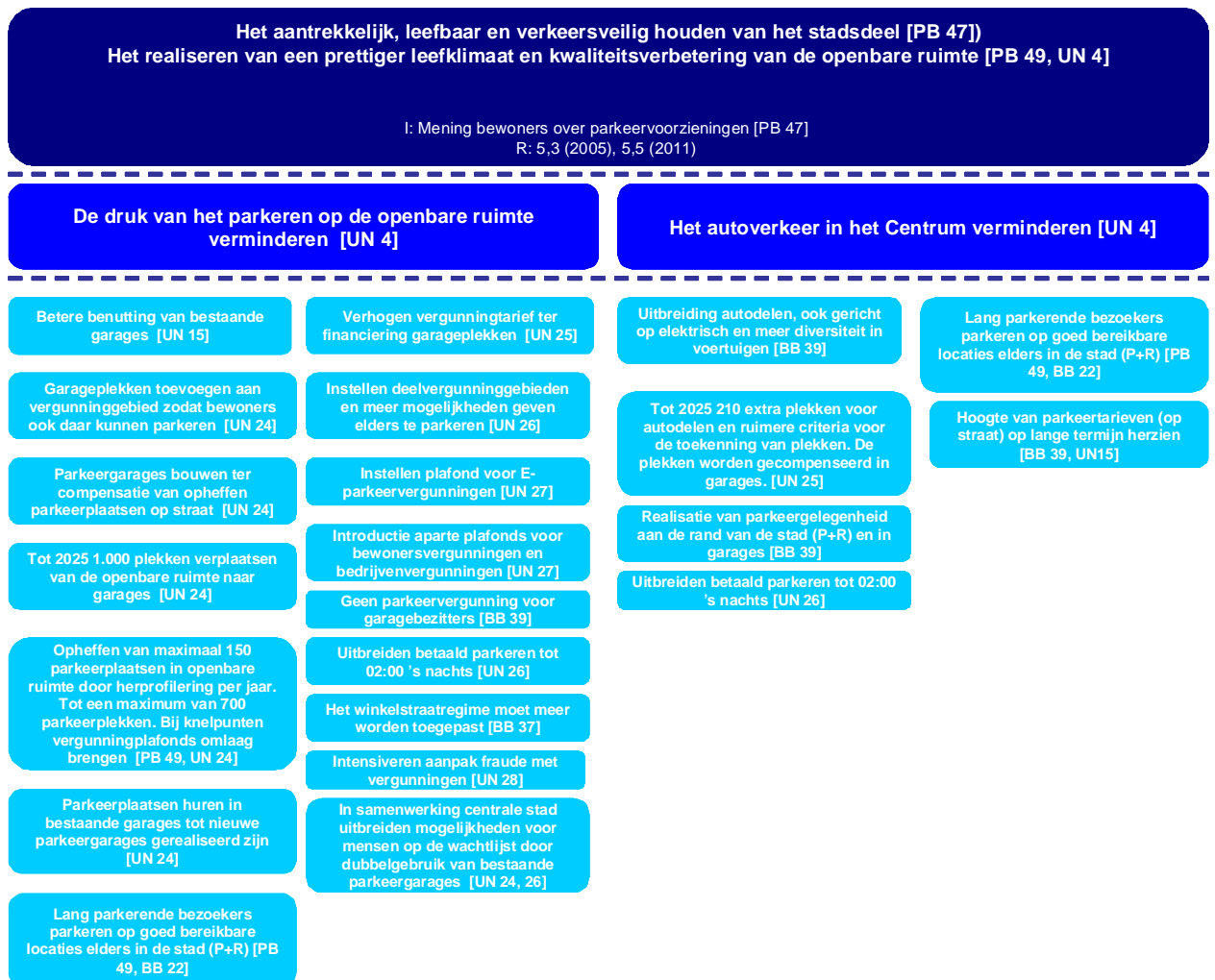


Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum heeft in maart 2013 de uitwerkingsnotitie voor het parkeerbeleid vastgesteld. Deze uitwerkingsnotitie volgt de inspraakprocedure. In februari 2013 was de nota Bereikbare Binnenstad door de stadsdeelraad vastgesteld. Voor de analyse van het parkeerbeleid hebben wij gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- Autoparkeren in Centrum: Uitwerkingsnotitie, 22 maart 2013.
- De Bereikbare Binnenstad: Naar een economische sterke en duurzame binnenstad, februari 2013.
- Programmabegroting 2013.

Op basis van deze documenten hebben wij het parkeerbeleid van stadsdeel Centrum schematisch weergegeven. Om deze schematische weergave te maken hebben we in hoofdzaak gebruik gemaakt van de uitwerkingsnotitie *Autoparkeren in Centrum* [UN]. In deze uitwerkingsnotitie zijn de kaders van de in februari door de stadsdeelraad vastgestelde integrale beleidsnota Bereikbare Binnenstad nader uitgewerkt in concrete parkeermaatregelen. Op enkele punten is de doelenboom aangevuld met doelen uit de nota Bereikbare Binnenstad [BB] en de programmabegroting 2013 [PB]. In figuur 2.3 geven we deze weer.

Figuur 2.2 - Schematische weergave parkeerbeleid stadsdeel Centrum  
(UN=Uitwerkingsnotitie, PB=Programmabegroting, BB=Bereikbare Binnenstad)



## 2.2.1 Norm 1 - Adequate probleemanalyse

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

Van een adequaat probleemanalyse is sprake als duidelijk is:

- *wat* het parkeerprobleem is,
- door *wie* het probleem veroorzaakt wordt (bezoekers, bewoners, werknemers),
- *wanneer* het probleem zich voor doet (werkdagen of weekend, overdag of 's avonds),
- *waar* er sprake is van een probleem (specifieke straat of gebied, nabij ov-knooppunt, bij winkelcentra)?

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Centrum gaat in de parkeernota niet duidelijk in het wat, wie, wanneer en waar van de parkeerproblemen. Het stadsdeel biedt wel inzicht in de parkeersituatie door het gebruik van onderzoeksresultaten.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

Stadsdeel Centrum neemt in de uitwerkingsnotitie een hoofdstuk op over de parkeer-situatie in het stadsdeel. Het stadsdeel benoemt daar enkele kengetallen, zoals aantal parkeerplaatsen, de parkeerdruk, het vergunningplafond en de wachtlijsten. Op basis hiervan komt niet duidelijk naar voren *wat* het parkeerprobleem is, *wie* het veroorzaakt, *wanneer* en *waar* het zich voordoet.

## 2.2.2 Norm 2 - Centrale elementen aanwezig

### Beoordelingskader

Toetspunten
<ul style="list-style-type: none"><li>• Beoogde maatschappelijk effect is benoemd.</li><li>• Beleidsdoel is bepaald.</li><li>• Indicatoren voor maatschappelijk effect en beleidsdoelen zijn opgenomen.</li><li>• De beoogde inzet is weergegeven.</li></ul>

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Centrum heeft in de uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum een beoogd maatschappelijk effect en beleidsdoelen genoemd en ook de maatregelen die het stadsdeel wil nemen. Stadsdeel Centrum heeft in deze notitie voor een van de twee beleidsdoelen een indicator opgenomen.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

In de programmabegroting schaaft stadsdeel Centrum het parkeerbeleid onder het maatschappelijk effect om het stadsdeel aantrekkelijk, leefbaar en verkeersveilig te houden. In de uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum komt dit terug in de vorm van het verminderen van de druk van het parkeren op de openbare ruimte en het autoverkeer in het centrum. In zowel de nota Bereikbare Binnenstad als de uitwerkingsnotitie autoparkeren in Centrum wordt benadrukt dat het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte van groot belang is.

In de programmabegroting 2013 benoemt stadsdeel Centrum een indicator voor het beoogde maatschappelijk effect in relatie tot parkeren. De indicator geeft de mening van bewoners over de parkeervoorzieningen weer. Stadsdeel Centrum bepaalt voor de indicator geen streefwaarde, alleen de waarden uit 2005 en 2011 zijn opgenomen. Daarbij sluit deze indicator niet aan bij het beoogde maatschappelijk effect of de



beleidsdoelen. Stadsdeel Centrum zegt in uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum dat het parkeerbeleid gericht is op de druk van het parkeren op de openbare ruimte en het autoverkeer in het centrum van Amsterdam te verminderen. Dit hebben wij in de doelenboom opgenomen als twee beleidsdoelen. Voor het verminderen van de druk van het parkeren op de openbare ruimte bevat de uitwerkingsnotitie ook een indicator: het opheffen van parkeerplekken op straat. Voor de andere doelstelling het verminderen van het autoverkeer in het centrum is geen indicator opgenomen.

In de uitwerkingsnotitie benoemt het stadsdeel verschillende instrumenten die ingezet zullen worden voor het parkeerbeleid. Het stadsdeel benoemt deze instrumenten in de uitwerkingsnotitie zowel onder het kopje uitgangspunten als onder het kopje maatregelen. Volgens ons gaat het hier in beide gevallen over de beoogde inzet van het stadsdeel.

### 2.2.3 Norm 3 – Kwaliteit centrale elementen

#### Beoordelingskader

Toetspunten	
•	Formuleringen zijn helder (niet voor meerdere uitleg vatbaar).
•	Formuleringen zijn concreet (meetbaar).
•	De relatie tussen het maatschappelijk effect, beleidsdoelen, inzet en indicatoren is duidelijk.

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	De doelen die het stadsdeel voor ogen heeft met het parkeerbeleid zijn redelijk helder geformuleerd.
	De doelen zijn niet concreet.
	De relatie tussen het maatschappelijk effect, de beleidsdoelen en de inzet is veelal duidelijk. De relatie tussen het maatschappelijk effect en de opgenomen indicator is niet duidelijk. Daarnaast is van enkele in te zetten maatregelen onduidelijk aan welke doelen deze een bijdrage moeten leveren.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

Stadsdeel Centrum heeft voor het maatschappelijk effect een indicator in de programmabegroting opgenomen. Deze indicator is echter niet voorzien van streefwaarden. De indicator ‘mening bewoners over parkeervoorzieningen’ biedt ook geen inzicht in de realisatie van het beoogde maatschappelijke effect. Stadsdeel Centrum heeft voor de beleidsdoelen geen andere indicatoren opgenomen die duidelijk maken of het doel gerealiseerd wordt. De in te zetten maatregelen zoals het opheffen van parkeerplaatsen, de compensatie van parkeerplekken in parkeergarages en het aantal extra auto-deelplekken zijn wel concreet door toevoeging van een streefwaarde.

Uit de doelenboom valt af te leiden dat de relatie tussen maatschappelijk effect, beleidsdoelen en inzet over het algemeen duidelijk is. Op enkele plekken is dat echter

niet het geval. Zo is de relatie tussen de opgenomen indicator bij het beoogd maatschappelijk effect onduidelijk. Daarnaast heeft het stadsdeel in de nota Bereikbare Binnenstad opgenomen dat ‘Het winkelstraatregime meer moet worden toegepast’. Dit komt echter niet terug in de uitgangspunten of maatregelen uit de uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum. In de programmabegroting staat dat met bezoekerskraskaarten zal worden geëxperimenteerd. In de uitwerkingsnotitie komt aan bod dat het bezoekersparkeren wordt toegestaan door de centrale stad. Maar wordt vervolgens niet ingegaan op de manier waarop stadsdeel Centrum van deze regeling gebruik zal maken.

## 2.2.4 Norm 4 – Samenhang met ander beleid

### Beoordelingskader

Toetspunten	
Het parkeerbeleid geeft inzicht in de samenhang met:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• andere beleidsterreinen;</li> <li>• het parkeerbeleid van andere stadsdelen;</li> <li>• gemeentelijk beleid.</li> </ul>	

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	In de nota Bereikbare Binnenstad komen verschillende beleidsterreinen naar voren: economie, wonen, verkeer & parkeren en leefbaarheid. In de uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum niet.
	Stadsdeel Centrum gaat niet in op de samenhang met het parkeerbeleid van andere stadsdelen.
	In de uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum heeft het stadsdeel aandacht voor het gemeentelijk beleid.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

In de nota Bereikbare Binnenstad komen verschillende beleidsterreinen naar voren: economie, wonen, verkeer & parkeren en leefbaarheid. Deze beleidsterreinen worden met name als losse terreinen besproken en niet in relatie tot parkeren. Parkeren brengt het stadsdeel vooral in verband met het verbeteren van de openbare ruimte. Het is de ambitie van het stadsdeel om tot 2025 de kwaliteit en bruikbaarheid van de Amsterdamse Binnenstad te vergroten. Daarnaast staat er in de nota dat het parkeerbeleid bijdraagt aan de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit van de stad.

De nota Bereikbare Binnenstad beschrijft dat lang parkerende bezoekers de mogelijkheid krijgen om te parkeren op goed bereikbare locaties elders in de stad, voorzien van goed na transport naar het centrum. De nota gaat niet in op welke locaties dit zijn en welke stadsdelen hierbij betrokken zijn. Dit geldt ook voor de uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum. Stadsdeel Centrum heeft daarin alleen aandacht voor het experiment van stadsdeel West om parkeerplaatsen te reserveren voor het autodeelinitiatief WeGo. Stadsdeel Centrum volgt dit initiatief met belangstelling.

Stadsdeel Centrum heeft in de uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum aandacht voor het beleid van de centrale stad. Stadsdeel Centrum zegt daarover dat het beleid van de centrale stad aansluit bij de wensen van stadsdeel Centrum. Daarnaast wordt ingegaan op de beleidsruimte die het stadsdeel heeft in relatie tot de bevoegdheden van de centrale stad.

Ook in de nota Bereikbare Binnenstad besteedt het stadsdeel aandacht aan het beleid van de centrale stad. Dat blijkt onder meer uit de passage waarin wordt benadrukt dat het beleid van de centrale stad en van het stadsdeel Centrum erop gericht is om het centrum aantrekkelijker te maken voor voetgangers en fietsers.

## 2.2.5 Norm 5 - Onderbouwing gemaakte keuzes

### *Beoordelingskader*

Toetspunten	
In het parkeerbeleid is sprake van een:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderbouwing relatie doelen en inzet;</li> <li>• Overweging alternatieve doelen en instrumenten.</li> </ul>	

### *Oordeel*

Oordeel	Toelichting
●	In de nota bereikbare Binnenstad geeft het stadsdeel een onderbouwing van samenhang tussen doelen en maatregelen. In de uitwerkingsnotitie waarin meer maatregelen zijn opgenomen ontbreekt die onderbouwing.
	Het stadsdeel heeft in het beleid geen oog voor andere doelen die het stadsdeel zou kunnen nastreven of voor de mogelijkheid om andere instrumenten in te zetten.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### *Bevindingen*

In de nota Bereikbare Binnenstad geeft het stadsdeel in verschillende gevallen wel een onderbouwing van samenhang tussen doelen en maatregelen. Een voorbeeld is de maatregel van het stadsdeel om het winkelstraatregime meer toe te gaan passen. Het stadsdeel geeft daarbij aan dat dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de winkelstraten.

In de uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum waarin meer parkeermaatregelen zijn opgenomen geeft het stadsdeel geen onderbouwing voor de relatie tussen de beleidsdoelen en de in te zetten maatregelen. Het stadsdeel benoemt uitgangspunten en maatregelen in de uitwerkingsnotitie. Het stadsdeel legt niet uit hoe de in te zetten maatregelen aansluiten bij de uitgangspunten.

In de uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum geeft het stadsdeel bij verschillende vormen van parkeerregulering aan wat de voordelen en de nadelen van een betreffende maatregel zijn. Er wordt geen afweging gemaakt tussen verschillende vormen van maatregelen.

## 2.2.6 Norm 6 – Aandacht voor neveneffecten

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

- Belangrijke neveneffecten zijn in kaart gebracht
- Er is nagedacht over de wijze waarop ongewenste neveneffecten kunnen worden voorkomen of verminderd.

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	In de uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum benoemt het stadsdeel de voor- en nadelen van mogelijk in te voeren maatregelen.
	Stadsdeel Centrum besteedt geen aandacht aan de wijze waarop ongewenste neveneffecten kunnen worden voorkomen.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

In de uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum benoemt het stadsdeel de voor- en nadelen van mogelijk in te voeren maatregelen. Het stadsdeel gaat daarbij niet in op de wijze waarop ongewenste neveneffecten kunnen worden voorkomen of verminderd. Een voorbeeld is het verhogen van vergunningtarieven. Een nadeel is dat dit leidt tot een lastenverzwaring voor mensen die niet zonder auto kunnen. Of dat mensen die de tariefsverhoging niet kunnen betalen afstand doen van de auto, terwijl mensen die het wel kunnen betalen een parkeervergunning kunnen krijgen. Dit leidt niet tot een positief verkeerskundig effect, maar kan tot een negatief sociaal effect leiden. Als voordelen van de tariefsverhoging voor vergunningen ziet het stadsdeel dat een hoger tarief beter aansluit bij tarieven van inbandig parkeren, waardoor er op termijn meer draagvlak zal ontstaan voor inbandig parkeren. Ook kunnen er extra middelen worden gegenereerd waarmee parkeergarages kunnen worden gefinancierd.<sup>7</sup> Bij de beschrijving van de uitgangspunten blijkt dat het stadsdeel kiest voor verhoging van de vergunningtarieven. Het stadsdeel besteedt geen aandacht meer aan de nadelen hiervan.

<sup>7</sup> Stadsdeel Centrum, Uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum, 22 maart 2013, p. 16.

## 2.2.7 Norm 7 – Aandacht voor benodigd budget

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

- In het parkeerbeleid is aandacht voor het budget dat nodig is voor de uitvoering van de genoemde maatregelen in het parkeerbeleid.

#### Oordeel

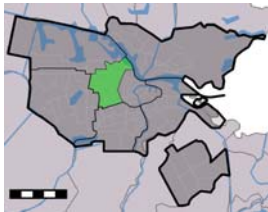
Oordeel	Toelichting
●	In de uitwerkingsnotitie autoparkeren gaat stadsdeel Centrum in op de financiën van het parkeerbeleid.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

In de uitwerkingsnotitie Autoparkeren in Centrum wordt een overzicht gegeven van de inkomsten en uitgaven van de parkeerexploitatie in het stadsdeel. In de bijlage wordt ingegaan op de financiële effecten van de maatregelen die het stadsdeel wil nemen.

## 2.3 West



Stadsdeel West heeft in juni 2012 de nota parkeerbeleid vastgesteld. Voor de analyse van het parkeerbeleid hebben wij gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- Parkeernota stadsdeel West 2012-2020 – vastgesteld door de stadsdeelraad op 5 juni 2012.
- Ambitieboom: West heeft de meest creatieve mobiliteitsarrangementen van de stad.
- Programmabegroting 2012.

Het dagelijks bestuur heeft voor de ambities uit het programma-akkoord zogenaamde ambitiebomen opgesteld. Een van deze ambitiebomen werkt de ambitie ‘West heeft de meest creatieve mobiliteitsarrangementen van de stad’ uit. In deze ambitieboom komen verschillen doelen en maatregelen terug die te maken hebben met het parkeerbeleid van het stadsdeel. Daarnaast staan in de programmabegroting het beoogde maatschappelijke effect en enkele indicatoren benoemd. En tenslotte bevat de parkeernota van stadsdeel West nog doelen en instrumenten. Wij hebben deze verschillende documenten gebruikt om het parkeerbeleid van stadsdeel West schematisch weer te geven (figuur 2.6).



Figuur 2.3 - Schematische weergave parkeerbeleid stadsdeel West  
(P= Programmabegroting, A = ambitieboom, PN = Parkeernota)



### 2.3.1 Norm 1 - Adequate probleemanalyse

#### Beoordelingskader

##### Toetspunten

Van een adequaat probleemanalyse is sprake als duidelijk is:

- *wat* het parkeerprobleem is,
- door *wie* het probleem veroorzaakt wordt (bezoekers, bewoners, werknemers),
- *wanneer* het probleem zich voor doet (werkdagen of weekend, overdag of 's avonds),
- *waar* er sprake is van een probleem (specifieke straat of gebied, nabij ov-knooppunt, bij winkelcentra)?

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel West heeft per thema en per gebied aandacht voor de parkeerproblemen. In de parkeernota wordt geen duidelijke probleemanalyse gemaakt van het wat, wie, wanneer en waar van het parkeerprobleem in het stadsdeel.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

In stadsdeel West is geen sprake van integrale beschrijving van de omvang, de ernst of de oorzaak van het probleem. Wel heeft het stadsdeel per thema aandacht voor de parkeerproblemen. Zo wordt bijvoorbeeld bij de mogelijke verruiming van betaald parkeren de parkeerdruk beschreven in voormalig stadsdeel Bos en Lommer. Dit is ook het gebied waar de parkeermaatregel zou worden ingevoerd. In de bijlage van de parkeernota is informatie over de parkeerdruk in het gehele stadsdeel opgenomen. In de parkeernota gaat stadsdeel West ook in op de bezettingsgraad van parkeergarages. Daarbij wordt geconstateerd dat de bezettingsgraad in twee parkeergarages laag is. Het stadsdeel streeft naar een zo optimaal mogelijk bezetting.

Bij de beschrijving van verschillende maatregelen voor parkeervergunningen geeft het stadsdeel ook een overzicht van de wachttijd en wachtlijsten om een parkeervergunning te verkrijgen. Bij de invoering van de maatregelen houdt het stadsdeel rekening met dit probleem.

Stadsdeel West heeft oog voor de belangen van verschillende doelgroepen bij het parkeerbeleid. Met name bij de beschrijving van de in te voeren instrumenten beschrijft het stadsdeel op welke doelgroep (bewoners, ondernemers, bezoekers) de maatregel betrekking heeft.

### 2.3.2 Norm 2 – Centrale elementen aanwezig

#### Beoordelingskader

Toetspunten
<ul style="list-style-type: none"><li>• Beoogde maatschappelijk effect is benoemd.</li><li>• Beleidsdoel is bepaald.</li><li>• Indicatoren voor maatschappelijk effect en beleidsdoelen zijn opgenomen.</li><li>• De beoogde inzet is weergegeven.</li></ul>

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel West heeft het beoogd maatschappelijk effect in de programmabegroting en de ambitieboom benoemd. In de ambitieboom zijn de beleidsdoelen bepaald en in de programmabegroting en de ambitieboom heeft het stadsdeel indicatoren opgenomen. De inzet van het stadsdeel is in de ambitieboom en de parkeernota weergegeven

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

Stadsdeel West heeft in de ambitieboom een maatschappelijk effect geformuleerd. Deze komt overeen met het maatschappelijk effect uit de programmabegroting programma Verkeer en Infrastructuur 'Verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid door bewoners, ondernemers en bezoekers te verleiden tot duurzame mobiliteit'. In de programmabegroting benoemt het stadsdeel als indicator voor het beoogde maatschappelijke effect 'het rapportcijfer voor het aanbod van de parkeervoorzieningen'.

Vervolgens geeft het stadsdeel in de ambitieboom 3 verschillende beleidsdoelen, die met parkeren te maken hebben:

1. Minder geparkeerde auto's in het straatbeeld;
2. Groter gebruik duurzame mobiliteitsarrangementen;
3. Verbetering uitvoering parkeerbeleid;

In de parkeernota worden als doelen ook 'minder gebruik in woonwijken en meer parkeren aan de rand genoemd' wij vatten dit op als een nadere precisering van het doel 'Groter gebruik duurzame mobiliteitsarrangementen'. In de Parkeernota worden de doelen uit de ambitieboom niet expliciet genoemd met uitzondering van het eerste doel. Daarnaast worden in de ambitieboom nog prestaties genoemd die het stadsdeel wil realiseren. Een voorbeeld daarvan is 'stimuleren vergunninghouders tot parkeren aan de ring'. Ook biedt de ambitieboom inzicht in de inzet die het stadsdeel wil plegen om de verschillende doelen te realiseren, bijvoorbeeld '200 parkeerplaatsen aan de ring realiseren' of 'verhogen vergunningtarief in gebieden met een hoge parkeerdruk met 75%'. Voor het maatschappelijk effect en de beleidsdoelen formuleert het stadsdeel indicatoren. Voor de beoogde prestaties doet het stadsdeel dat niet overal.

### 2.3.3 Norm 3 – Kwaliteit centrale elementen

#### Beoordelingskader

Toetspunten
<ul style="list-style-type: none"><li>• Formuleringen zijn helder (niet voor meerdere uitleg vatbaar).</li><li>• Formuleringen zijn concreet (meetbaar).</li><li>• De relatie tussen het maatschappelijk effect, beleidsdoelen, inzet en indicatoren is duidelijk.</li></ul>

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	De doelen zijn niet helder geformuleerd.
	De doelen zijn niet concreet. De indicatoren geven niet goed aan of de doelen gerealiseerd worden.
	De relatie tussen het maatschappelijk effect, beleidsdoelen, inzet en indicatoren is duidelijk.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

De doelen zijn onvoldoende helder. Het beoogde maatschappelijk effect is onvoldoende duidelijk. Het eerste deel van het maatschappelijk effect ‘verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid’ kan inderdaad worden getypeerd als maatschappelijk effect, het tweede deel ‘door bewoners, ondernemers en bezoekers te verleiden tot duurzame mobiliteit’ is een beleidsdoel. Daarbij is het de vraag wanneer er sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid? En op welke manier draagt het verleiden tot duurzame mobiliteit daaraan bij? Ook de gekozen indicator biedt onvoldoende houvast ‘rapportcijfer aanbod parkeervoorzieningen’. Deze geven de waardering van bewoners weer over de parkeervoorzieningen, maar geven geen inzicht in de bereikbaarheid en leefbaarheid van het stadsdeel.

Het beleidsdoel ‘verbetering uitvoering parkeerbeleid’ roept vragen op, zoals wat is het parkeerbeleid, wat gaat er mis waardoor de uitvoering verbeterd moet worden, betreft het de uitvoering op alle gebieden of slechts een deel? Met andere woorden deze doelstelling is ook onvoldoende helder geformuleerd.

De doelen zijn onvoldoende concreet. Dat betekent dat de doelen niet meetbaar zijn. In de ambitieboom geeft het stadsdeel indicatoren bij de effect- en beleidsdoelen. In de programmabegroting heeft het stadsdeel hiervoor streefwaarden opgenomen. De indicatoren sluiten echter niet altijd even goed aan bij de doelstelling en zijn vaak onvolledig. Zo wil het stadsdeel het beleidsdoel ‘groter gebruik duurzame mobiliteitsarrangementen’ meten met het aantal ringparkeerplaatsen. Voor het gebruik van duurzame mobiliteitsarrangementen is bijvoorbeeld ook het aantal elektrische oplaadpunten en met name de bezetting ervan van belang. Hiervoor is geen indicator opgenomen. Bij de beoogde prestaties ontbreken de indicatoren veelal.

De relatie tussen het maatschappelijk effect, beleidsdoelen en de inzet is vaak wel duidelijk. Om het beleidsdoel 'minder geparkeerde auto's in straatbeeld' te realiseren wil het stadsdeel onder andere 'meer ondergronds buurtparkeren realiseren'. Tussen de inzet en het beleidsdoel is een relatie te zien. Niet tussen alle doelen en de inzet is deze relatie duidelijk. Zo wil het stadsdeel om het doel 'verbetering uitvoering parkeerbeleid' de toegankelijkheid voor mensen met een beperking verbeteren. Hiertussen ontbreekt een logische samenhang.

### 2.3.4 Norm 4 - Samenhang met ander beleid

#### Beoordelingskader

Toetspunten	
Het parkeerbeleid geeft inzicht in de samenhang met:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• andere beleidsterreinen;</li> <li>• het parkeerbeleid van andere stadsdelen;</li> <li>• gemeentelijk beleid.</li> </ul>	

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel West besteedt in de parkeernota aandacht aan de relatie tussen het parkeerbeleid en ander beleidsterreinen. Ook besteedt het stadsdeel aandacht aan de verschillende parkeernota's en de parkeerverordening van de centrale stad. Er is aandacht voor het beleid van andere stadsdelen maar deze is wel beperkt.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

Stadsdeel West maakt op verschillende plekken in de parkeernota de relatie met andere beleidsterreinen duidelijk. Het gaat hier om de relatie met (a) de beleidsterreinen openbare ruimte, groen en speelruimte, (b) luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en geluidsoverlast en (c) economie en detailhandel. Tevens besteedt het stadsdeel uitvoerig aandacht aan de relatie van het beleid met de centraal stedelijke en parkeerverordening en parkeernota's. Ook heeft het stadsdeel aandacht voor het parkeerbeleid in andere stadsdelen maar dit is wel beperkt. In de parkeernota van Stadsdeel West wordt de mogelijkheid van betaald parkeren op zondag in te voeren bij een hoge parkeerruk (nu niet het geval) en zo aan te sluiten bij het parkeerregime van Stadsdeel Centrum. Ook sluiten de bloktijden in de Kolenkitbuurt aan op de bloktijden in stadsdeel Nieuw-West. Het stadsdeel heeft echter geen integrale aandacht voor het parkeerbeleid in andere stadsdelen en de effecten daarvan voor stadsdeel West of omgekeerd de effecten van het parkeerbeleid in stadsdeel West op de parkeerproblematiek in andere stadsdelen.

### 2.3.5 Norm 5 - Onderbouwing gemaakte keuzes

#### Beoordelingskader

##### Toetspunten

In het parkeerbeleid is sprake van een:

- Onderbouwing relatie doelen en inzet;
- Overweging alternatieve doelen en instrumenten.

##### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel West geeft in de parkeernota een onderbouwing voor de parkeermaatregelen en de beleidsdoelen. In de parkeernota maakt stadsdeel West geen duidelijke overweging tussen verschillende doelen en instrumenten. Het stadsdeel onderbouwt wel waarom bij verschillende maatregelen gekozen wordt voor een aanpassing in de wijze waarop het instrument wordt ingezet.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

##### Bevindingen

Het stadsdeel heeft op verschillende plaatsen in de parkeernota oog voor de relatie tussen de in te zetten parkeermaatregelen en de beleidsdoelen die het stadsdeel heeft gesteld.

Een voorbeeld hiervan is de maatregel om het betaald parkeren in Bos en Lommer te verruimen. Het stadsdeel beschrijft de relatie als volgt: 'Met de verruiming van de bloktijden naar 24:00 wordt onder meer gestalte gegeven aan de doelstellingen die de coalitie heeft gesteld ten aanzien van minder gebruik van de auto's ook ten aanzien van minder auto's in het straatbeeld.'

Een ander voorbeeld is dat het stadsdeel beschrijft dat het aantal parkeervergunningen per huishouden beperkt moet worden van twee naar één vergunning, omdat dit juist geen bijdrage levert aan de doelen van het stadsdeel. 'Op basis van de ambities die het stadsdeel heeft vastgesteld in het coalitieakkoord (auto's zoveel mogelijk uit het straatbeeld, bewoners verleiden minder gebruik te maken van de auto) en het mobiliteitsbeleid van de centrale stad, kan gesteld worden dat het verstrekken van een tweede vergunning geen bijdrage levert aan de gestelde ambities.'

Stadsdeel West geeft in de parkeernota redenen waarom bepaalde parkeermaatregelen moeten worden afgeschaft. Een voorbeeld daarvan is de afschaffing van de 10-cents zone. Volgens het stadsdeel heeft onderzoek aangetoond dat de tijd kort is dat een parkeerder een parkeerplaats in de straten met het 10-centstarief bezet houdt, automobilisten moeite hebben om het regime te begrijpen en de meerderheid van de parkeerders toch langer parkeert dan 1 uur. Daarnaast leidt de parkeerduurbepanking in combinatie met het 10-cents tarief tot aanzienlijke inkomstenderving, zonder dat er concrete baten tegenover staan. Het stadsdeel concludeert vervolgens dat de maatregel niet bijdraagt aan een betere luchtkwaliteit, niet leidt tot een hogere omzet voor ondernemers en dat de maatregel gepaard gaat met uitvoerings- en handhavingsproblemen. Daarom wil het stadsdeel de 10-centszone afschaffen.

### 2.3.6 Norm 6 – Aandacht voor neveneffecten

Beoordelingskader

#### Toetspunten

- Belangrijke neveneffecten zijn in kaart gebracht
- Er is nagedacht over de wijze waarop ongewenste neveneffecten kunnen worden voorkomen of verminderd.

Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel West heeft in de parkeernota op verschillende plekken aandacht voor de neveneffecten van de in te zetten parkeermaatregelen. In veel gevallen is ook nagedacht over de wijze waarop neveneffecten kunnen worden voorkomen.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

Bevindingen

Het stadsdeel heeft op verschillende plekken in de parkeernota aandacht voor mogelijke neveneffecten van in te zetten maatregelen. Zo wordt bijvoorbeeld bij de aanpassing van vergunninggebieden aangegeven dat deze niet te klein mogen zijn omdat dan het risico bestaat dat lang moet worden rondgereden om een plek te vinden. Ze mogen ook niet te groot zijn omdat leidt tot meer autokilometers in het stadsdeel. Bij het instellen van deelvergunninggebieden heeft het stadsdeel aandacht voor mogelijk oplopende wachtlijsten. Ze probeert dit te voorkomen door de gebieden niet te klein te maken. Verder kiest het stadsdeel niet voor het verhogen van het straattarief omdat dat volgens het stadsdeel niet leidt tot een lagere parkeerdruk maar wel tot een lager betalingsgraad.

Bij de voorwaarden voor één-op-één compensatie staat dat als het stadsdeel het aantal parkeerplaatsen dat in een buurtgarage wordt gerealiseerd op straat opheft, dat er dan minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers. Het stadsdeel zegt hierover dat de keuze is gemaakt om minder capaciteit beschikbaar te houden voor bezoekers. Het stadsdeel zet zich dus niet in om het ongewenste neveneffect te voorkomen of te verminderen, maar aanvaardt de consequentie van de parkeermaatregel, namelijk een verminderde bereikbaarheid voor bezoekers die met de auto komen.

### 2.3.7 Norm 7 – Aandacht voor benodigd budget

Beoordelingskader

#### Toetspunten

- In het parkeerbeleid is aandacht voor het budget dat nodig is voor de uitvoering van de genoemde maatregelen in het parkeerbeleid.

Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel West heeft in de parkeernota geen aandacht voor het benodigd budget voor de uitvoering van het parkeerbeleid.

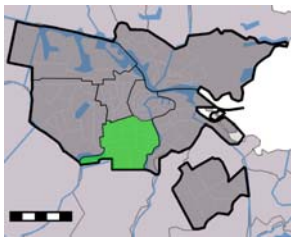
● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### *Bevindingen*

In de parkeernota besteedt stadsdeel West geen aandacht aan de financiële gevolgen van de in te voeren maatregelen. Bij het vaststellen van het parkeerbeleid kan dus geen afgewogen keuze worden gemaakt tussen het invoeren van de maatregelen en de kosten/inkomsten die daar tegenover staan.

Het stadsdeel heeft daarnaast in maart 2011 een 'afwegingskader besteding Parkeerbonds stadsdeel West 2012-2015' opgesteld dat apart is behandeld in de stadsdeelraad. Hierin is aandacht voor de besteding van de middelen uit het parkeerbonds. Ook komen de financiële gevolgen van de maatregelen uit de parkeernota naar voren. In de nota worden bijvoorbeeld genoemd: realiseren van ringparkeerplaatsen, van parkeerplaatsen in parkeergarages voor vergunninghouders en het verbeteren van de openbare ruimte. Het is echter niet duidelijk in hoeverre dit afwegingskader in financiële zin leidend is geweest voor de parkeernota (vastgesteld in juni 2012).

## **2.4 Zuid**



Stadsdeel Zuid heeft in mei 2011 de nota parkeerbeleid vastgesteld. Voor de analyse van het parkeerbeleid hebben wij gebruik gemaakt van de volgende documenten:

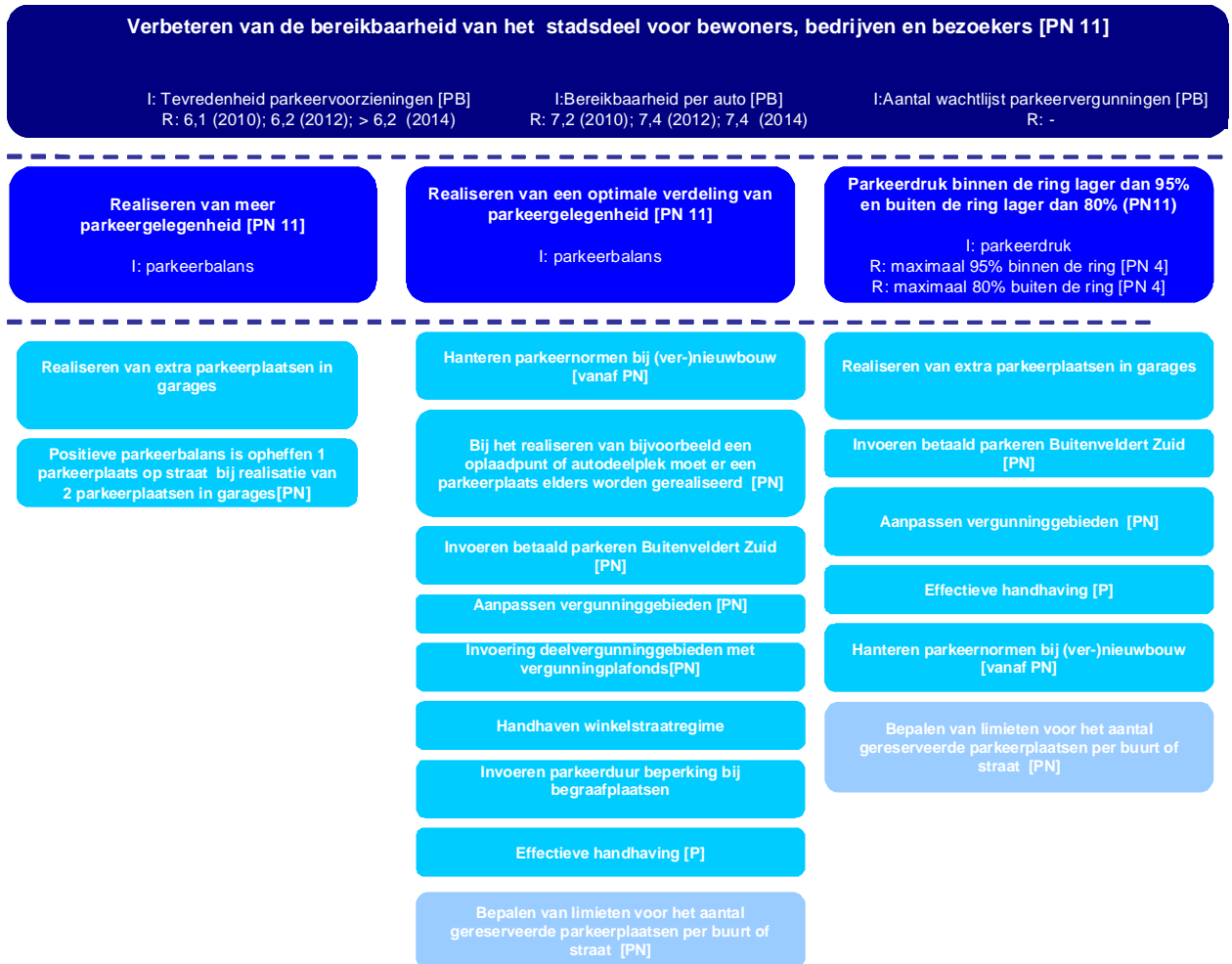
- Parkeren in Zuid: Nota parkeren 2011, vastgesteld door de stadsdeelraad op 25 mei 2011.
- Programmabegroting 2012.
- Programmabegroting 2013.

Ongeveer een jaar nadat de stadsdeelraad de nota parkeren vaststelde heeft het dagelijks bestuur richtlijnen vastgesteld voor het bepalen van de parkeerbalans. In de parkeerbalans wordt het aantal opgeheven parkeerplaatsen en de gerealiseerde compensatie door nieuwe parkeerplaatsen (bovengronds en inpandig) inzichtelijk gemaakt.

In de parkeernota geeft stadsdeel Zuid enkele doelen die met het parkeerbeleid worden nagestreefd. Deze doelen Zuid zijn niet gestructureerd opgenomen. In de parkeernota gaat het stadsdeel voornamelijk in op de te nemen maatregelen om het parkeren te faciliteren en te reguleren. Wij hebben in figuur 2.7 het parkeerbeleid schematisch weergegeven, waarbij we gebruik hebben gemaakt van bovenstaande documenten.



Figuur 2.4 – Schematische weergave parkeerbeleid stadsdeel Zuid  
(PB = programmabegroting, PN = Parkeernota)



## 2.4.1 Norm 1 - Adequate probleemanalyse

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

Van een adequaat probleemanalyse is sprake als duidelijk is:

- *wat* het parkeerprobleem is,
- door *wie* het probleem veroorzaakt wordt (bezoekers, bewoners, werknemers),
- *wanneer* het probleem zich voor doet (werkdagen of weekend, overdag of 's avonds),
- *waar* er sprake is van een probleem (specifieke straat of gebied, nabij ov-knooppunt, bij winkelcentra)?

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	In stadsdeel Zuid is geen sprake van integrale beschrijving van de omvang, de ernst, de locatie, het tijdstip of de oorzaak van het probleem. Wel bespreekt het stadsdeel bij enkele instrumenten de specifieke parkeerproblemen.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

Stadsdeel Zuid geeft geen integrale probleemanalyse voor de parkeerproblemen van het stadsdeel. De nota parkeren gaat uitgebreid in op de mogelijkheden voor het realiseren van parkeergarages, de parkeernormen in het stadsdeel, de uitvoering van maatregelen betaald parkeren en de uitgangspunten voor gereserveerde parkeerplaatsen. Op verschillende plekken in de nota komt naar voren waar de problemen zijn. Voor het realiseren van parkeergarages besteedt het stadsdeel aandacht aan de gebieden met een hoge parkeerdruk. In die gebieden is mogelijk reden om een parkeergarage te realiseren. Het stadsdeel onderscheidt de Hoofddorppleinbuurt, de Oude Pijp, de Rivierenbuurt, de Nieuwe Pijp en de Schinkelbuurt.

Een ander voorbeeld van een probleem dat het stadsdeel benoemt is de toename van de parkeeroverlast ten zuiden van de Van Nijenrodeweg in Buitenveldert-Zuid als gevolg van de invoering van betaald parkeren ten noorden van deze weg. Dit wordt cijfermatig onderbouwd met gegevens over de parkeerdruk in dat gebied.

In de nota parkeren heeft stadsdeel Zuid aandacht voor de vergunninggebieden waarvoor een wachtlijst geldt. Dit wordt echter vooral besproken voor de uitwerking van de gevolgen van de invoering van nieuwe maatregelen en niet als analyse van de bestaande situatie. Het stadsdeel schetst in de nota geen integraal beeld van de parkeerproblematiek in de verschillende wijken, besteedt beperkt aandacht aan de parkeerdruk en heeft vrijwel geen aandacht voor de verschillende doelgroepen en de bezetting van de parkeergarages in het stadsdeel. Het stadsdeel had wel informatie over de parkeerdruk in 2010. Op 8 november 2011 – een half jaar na vaststelling van de nota parkeren – heeft de stadsdeelraad deze informatie ontvangen.

## 2.4.2 Norm 2 – Centrale elementen aanwezig

### Beoordelingskader

Toetspunten
<ul style="list-style-type: none"><li>• Beoogde maatschappelijk effect is benoemd.</li><li>• Beleidsdoel is bepaald.</li><li>• Indicatoren voor maatschappelijk effect en beleidsdoelen zijn opgenomen.</li><li>• De beoogde inzet is weergegeven.</li></ul>

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Zuid heeft een maatschappelijk effect, doelen, indicatoren en de beoogde inzet benoemd.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

De doelen en indicatoren voor parkeren zijn in stadsdeel Zuid in meerdere documenten opgenomen. In de parkeernota geeft stadsdeel Zuid een beoogd maatschappelijk effect voor het parkeerbeleid: 'Verbeteren van de bereikbaarheid van het stadsdeel voor bewoners, bedrijven en bezoekers'. In de programmabegroting geeft het stadsdeel drie indicatoren opgenomen die wij hebben geïnterpreteerd als indicatoren die inzicht geven in de realisatie van het beoogde maatschappelijk effect van het stadsdeel. In de parkeernota geeft het stadsdeel de doelen die zij met het parkeerbeleid wil realiseren. Het stadsdeel stelt niet voor alle doelen indicatoren met streefwaarden vast waarmee gemeten kan worden of het stadsdeel de doelen ook weet te realiseren. Stadsdeel Zuid beschrijft de instrumenten die zij wil inzetten of aanpassen voor het uitvoeren van het parkeerbeleid.

## 2.4.3 Norm 3 – Kwaliteit centrale elementen

### Beoordelingskader

Toetspunten
<ul style="list-style-type: none"><li>• Formuleringsen zijn helder (niet voor meerdere uitleg vatbaar).</li><li>• Formuleringsen zijn concreet (meetbaar).</li><li>• De relatie tussen het maatschappelijk effect, beleidsdoelen, indicatoren en inzet is duidelijk.</li></ul>

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	De doelen zijn niet helder geformuleerd.
	De doelen zijn niet concreet.
	De relatie tussen het maatschappelijk effect, beleidsdoel, indicatoren en inzet is door het opstellen van de doelenboom duidelijk gemaakt.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### *Bevindingen*

De doelen die het stadsdeel wil realiseren zijn onvoldoende helder. De doelen kunnen op meerdere manieren worden geïnterpreteerd. Zo wil stadsdeel Zuid 'de bereikbaarheid van het stadsdeel verbeteren voor bewoners, bedrijven en bezoekers'. In het parkeerbeleid wordt niet duidelijk wat een verbeterde bereikbaarheid inhoudt. De opgenomen indicatoren bij dit beoogde maatschappelijk effect in de programmabegroting geven ten dele duidelijkheid. Eén van de indicatoren is namelijk 'bereikbaarheid per auto'. Dit geeft inzicht in een oordeel over de bereikbaarheid van het stadsdeel. Andere indicatoren die hier zijn opgenomen: 'Tevredenheid parkeervoorzieningen' en 'Aantal wachtlijst parkeervergunningen'.

De doelen zijn onvoldoende concreet. Dat betekent dat niet goed bepaald kan worden of de doelen worden gerealiseerd. Voor het beoogde maatschappelijke effect geeft het stadsdeel drie indicatoren. Twee van deze indicatoren bepalen de mate van tevredenheid van de bewoners over de parkeervoorzieningen en over de bereikbaarheid per auto. Dit geeft inzicht in de beleving van de bereikbaarheid. Op basis van de indicator is niet duidelijk of dit gemeten wordt bij zowel bezoekers, bewoners of bedrijven.

Bij de beleidsdoelen die het stadsdeel wil realiseren komt op meerdere plekken als indicator de parkeerbalans terug. Bij deze indicator zijn geen streefwaarden opgenomen. Het stadsdeel maakt in het parkeerbeleid onvoldoende duidelijk wat de parkeerbalans is, hoe deze gemeten wordt en waar deze toe moet leiden. De parkeerbalans is daarom geen duidelijke indicator. Op 17 april 2012 – ongeveer een jaar na het vaststellen van de nota parkeren – heeft het dagelijks bestuur de richtlijnen vastgesteld voor het bepalen van de parkeerbalans.

In de nota parkeren is beperkt aandacht voor de visie en de beleidsuitgangspunten van het stadsdeel bij parkeren. De nota geeft vooral zicht op de parkeermaatregelen die het stadsdeel wil inzetten. Desondanks zijn er uit de programmabegroting en de nota parkeren wel doelen af te leiden voor het parkeerbeleid van stadsdeel Zuid. Deze doelen sluiten redelijk goed op elkaar aan.

#### **2.4.4 Norm 4 - Samenhang met ander beleid**

##### *Beoordelingskader*

###### **Toetspunten**

Het parkeerbeleid geeft inzicht in de samenhang met:

- andere beleidsterreinen;
- het parkeerbeleid van andere stadsdelen;
- gemeentelijk beleid.

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Het stadsdeel besteedt in de parkeernota geen aandacht aan de relatie met andere beleidsterreinen.
	Het stadsdeel besteedt in de parkeernota geen aandacht aan parkeermaatregelen van andere stadsdelen. Of aan de gevolgen van de invoering van bepaalde instrumenten door stadsdeel Zuid voor andere stadsdelen.
	Het stadsdeel heeft wel aandacht voor enkele uitgangspunten die door de centrale stad zijn vastgesteld.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

Stadsdeel Zuid heeft in de parkeernota geen aandacht voor de relatie met andere beleidsterreinen. Ook komt de samenhang met het parkeerbeleid in andere stadsdelen niet aan bod. In de nota parkeren komt het beleid van de centrale stad op meerdere plekken wel terug. Zoals de uitgangspunten die te maken hebben met gereserveerde parkeerplaatsen voor elektrische auto's en autodeelplekken.

## 2.4.5 Norm 5 – Onderbouwing voor gemaakte keuzes

### Beoordelingskader

Toetspunten
In het parkeerbeleid is sprake van een: <ul style="list-style-type: none"><li>• Onderbouwing relatie doelen en inzet;</li><li>• Overweging alternatieve doelen en instrumenten.</li></ul>

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	De onderbouwing van de relatie tussen doelen en inzet komt in de nota parkeren zeer beperkt tot uitdrukking.
	Het stadsdeel maakt geen afweging om andere of geen parkeermaatregelen te treffen.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

In de parkeernota geeft het stadsdeel bij de meeste parkeermaatregelen geen onderbouwing van de reden waarom voor bepaalde specifieke instrumenten wordt gekozen in relatie tot de te realiseren beleidsdoelen. Het stadsdeel laat wel een relatie zien tussen het uitgangspunt voor gereserveerde parkeerplaatsen het maatschappelijk effect om het stadsdeel bereikbaar te houden voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Het uitgangspunt is om de bestaande parkeer capaciteit zoveel mogelijk in tact te houden. Voor een gereserveerde parkeerplaats betekent dit dat deze alleen wordt toegekend wanneer deze elders kan worden gecompenseerd. Het stadsdeel maakt geen afweging om andere of geen parkeermaatregelen te treffen.

## 2.4.6 Norm 6 – Aandacht voor neveneffecten

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

- Belangrijke neveneffecten zijn in kaart gebracht
- Er is nagedacht over de wijze waarop ongewenste neveneffecten kunnen worden voorkomen of verminderd.

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Zuid heeft in het parkeerbeleid voor verschillende parkeermaatregelen neveneffecten beschreven. Stadsdeel Zuid geeft in het beleid niet aan hoe het neveneffect kan worden voorkomen of verminderd. Wel heeft het stadsdeel aandacht voor de maatregelen die het stadsdeel neemt wanneer het neveneffect optreedt.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

Het stadsdeel heeft bij enkele parkeermaatregelen aandacht voor mogelijke neveneffecten die kunnen optreden door de invoering van parkeermaatregelen. Het stadsdeel doet dit bij de invoering van betaald parkeren in Buitenveldert en de gevolgen van de wijzigingen in de vergunninggebieden. Bij de invoering van betaald parkeren benoemt het stadsdeel de mogelijkheid dat het gebied met parkeeroverlast zich verplaatst. In de nota parkeren staat dat in dat geval het gebied van betaald parkeren zal worden uitgebreid. Voor de voorgestelde wijzigingen in de vergunninggebieden beschrijft stadsdeel Zuid de gevolgen. Een van de ongewenste neveneffecten is dat de wachtlijst voor een parkeervergunning voor bewoners in de Noord Pijp langer zal worden. Het instellen van een overloopgebied biedt hiervoor geen oplossing, omdat ook hiervoor een wachtlijst zal ontstaan. Op termijn ontstaat een gedeeltelijke oplossing door het realiseren van de parkeergarage onder de Boerenwetering. Voor andere mogelijk neveneffecten heeft het stadsdeel geen aandacht.

## 2.4.7 Norm 7 – Aandacht voor benodigd budget

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

- In het parkeerbeleid is aandacht voor het budget dat nodig is voor de uitvoering van de genoemde maatregelen in het parkeerbeleid.

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Zuid heeft in het parkeerbeleid beperkt aandacht voor het benodigd budget voor de uitvoering van het parkeerbeleid.

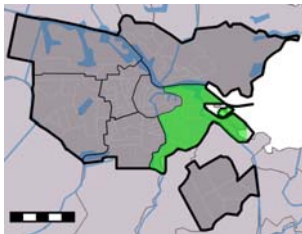
● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### *Bevindingen*

In de nota parkeren heeft stadsdeel Zuid bij enkele parkeermaatregelen aangegeven wat de financiële consequenties zijn van het invoeren van de maatregel. Zo beschrijft het stadsdeel de geschatte inkomsten van het invoeren van betaald parkeren in Buitenveldert Zuid. Op de benodigde handhavingskosten heeft het stadsdeel nog geen zicht. Het stadsdeel verwacht wel een positief saldo. Ook de beperkte financiële consequenties van de vergunningtarieven komen aan bod. Voor het realiseren van parkeergarages beschrijft het stadsdeel de verwachte totaalkosten van een parkeerplek in een parkeergarage in eigendom van het stadsdeel. Dit is bedoeld om een indruk te geven van de kosten die het realiseren en beheren van garageplaatsen met zich meebrengen. Bij andere parkeermaatregelen heeft stadsdeel Zuid geen aandacht voor de kosten van de invoering.

Via de reguliere begrotingscyclus wordt inzicht gegeven in de stortingen en onttrekkingen uit het parkeerfonds. Uit dit parkeerfonds worden ook de parkeermaatregelen uit de nota parkeren gefinancierd. Het wordt echter niet duidelijk wat de individuele parkeermaatregelen kosten of opbrengen. Het gaat hier bijvoorbeeld om de kosten en opbrengsten van vergunningverlening, straat parkeren en handhaving en de realisatie van autodeelplekken.

## 2.5 Oost



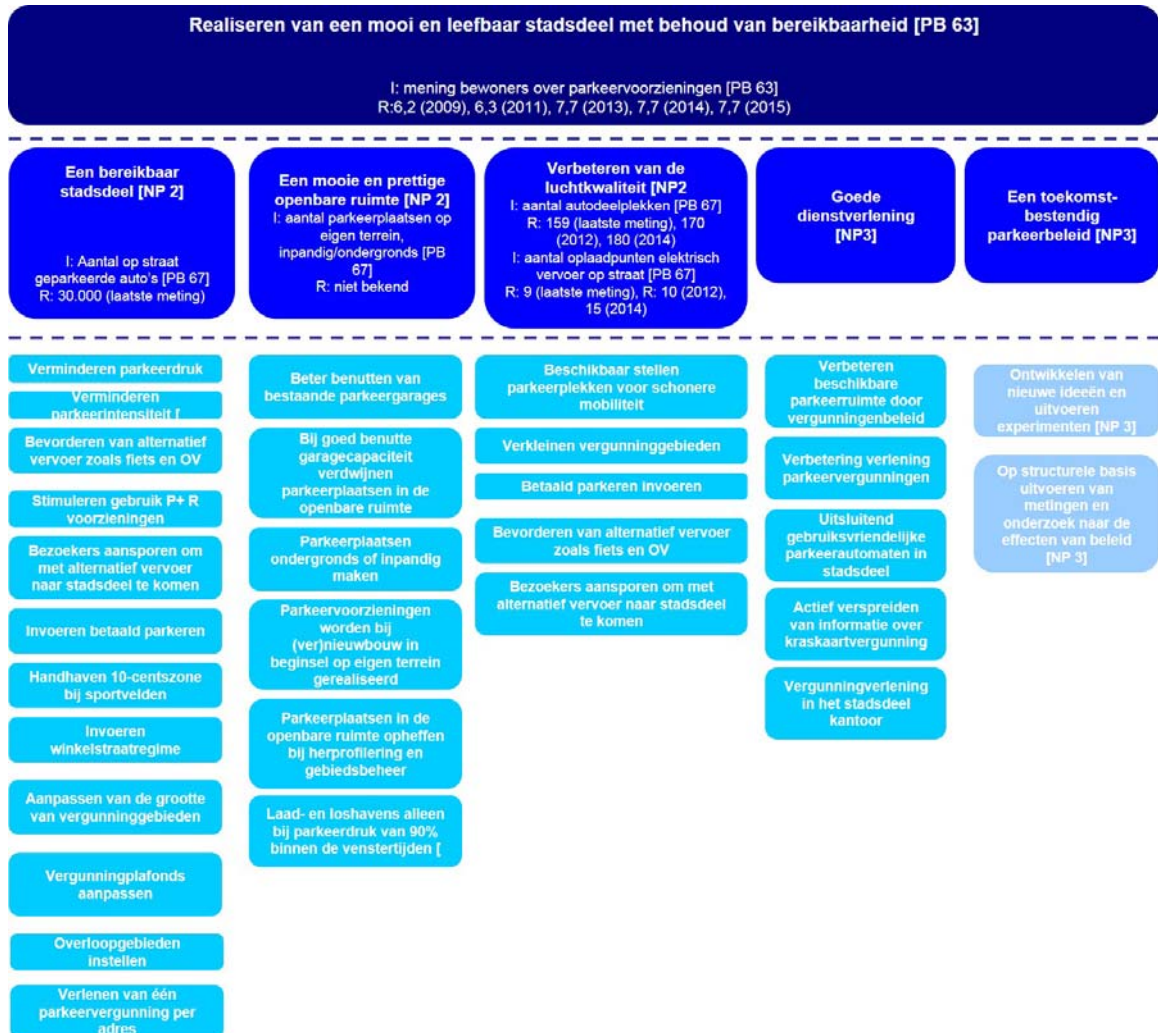
Stadsdeel Oost heeft in maart 2012 de nota parkeerbeleid vastgesteld. Voor de analyse van het parkeerbeleid hebben wij gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- Nota parkeerbeleid Oost 2012, vastgesteld door de stadsdeelraad in mei 2012.
- Programmabegroting 2012.

Bij de behandeling van de Nota Parkeerbeleid in de Commissie Openbare Ruimte en Financiën is ook een conceptnota Parkeernormen besproken. Doel is om deze conceptnota als beleidsregel door het Dagelijks Bestuur te laten vaststellen. De nota is een uitwerking van het parkeerbeleid, waarbij vooral wordt ingegaan op het garanderen van voldoende parkeerplaatsen bij (nieuwbouw)ontwikkelingen. Omdat deze nota een nadere uitwerking is van het parkeerbeleid gebruikten wij deze niet voor de beleidsanalyse.

Stadsdeel Oost maakt in de Nota Parkeerbeleid onderscheid in het beoogde maatschappelijk effect, beleidsdoelen en in te zetten instrumenten. Op basis van deze documenten hebben wij de volgende schematische weergave van het parkeerbeleid van stadsdeel Oost gemaakt.

Figuur 2.5 – Schematische weergave parkeerbeleid stadsdeel Oost  
(NP= Nota parkeren, PB=Programmabegroting)





## 2.5.1 Norm 1 - Adequate probleemanalyse

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

Van een adequaat probleemanalyse is sprake als duidelijk is:

- *wat* het parkeerprobleem is,
- door *wie* het probleem veroorzaakt wordt (bezoekers, bewoners, werknemers),
- *wanneer* het probleem zich voor doet (werkdagen of weekend, overdag of 's avonds),
- *waar* er sprake is van een probleem (specifieke straat of gebied, nabij ov-knooppunt, bij winkelcentra)?

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Oost gaat in de parkeernota niet duidelijk in het wat, wie, wanneer en waar van de parkeerproblemen. Het stadsdeel biedt wel inzicht in de parkeersituatie door het gebruik van onderzoeksresultaten.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

Stadsdeel Oost neemt in het parkeerbeleid een hoofdstuk op over de achtergrond van het parkeerbeleid. Het stadsdeel benoemt daar enkele kengetallen, zoals aantal parkeerplaatsen, aantallen uitgegeven vergunningen en de wachtlijsten in de Swamerdambuurt. Ook gaat het stadsdeel in op de parkeerdruk. Het stadsdeel beschikt bij het opstellen van het beleid niet over een integrale parkeerdrukmeting voor het gehele stadsdeel, maar maakt gebruik van de beschikbare informatie. Inmiddels heeft het stadsdeel wel een stadsbrede parkeermeting laten uitvoeren.

Volgens het parkeerbeleid is het grootste parkeerprobleem de schaarste aan parkeer-capaciteit. Hoe het stadsdeel precies tot deze uitspraak komt blijkt niet uit de nota parkeerbeleid. Volgens het stadsdeel ligt de oorzaak voor dit probleem bij de toename van het autobezit van de eigen bewoners. Ook hiervoor ontbreekt een onderbouwing.

## 2.5.2 Norm 2 - Centrale elementen aanwezig

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

- Beoogde maatschappelijk effect is benoemd.
- Beleidsdoel is bepaald.
- Indicatoren voor maatschappelijk effect en beleidsdoelen zijn opgenomen.
- De beoogde inzet is weergegeven.

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Oost benoemt het beoogde maatschappelijke effect, doelen, de beoogde inzet en een aantal indicatoren, maar geeft hierbij niet overal de beoogde streefwaarden aan.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

Het stadsdeel geeft in de programmabegroting een maatschappelijk effect voor het programma Verkeer en Infrastructuur opgenomen. Een afgeleide van dit maatschappelijk effect is opgenomen in het parkeerbeleid van het stadsdeel 'realiseren van een mooi en leefbaar stadsdeel met behoud van bereikbaarheid'. Vervolgens stelt het stadsdeel vijf doelen voor het parkeerbeleid:

- Een bereikbaar stadsdeel;
- Een mooie en prettige openbare ruimte;
- Het verbeteren van de luchtkwaliteit;
- Een goede dienstverlening voor parkeren;
- Een toekomstbestendig parkeerbeleid.

Stadsdeel Oost benoemt per beleidsdoel de beoogde inzet die het stadsdeel wil leveren om deze doelen te realiseren. Zo wil stadsdeel Oost bijvoorbeeld om een bereikbaar stadsdeel te realiseren inzetten op het 'verminderen van de parkeerdruk', 'verminderen van de parkeerintensiteit', 'bevorderen van alternatief vervoer zoals fiets en auto' en 'stimuleren van P+R voorzieningen'.

In de parkeernota stelt het stadsdeel voor drie van de vijf doelen indicatoren vast. Voor één doel 'verbeteren van de luchtkwaliteit' heeft stadsdeel Oost streefwaarden gekoppeld aan de indicatoren.

### 2.5.3 Norm 3 - Kwaliteit centrale elementen

#### Beoordelingskader

Toetspunten
<ul style="list-style-type: none"><li>• Formuleringen zijn helder (niet voor meerdere uitleg vatbaar).</li><li>• Formuleringen zijn concreet (meetbaar).</li><li>• De relatie tussen het maatschappelijk effect, beleidsdoelen, indicatoren en inzet is duidelijk.</li></ul>

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	De doelen die stadsdeel Oost in het parkeerbeleid stelt zijn onvoldoende helder en concreet. De relatie tussen het maatschappelijk effect, beleidsdoelen, indicatoren en inzet is bij de meeste doelen duidelijk.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### *Bevindingen*

De doelen die stadsdeel Oost in het parkeerbeleid stelt zijn onvoldoende helder. De doelen zijn met andere woorden voor meerdere uitleg vatbaar.

Het beoogde maatschappelijk effect: 'realiseren van een mooi en leefbaar stadsdeel met behoud van bereikbaarheid' is vaag. Wanneer is het stadsdeel voldoende mooi en leefbaar en wanneer is er sprake van behoud van bereikbaarheid? Ook de indicator 'mening bewoners parkeervoorzieningen' biedt geen inzicht in het realiseren van een mooi en leefbaar stadsdeel.

Een ander voorbeeld van een onduidelijk doel is: 'Een goede dienstverlening'. Dit roept de vraag op wanneer er sprake is van een goede dienstverlening als het gaat om parkeren. Voor dit doel zijn geen indicatoren opgenomen die hier meer duidelijkheid over kunnen geven.

De doelen zijn onvoldoende concreet. Dat betekent dat de doelen veelal niet meetbaar zijn geformuleerd. De gekozen indicatoren sluiten onvoldoende aan bij het beoogde doel, of de streefwaarden zijn niet in alle gevallen vastgesteld. Zoals bij de behandeling van de eerste norm al aan bod kwam sluit de effectindicator 'mening bewoners over parkeervoorzieningen' onvoldoende aan bij het beoogde maatschappelijk effect 'realiseren van een mooi en leefbaar stadsdeel met behoud van bereikbaarheid'. Of het beoogde maatschappelijk effect gerealiseerd wordt is met deze indicator niet meetbaar.

De indicator 'mening bewoners over parkeervoorzieningen' is voor het parkeerbeleid overigens wel relevant. Het biedt inzicht in de tevredenheid van bewoners. Het stadsdeel heeft hiervoor geen doel opgenomen. In de programmabegroting 2013 zijn wel streefwaarden opgenomen voor deze indicator.

De indicatoren, die zijn opgenomen bij de beleidsdoelen, zijn onvolledig om de realisatie van de beleidsdoelen te beoordelen. Een voorbeeld is het beleidsdoel 'Een bereikbaar stadsdeel'. De opgenomen beleidsindicator is 'aantal parkeerplaatsen'. Stadsdeel Oost heeft voor deze indicator geen streefwaarden opgenomen. De realisatie van het doel is daardoor niet meetbaar. Daarnaast is het aantal parkeerplaatsen slechts één indicator die de bereikbaarheid kan weergeven. Een andere relevante indicator is bijvoorbeeld de tijd die iemand nodig heeft om een parkeerplaats te vinden. Dit zou als indicator kunnen worden toegevoegd.

Een ander voorbeeld van een onvoldoende concreet beleidsdoel is 'verbeteren van de luchtkwaliteit'. Hiervoor zijn wel indicatoren ('aantal elektrische oplaadpunten' en 'aantal autodeelplekken') met streefwaarden opgenomen. Deze indicatoren zeggen echter niets over de verbetering van de luchtkwaliteit, maar wel over de inzet die het stadsdeel wil leveren. Of er sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit is met deze indicatoren niet meetbaar.

De relatie tussen de indicatoren en de doelen is onvoldoende duidelijk. De relatie tussen drie beleidsdoelen en met maatschappelijk effect is wel duidelijk. Bij twee beleidsdoelen –een goede dienstverlening en een toekomstbestendig parkeerbeleid– vinden wij dit niet duidelijk. De inzet die het stadsdeel wil leveren sluit over het algemeen wel aan bij de beleidsdoelen die het stadsdeel wil realiseren.

## 2.5.4 Norm 4 - Samenhang met ander beleid

### Beoordelingskader

Toetspunten
Het parkeerbeleid geeft inzicht in de samenhang met: <ul style="list-style-type: none"><li>• andere beleidsterreinen;</li><li>• het parkeerbeleid van andere stadsdelen;</li><li>• gemeentelijk beleid.</li></ul>

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Oost besteedt in het parkeerbeleid aandacht aan de raakvlakken tussen het parkeerbeleid en de andere beleidsterreinen. In de parkeernota staat dat het stadsdeel met andere stadsdelen en de centrale stad overlegt bij onderwerpen met een stadsdeeloverstijgend karakter. In de parkeernota komt niet duidelijk naar voren op welke terreinen dit betrekking heeft. Het stadsdeel besteedt uitgebreid aandacht aan de mate van beleidsvrijheid van het stadsdeel in relatie tot het parkeerbeleid van de centrale stad.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

Stadsdeel Oost besteedt in het parkeerbeleid aandacht aan de raakvlakken tussen het parkeerbeleid en de andere beleidsterreinen. De keuzes die in het parkeerbeleid worden gemaakt hebben op de volgende manieren effect op andere beleidsterreinen:

- **Wonen:** Wonen en bereikbaarheid horen bij elkaar. Voor parkeren moeten we goede voorzieningen treffen, maar een hoogwaardige openbare ruimte is minstens zo belangrijk voor het woongenot. In principe gaat het stadsdeel uit van één bewonersvergunning per adres, tenzij de bereikbaarheid op een andere manier geregeld is.
- **Sport en vrije tijd:** Vrijtijdsbesteding en sport zijn belangrijk in een bruisend Oost. Het stadsdeel wil korte ritten terugdringen, bewoners moeten worden gestimuleerd om niet meer met de auto naar de sportvereniging te komen. Het stadsdeel wil hiertoe onder meer regulerend parkeerbeleid voeren nabij sportcomplexen. Voor bezoekende clubs moet voldoende parkeergelegenheid bij de sportvelden zijn.
- **Economie/detailhandel:** Parkeren en winkelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. parkeerbeleid mag geen belemmering zijn voor economische groei. Maar een mooie openbare ruimte is ook van belang voor het ondernemingsklimaat.
- **Duurzaamheid/groen:** luchtkwaliteit is een van de speerpunten van het parkeerbeleid.

In de bijlage van de parkeernota heeft het stadsdeel daarnaast nog aandacht voor verschillende parkeermaatregelen die in het stadsdeel van kracht zijn (of worden) en het effect daarvan op verschillende beleidsdoelstellingen, zoals bereikbaarheid,

openbare ruimte, luchtkwaliteit en het economisch klimaat. Ook stemt het stadsdeel het parkeerbeleid af op de *Fietsagenda Oost* en het *Handboek Inrichting Openbare ruimte*. Het stadsdeel gaat daarnaast in op de mate van beleidsvrijheid van het stadsdeel in relatie tot het parkeerbeleid van de centrale stad. Het stadsdeel geeft per onderwerp/parkeermaatregel een overzicht van het document waarin de regels zijn vastgelegd, welk orgaan bevoegd is tot besluitvorming en op welk moment een mogelijke aanpassing kan worden gedaan. Op een aantal punten gaat het stadsdeel ook inhoudelijk in op de uitgangspunten van het parkeerbeleid van de centrale stad, zoals bij de bezoekersspas.

## 2.5.5 Norm 5 - Onderbouwing gemaakte keuzes

### Beoordelingskader

Toetspunten	
In het parkeerbeleid is sprake van een:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderbouwing relatie doelen en inzet;</li> <li>• Overweging alternatieve doelen en instrumenten.</li> </ul>	

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Het stadsdeel geeft aan waarom een bepaalde vorm van parkeerregulering bijdraagt aan het realiseren van een beleidsdoel. Het stadsdeel geeft in het parkeerbeleid veelal een afweging van meerdere opties.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

Het stadsdeel geeft aan waarom een bepaalde vorm van parkeerregulering bijdraagt aan het realiseren van een beleidsdoel. Zo wil het stadsdeel bijvoorbeeld de vergunninggebieden verkleinen. Een van de redenen is dat kleine vergunninggebieden het aantal korte ritten binnen het stadsdeel ontmoedigen. Daarmee draagt deze maatregel bij aan het beleidsdoel 'verbeteren van de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit in het stadsdeel'.

Een ander voorbeeld is dat stadsdeel Oost de vergunningplafonds zo wil instellen dat er een maximale parkeerdruk van maximaal 90% ontstaat. Dit zorgt er voor dat het zoekverkeer vermindert. Dit draagt volgens het stadsdeel bij aan het beleidsdoel 'verbeteren van de dienstverlening'. Volgens ons zou het eerder voor de hand liggen dat deze maatregel bijdraagt aan het beleidsdoel 'verbeteren van de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit in het stadsdeel'.

Stadsdeel Oost beschrijft bij de verschillende voorstellen voor het invoeren van mogelijke instrumenten enkele mogelijke opties. Een voorbeeld is of het stadsdeel kiest voor 10-cents zone of winkelstraatregime in de winkelstraten van het stadsdeel. Hiervoor is een uitgebreide evaluatie uitgevoerd naar de werking van 10-centszones. Op basis van die evaluatie spreekt het stadsdeel een voorkeur uit voor het invoeren van een winkelstraatregime.

Ook geeft het stadsdeel in het parkeerbeleid drie opties weer hoe het stadsdeel kan omgaan met het vervangen van de gebruiksonvriendelijke draaiknop-automaten. De opties zijn: niet vervangen, alleen de intensief gebruikte automaten vervangen, alle automaten vroegtijdig afschrijven en vervangen. De stadsdeelraad heeft uiteindelijk besloten om alle automaten vroegtijdig af te schrijven en te vervangen.

## 2.5.6 Norm 6 - Aandacht voor neveneffecten

*Beoordelingskader*

### Toetspunten

- Belangrijke neveneffecten zijn in kaart gebracht
- Er is nagedacht over de wijze waarop ongewenste neveneffecten kunnen worden voorkomen of verminderd.

*Oordeel*

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Oost heeft in het parkeerbeleid voor verschillende parkeermaatregelen neveneffecten beschreven. Stadsdeel Oost geeft in het beleid niet aan hoe neveneffecten kunnen worden voorkomen of verminderd. Wel heeft het stadsdeel aandacht voor de maatregelen die het stadsdeel neemt wanneer neveneffecten optreden.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

*Bevindingen*

Stadsdeel Oost heeft bij de mogelijke invoer van verschillende parkeerreguleringsmaatregelen aandacht voor de mogelijke neveneffecten. Een voorbeeld is dat bij de invoering van een vergunningplafond wachtlijsten kunnen ontstaan. Een vergunningplafond zorgt namelijk voor een restrictie op het aantal te verlenen vergunningen. In het parkeerbeleid schrijft stadsdeel Oost dat als wachtlijsten ontstaan, overloopgebieden zullen worden ingesteld. Het stadsdeel gaat niet in op mogelijkheden om te voorkomen dat de wachtlijsten ontstaan, maar laat wel zien wat de reactie is van het stadsdeel als het neveneffect optreedt.

Een ander voorbeeld is dat de uitgifte van gehandicaptenparkeerkaarten ertoe leidt dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen op straat daalt. Een mogelijk ongewenst neveneffect hiervan is een stijging van de parkeerdruk. Het stadsdeel kiest ervoor om geen restrictief beleid te voeren op het afgeven van gehandicaptenparkeerplaatsen en accepteert dus het risico dat het neveneffect optreedt.

## 2.5.7 Norm 7 - Aandacht voor benodigd budget

*Beoordelingskader*

### Toetspunten

- In het parkeerbeleid is aandacht voor het budget dat nodig is voor de uitvoering van de genoemde maatregelen in het parkeerbeleid.

### Oordeel

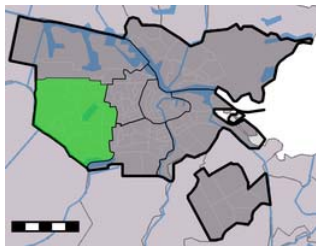
Oordeel	Toelichting
●	In de nota parkeerbeleid gaat stadsdeel Oost in op de financiën van het parkeerbeleid.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

In de nota parkeerbeleid van stadsdeel Oost is een paragraaf financiën opgenomen. Het stadsdeel heeft hier aandacht voor de inkomsten die het parkeerbeleid genereert en de kosten. De parkeerinkomsten worden beheerd in het parkeerfonds.<sup>8</sup> De kosten van het parkeerbeleid bestaan vooral uit de handhavingskosten voor het betaald parkeren en het fout parkeren. De financiële gevolgen van enkele maatregelen uit het parkeerbeleid worden ook genoemd in de nota, zoals de afschaffing van de 10-centszones, het uitbreiden van het betaald parkeren Zuider IJdijk en de Diemerzeedijk of versnelde vervanging van de draaiknopautomaten.

## 2.6 Nieuw-West



Stadsdeel Nieuw-West heeft in februari 2012 het parkeerbeleid vastgesteld. Voor de analyse van het parkeerbeleid hebben wij gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- Creatief Parkeren in Nieuw-West: Parkeerbeleidsplan 2012-2020, vastgesteld door de stadsdeelraad op 22 februari 2012.
- Programmabegroting 2012.

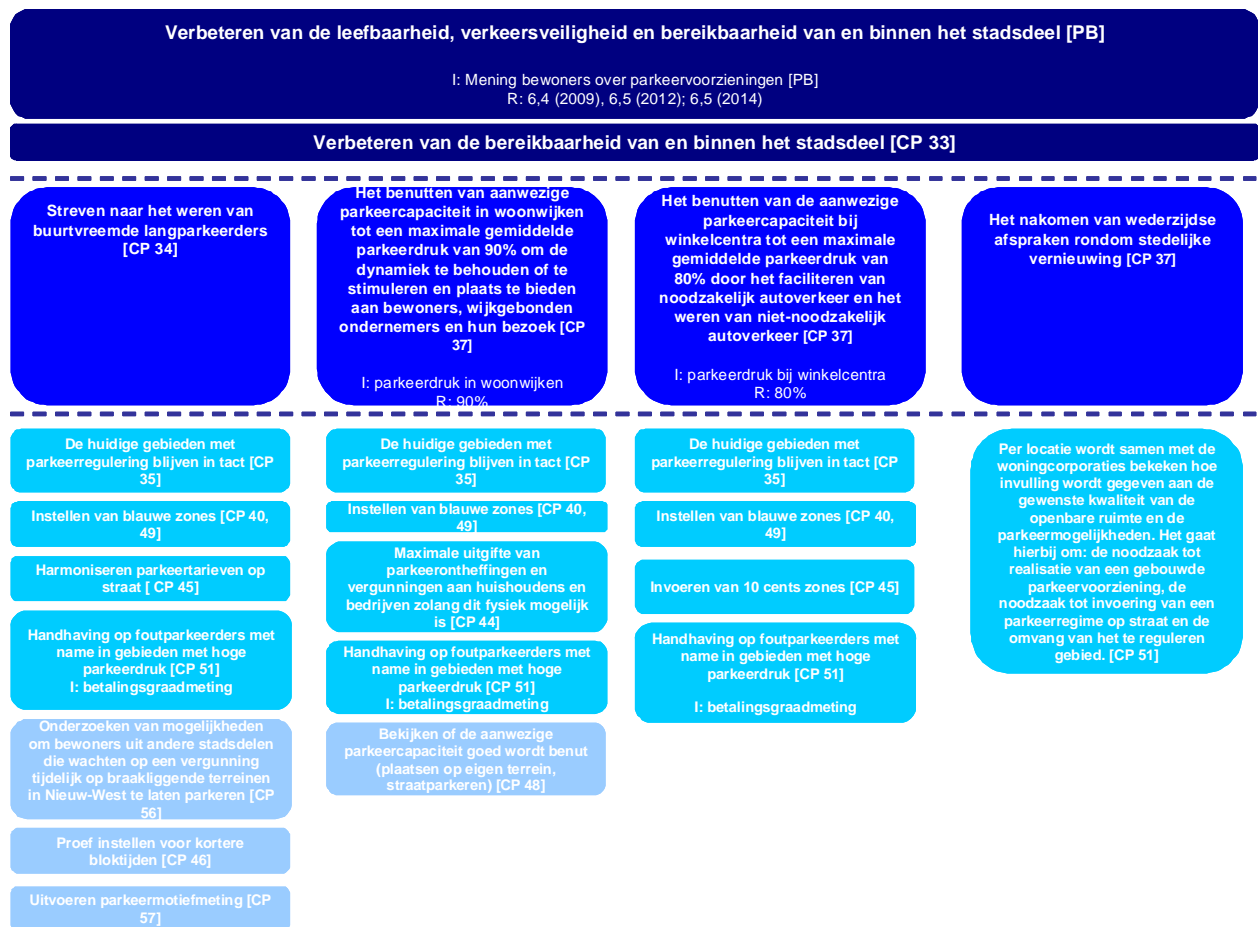
Nadat het parkeerbeleid is vastgesteld is er in oktober 2012 een besluit genomen over de herijking van het parkeerfonds. Naar aanleiding daarvan wil het stadsdeel de parkeertarieven in het stadsdeel zoveel mogelijk harmoniseren. Deze nota maakt geen deel uit van de beleidsanalyse.

---

<sup>8</sup> In het voormalig stadsdeel Oost-Watergraafsmeer bestond ook een fonds voor (ondergrondse) parkeervoorzieningen. Binnen stadsdeel Oost wordt nog gesproken over nut en noodzaak van een aanvullend fonds naast het parkeerfonds. Bij de bespreking van de beleidsregel parkeernormen zal hierover nader worden gesproken.

De kern van het parkeerbeleid van stadsdeel Nieuw-West is het weren van de buurtvreemde langparkeerder. Daarnaast heeft het stadsdeel nog drie doelen benoemd voor het parkeerbeleid. Het stadsdeel noemt in het parkeerbeleid de maatregelen die zij wil inzetten. In figuur 2.3 geven wij een schematische weergave van het parkeerbeleid van stadsdeel Nieuw-West.

Figuur 2.6 - Schematische weergave parkeerbeleid stadsdeel Nieuw-West (CP= Creatief Parkeren in Nieuw-West, PB = Programmabegroting)



## 2.6.1 Norm 1 - Adequate probleemanalyse

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

Van een adequaat probleemanalyse is sprake als duidelijk is:

- *wat* het parkeerprobleem is,
- door *wie* het probleem veroorzaakt wordt (bezoekers, bewoners, werknemers),
- *wanneer* het probleem zich voor doet (werkdagen of weekend, overdag of 's avonds),
- *waar* er sprake is van een probleem (specifieke straat of gebied, nabij ov-knooppunt, bij winkelcentra)?



### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	De probleemanalyse van de parkeersituatie in stadsdeel Nieuw-West is adequaat. In de nota is voldoende aandacht voor de aard en de oorzaken van de parkeerproblemen in het stadsdeel.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

Stadsdeel Nieuw-West besteedt in de parkeernota uitgebreid aandacht aan de parkeerproblemen in het stadsdeel voor zover aanwezig. Uit een bewoners consultatie via parkeermarkten is gebleken dat het parkeren in nieuw-West grotendeels probleemloos is. De nota bevat een overzicht van gebieden waar structurele parkeerproblemen zijn en gebieden waar al parkeermaatregelen zijn genomen.

Om te bepalen of er mogelijk sprake was van overloop van parkeerproblemen van gebieden met parkeerregulering (blauwe zones en betaald parkeren) naar aanliggende gebieden waar nog geen parkeerregulering was ingevoerd heeft het stadsdeel daar parkeerdrukmetingen uitgevoerd.

Zowel uit recent onderzoek in gebieden grenzend aan gebieden met betaald parkeren of een blauwe zone of uit eerder onderzoek in 2008 in Slotervaart blijkt dat de parkeeroverlast met name overdag aanwezig is en voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door buurt vreemde langparkeerders. Het stadsdeel heeft dus goed zicht op de aspecten wat, wanneer waar en door wie van de parkeeroverlast.

## 2.6.2 Norm 2 - Centrale elementen aanwezig

### Beoordelingskader

Toetspunten
<ul style="list-style-type: none"><li>• Beoogde maatschappelijk effect is benoemd.</li><li>• Beleidsdoel is bepaald.</li><li>• Indicatoren voor maatschappelijk effect en beleidsdoelen zijn opgenomen.</li><li>• De beoogde inzet is weergegeven.</li></ul>

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	In het parkeerbeleid van stadsdeel Nieuw-West zijn de meeste centrale elementen van beleid aanwezig. Het ontbreekt in het beleid vooral nog aan een indicator om de realisatie van het doel 'het weren van de buurtvreemde langparkeerder te meten'.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

In de programmabegroting programma Verkeer en Infrastructuur beschrijft het stadsdeel het maatschappelijk effect waaraan het parkeerbeleid een bijdrage levert om dit te realiseren: 'Verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van en binnen het stadsdeel'. In het parkeerbeleid komt een deel van dit maat-

schappelijk effect terug: ‘verbeteren van de bereikbaarheid van en binnen het stadsdeel’. Het parkeerbeleid geeft ook verschillende doelen die het stadsdeel met het parkeerbeleid wil bereiken. De kern van het parkeerbeleid van stadsdeel Nieuw-West is het ‘streven naar het weren van buurtvreemde langparkeerders’. Daarnaast formuleert het stadsdeel nog drie doelen die zij met het parkeerbeleid nastreeft.

Voor het meten van het maatschappelijk effect geeft stadsdeel Nieuw-West als indicator de ‘mening van de bewoners over de parkeervoorzieningen’. Voor twee van de doelen is de indicator parkeerdruk opgenomen. Voor het belangrijkste doel van het stadsdeel: ‘het weren van de buurtvreemde langparkeerder’ heeft het stadsdeel geen indicator opgesteld.

Het stadsdeel laat in het parkeerbeleid zien verschillende parkeermaatregelen te willen inzetten om de doelen te bereiken. Zo wil het stadsdeel de tarieven voor het betaald parkeren harmoniseren, blauwe zones invoeren, proeven instellen met kortere bloktijden, handhaven op fout parkeerders, 10-centszones invoeren bij buurtwinkelcentra en het maximale aantal parkeerontheffingen en parkeervergunningen uitgeven.

### 2.6.3 Norm 3 – Kwaliteit centrale elementen

#### Beoordelingskader

Toetspunten	
•	Formuleringen zijn helder (niet voor meerdere uitleg vatbaar).
•	Formuleringen zijn concreet (meetbaar).
•	De relatie tussen het maatschappelijk effect, beleidsdoelen, inzet en indicatoren is duidelijk.

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	De centrale elementen van het parkeerbeleid van stadsdeel Nieuw-West zijn onvoldoende helder en concreet beschreven. De relatie tussen de doelen en de inzet is overal voldoende duidelijk.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

Het beoogde maatschappelijk effect met het parkeerbeleid zoals opgenomen in de programmabegroting luidt: Verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van en binnen het stadsdeel. Dit maatschappelijk effect is niet helder geformuleerd. Zowel de begrippen leefbaarheid als bereikbaarheid zijn op verschillende manieren te interpreteren. Gaat het bij bereikbaarheid om de bereikbaarheid van de auto, ov, fiets of alle drie en wanneer is die verbeterd? Hetzelfde geldt voor het begrip leefbaarheid gaat het daarbij met name om het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte of het terugdringen van overlast? De voor het maatschappelijk effect opgenomen indicatoren bieden hierover geen duidelijkheid. In de programmabegroting wordt voor parkeren de mening van bewoners over de parkeer-

voorzieningen genoemd. Dit sluit niet aan bij het geformuleerde maatschappelijk effect om de bereikbaarheid te verbeteren.

Het belangrijkste doel van het parkeerbeleid 'het weren van de buurtvreemde langparkeerder' is onvoldoende concreet. Het stadsdeel heeft geen indicatoren bepaald die duidelijk maken wanneer dit doel gerealiseerd is. Wil het stadsdeel alle buurtvreemde langparkeerders weren of gaat het om een percentage? Het stadsdeel wil jaarlijks parkeermotief metingen uitvoeren. Dit geeft zicht op het aandeel buurtvreemde parkeerders. Deze parkeermotiefmeting kan helpen om het doel concreet te maken. Het stadsdeel heeft wel bepaald wat een nog acceptabele parkeerdruk is.

De relatie tussen inzet, de beoogde doelen en het beoogde maatschappelijk effect is voldoende duidelijk.

#### 2.6.4 Norm 4 - Samenhang met ander beleid

##### *Beoordelingskader*

###### **Toetspunten**

Het parkeerbeleid geeft inzicht in de samenhang met:

- andere beleidsterreinen;
- het parkeerbeleid van andere stadsdelen;
- gemeentelijk beleid.

##### *Oordeel*

Oordeel	Toelichting
●	In het parkeerbeleid noemt het stadsdeel andere beleidsterreinen die relevant zijn voor het parkeerbeleid, geeft het stadsdeel geen inzicht in de samenhang met het parkeerbeleid van andere stadsdelen en gaat het stadsdeel wel weer in op het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

##### *Bevindingen*

Stadsdeel Nieuw-West benoemt in het parkeerbeleid andere beleidsterreinen die voor parkeren relevant zijn: het verbeteren van de bereikbaarheid in het stadsdeel, sociaal-economische opgave en de openbare ruimte. Het parkeerbeleid biedt geen inzicht in de wijze waarop deze beleidsuitgangspunten bij het parkeerbeleid aansluiten.

Voor de samenhang met maatregelen in andere stadsdelen is in het parkeerbeleid geen aandacht. Stadsdeel Nieuw-West signaleert wel problemen met parkeerders uit andere stadsdelen. Het ligt daarom in de lijn der verwachting dat in het parkeerbeleid van stadsdeel Nieuw-West hier mee aandacht voor zou zijn.

In het parkeerbeleid is aandacht voor het beleid van de gemeente Amsterdam. Nieuw-West gaat in op de beleidsvoornemens van de gemeente Amsterdam die van invloed kunnen zijn op de situatie in Nieuw-West. Zo wordt hier bijvoorbeeld genoemd dat de centrale stad ernaar streeft om bewoners - op een wachtlijst voor een

parkeervergunning - tegen gereduceerd tarief hun auto te laten parkeren in speciaal daarvoor te realiseren voorzieningen. Stadsdeel Nieuw-West zal onderzoeken of het mogelijk is om braakliggende terreinen daarvoor te gebruiken.

## 2.6.5 Norm 5 - Onderbouwing gemaakte keuzes

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

In het parkeerbeleid is sprake van een:

- Onderbouwing relatie doelen en inzet;
- Overweging alternatieve doelen en instrumenten.

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Het stadsdeel geeft voldoende onderbouwd aan welk maatregelen ze wil inzetten om parkeerproblematiek op te lossen. De nuloptie - niets doen - wordt gehanteerd als er geen ernstige parkeerproblemen zijn.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

Het uitgangspunt van stadsdeel Nieuw-West is dat er bij voldoende vrije parkeerplaatsen parkeren gratis is en er geen maatregelen worden genomen (nuloptie). Als parkeerregulering moet worden ingevoerd omdat:

- a) er klachten zijn;
- b) de parkeerdruk hoger is dan 90% en
- c) er veel overlast is van buurtvreemde langparkeerder

dan gaat de voorkeur uit naar invoering van een blauwe zone. Voor het uitgangspunt om bij voorkeur een blauwe zone in te voeren geeft het stadsdeel de volgende argumenten: blauwe zones kunnen snel worden ingevoerd, bieden meer mogelijkheden voor maatwerk (geen voorgeschreven bloktijden) en zijn vriendelijk voor bewoners (bezoek hoeft niet te betalen). Daartegenover benoemt het stadsdeel een nadeel van het invoeren van een blauwe zone: geen opbrengsten om de handhavingskosten te dekken. Het stadsdeel overweegt daarom jaarlijks of de blauwe zones - vanwege de kosten - gehandhaafd kunnen blijven of dat betaald parkeren moet worden ingevoerd. In het parkeerbeleid wordt niet afgewogen of een blauwe zone of betaald parkeren het beste instrument is om de buurtvreemde langparkeerder te weren.

Het stadsdeel kijkt voor de parkeerproblemen in woonwijken of er volgens de principes: bouwen, benutten, beïnvloeden en beprijzen nog mogelijke oplossingen zijn. Het stadsdeel geeft daarbij een beschrijving, maar komt niet tot een concrete inzet van instrumenten omdat het beleid vooral reactief van aard is.

## 2.6.6 Norm 6 – Aandacht voor neveneffecten

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

- Belangrijke neveneffecten zijn in kaart gebracht
- Er is nagedacht over de wijze waarop ongewenste neveneffecten kunnen worden voorkomen of verminderd.

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Nieuw-West heeft aandacht voor twee neveneffecten die als gevolg van het huidige parkeerbeleid kunnen optreden: nieuwe overloopgebieden en onvoldoende financiële dekking voor de invoering van blauwe zones. Het stadsdeel gaat niet in op mogelijkheden om het optreden van neveneffecten te voorkomen. Het stadsdeel zegt hierover op basis van maatwerk maatregelen te nemen.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

Stadsdeel Nieuw-West geeft aandacht aan de mogelijkheid van het ontstaan van nieuwe overloopgebieden. Het stadsdeel zegt daarover in het parkeerbeleid dat als de situatie zich voordoet bekeken wordt welke maatregelen genomen kunnen worden om het parkeerprobleem op te lossen. Daarnaast heeft het stadsdeel oog voor de handhavingskosten van blauwe zones waar mogelijk onvoldoende dekking voor is. Het stadsdeel stelt jaarlijks de afweging te maken of invoering van betaald parkeren noodzakelijk is. Het stadsdeel kijkt voor beide neveneffecten niet of er mogelijkheden zijn om deze te voorkomen. Het stadsdeel zegt alleen maatwerkmaatregelen te nemen op het moment dat de problemen zich voordoen.

## 2.6.7 Norm 7 – Aandacht voor benodigd budget

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

- In het parkeerbeleid is aandacht voor het budget dat nodig is voor de uitvoering van de genoemde maatregelen in het parkeerbeleid.

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Het parkeerbeleidsplan van stadsdeel Nieuw-West heeft geen aandacht voor het benodigd budget.

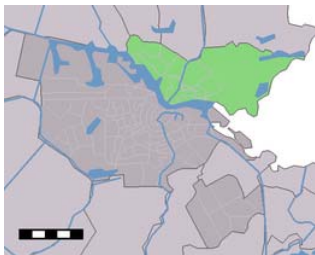
● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

In het parkeerbeleidsplan is geen aandacht voor het budget dat nodig is om de instrumenten voor de uitvoering van het beleid te financieren. Het parkeerbeleidsplan sluit af met een 17-tal voorgenomen acties (uitvoeringsprogramma). Bij slechts een van de acties wordt een ruwe kostenindicatie gegeven. Het plan geeft ook geen inzicht in de

kosten die met vergunningen of ontheffingen zijn gemoeid. Daarnaast bevat het plan geen informatie over de kosten van de voorgestelde uitbreiding van de blauwe zone. Naast het parkeerbeleidsplan wordt wel jaarlijks de besteding van parkeeropbrengsten door de stadsdeelraad vastgesteld, waarin opbrengsten en kosten van parkeermaatregelen zijn opgenomen.

## 2.7 Noord



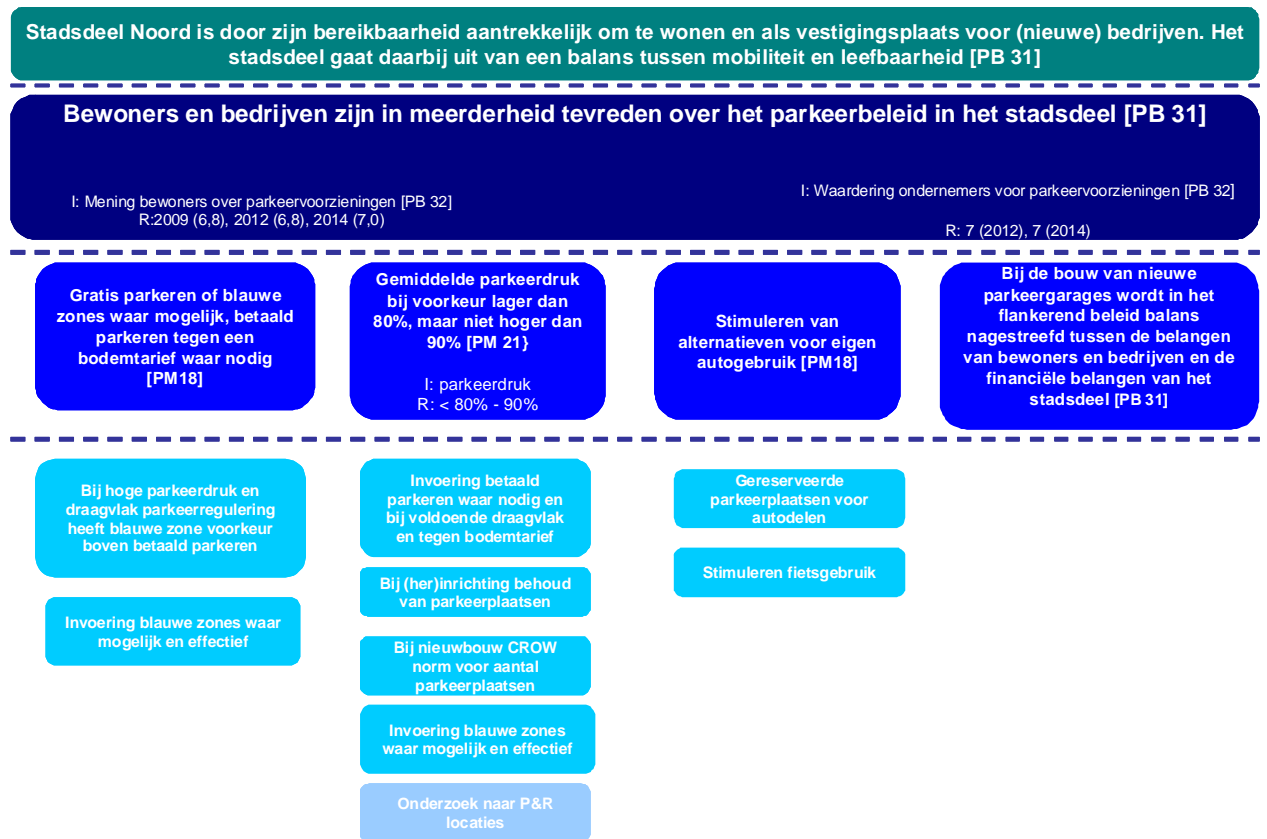
Stadsdeel Noord heeft in het najaar van 2012 gewerkt aan het actualiseren van het parkeerbeleid. Het parkeerbeleid uit 2008 is toen (in 2012) geëvalueerd. Dit resulteerde in een geactualiseerd parkeerbeleid 2013-2017. Voor de analyse van het parkeerbeleid hebben wij gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- Parkeren op maat: Parkeernota stadsdeel Amsterdam Noord 2008
- Programmabegroting 2013
- Voorontwerp actualisering parkeerbeleid stadsdeel Noord, gemeente Amsterdam 2013-2017, vastgesteld door het dagelijks bestuur d.d. 5 februari 2013 ter kennisname aangeboden aan de stadsdeelraad, vrijgegeven voor inspraak.

In de geactualiseerde parkeernota 2013 - 2017 is opgenomen dat 'het vigerende beleid in principe uitgangspunt is bij de voorstellen voor de actualisering van de parkeerregulering'. De beleidsuitgangspunten uit het parkeerbeleid van 2008 zijn in het nieuwe parkeerbeleid niet gewijzigd. Deze doelen zijn het uitgangspunt voor het parkeerbeleid van stadsdeel Noord. In het geactualiseerde parkeerbeleid gaat het stadsdeel in op de huidige parkeersituatie in het stadsdeel en de maatregelen die het stadsdeel wil nemen om de situatie te verbeteren. In onderstaande figuur geven we een schematische weergave van het parkeerbeleid van stadsdeel Noord. Hierbij hebben we als uitgangspunt de programmabegroting [PB] en de parkeernota 2008 'Parkeren op Maat' [PM] genomen. In figuur 2.5 geven wij een schematische weergave van het parkeerbeleid van stadsdeel Noord.

Deze grafische weergave die wij op basis van het parkeerbeleid van stadsdeel Noord hebben opgesteld is gebaseerd op een interpretatie van de rekenkamer. Het parkeerbeleid van stadsdeel Noord maakt geen duidelijk onderscheid in beoogd maatschappelijk effect, beleidsdoel, prestatiedoel of instrumenten. Met de schematische weergave hebben wij deze structuur aangebracht.

Figuur 2.7 - Schematische weegaven parkeerbeleid stadsdeel Noord  
(PB = programmabegroting 2013, PM= Parkeren op Maat, Parkeernota 2008)



## 2.7.1 Norm 1 - Adequate probleemanalyse

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

Van een adequaat probleemanalyse is sprake als duidelijk is:

- *wat* het parkeerprobleem is,
- door *wie* het probleem veroorzaakt wordt (bezoekers, bewoners, werknemers),
- *wanneer* het probleem zich voor doet (werkdagen of weekend, overdag of 's avonds),
- *waar* er sprake is van een probleem (specifieke straat of gebied, nabij ov-knooppunt, bij winkelcentra)?

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Noord heeft voor het opstellen van de actualisatie van het parkeerbeleid het parkeerbeleid 2008 geëvalueerd. Het stadsdeel heeft inzicht gekregen in de parkeerproblemen, de veroorzakers, de tijdstippen en de locaties met parkeerproblemen.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### *Bevindingen*

In het geactualiseerde parkeerbeleid 2013-2017 van stadsdeel Noord wordt op verschillende manieren aandacht besteed aan de parkeerproblemen in het stadsdeel. Een voorbeeld hiervan is de beschrijving van de parkeersituatie in Amerbos, Elpermeer en Ilperveldstraat. De parkeerdruk is sinds 2008 toegenomen, maar vanaf 2010 stabiel. Voor Amerbos en Elpermeer ligt deze onder de grens van 90%, die als norm geldt voor het treffen van maatregelen. In de Ilperveldstraat wordt de grens van 90% wel gepasseerd.

De basis voor dit gegeven is een evaluatie van de parkeernota 2008 die het stadsdeel in 2012 uitvoerde. Het stadsdeel voerde gesprekken met bewoners en ondernemers over de parkeerproblemen die zij ervaren. Daarnaast heeft een onderzoeksbureau onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in delen van het stadsdeel (o.a. parkeerdrukmetingen). In deze evaluatie is de parkeersituatie in het stadsdeel op verschillende plekken in beeld gebracht. Hierbij is aandacht voor schilgebieden bij blauwe zones, gebieden waar parkeergarages gerealiseerd worden, de gebieden rondom winkelcentrum Boven 't IJ en vernieuwingsgebieden.

Uit de evaluatie komt niet één aanwijsbaar parkeerprobleem naar voren. De gebieden hebben te maken met verschillende soorten parkeerproblemen. Het stadsdeel geeft twee algemene oorzaken voor de parkeerproblemen:

- Parkeeroverlast van buurtvreemde langparkeerders;
- Parkeeroverlast door het (toenemend) autobezit van de eigen bewoners.

De parkeeroverlast van de buurtvreemde parkeerder is vooral zichtbaar in de schilgebieden rondom gebieden met parkeerregulering, zoals blauwe zones bij de pontaanlandingen en rondom het betaald parkeergebied bij winkelcentrum Boven 't IJ. In de andere gebieden ligt het parkeerprobleem vooral in het (toenemend) autobezit van de eigen bewoners.

### **2.7.2 Norm 2 - Centrale elementen aanwezig**

#### *Beoordelingskader*

<b>Toetspunten</b>	
•	Beoogde maatschappelijk effect is benoemd.
•	Beleidsdoel is bepaald.
•	Indicatoren voor maatschappelijk effect en beleidsdoelen zijn opgenomen.
•	De beoogde inzet is weergegeven.

#### *Oordeel*

<b>Oordeel</b>	<b>Toelichting</b>
●	Stadsdeel Noord heeft een beoogd maatschappelijk effect benoemd in de programmabegroting. De beleidsdoelen heeft het stadsdeel opgenomen in de parkeernota 2008 Parkeren op Maat. Het stadsdeel heeft in beperkte mate indicatoren voor het maatschappelijk effect en de beleidsdoelen opgenomen. In de parkeernota en in het geactualiseerde parkeerbeleid is de beoogde inzet aangegeven.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet



### *Bevindingen*

In de programmabegroting 2012 - programma Verkeer en Infrastructuur - benoemt stadsdeel Noord drie doelen waar het parkeerbeleid een bijdrage aan levert. Ten eerste is er een hoofddoel 'Stadsdeel Noord is door zijn bereikbaarheid aantrekkelijk om te wonen en als vestigingsplaats voor (nieuwe) bedrijven. Het stadsdeel gaat daarbij uit van een balans tussen mobiliteit en leefbaarheid.' Vervolgens volgt een programmadoel: 'bij de bouw van nieuwe parkeergarages wordt in het flankerend parkeerbeleid balans nagestreefd tussen de belangen van bewoners en bedrijven en de financiële belangen van het stadsdeel'. Tenslotte is het beoogd maatschappelijk effect: 'Bewoners en bedrijven zijn in meerderheid tevreden over het parkeerbeleid in het stadsdeel'.

De parkeernota zelf beschrijft geen maatschappelijk effect waar het parkeerbeleid een bijdrage aan levert. Het hoofddoel, programmadoel of maatschappelijk effect dat is bepaald in de programmabegroting komt niet terug in de parkeernota 2008. In het geactualiseerde parkeerbeleid 2013-2017 wordt het programmadoel uit de programmabegroting wel genoemd. In de parkeernota van stadsdeel Noord is een visie op het parkeerbeleid opgenomen waaruit de parkeerdoelen voor het parkeerbeleid kunnen worden afgeleid. Sommige doelen zijn echter meer uitgangspunten dan beleidsdoelen, zoals 'gratis parkeren of blauwe zone waar mogelijk, betaald parkeren waar nodig'. Het programmadoel uit de programmabegroting 'Bij de bouw van nieuwe parkeergarages wordt in het flankerend beleid balans nagestreefd tussen de belangen van bewoners en bedrijven en de financiële belangen van het stadsdeel' kan volgens ons ook als uitgangspunt worden geïnterpreteerd.

In de programmabegroting van stadsdeel Noord zijn indicatoren opgenomen, namelijk 'de mening van bewoners over de parkeervoorzieningen' of de 'waardering van ondernemers over de parkeervoorzieningen'. Deze indicatoren zijn voorzien van streefwaarden.

In *Parkeren op Maat 2008* maakt het stadsdeel duidelijk dat bij de inzet van instrumenten maatwerk belangrijk is en daarmee afhankelijk van de aard en omvang van de parkeeroverlast in knelpuntgebieden. Daarbij maakt het stadsdeel onderscheid naar maatregelen voor benutting, regulering, handhaving en de toepassing van parkeernormen bij nieuwbouwprojecten.

### 2.7.3 Norm 3 – Kwaliteit centrale elementen

#### Beoordelingskader

Toetspunten
<ul style="list-style-type: none"><li>• Formuleringen zijn helder (niet voor meerdere uitleg vatbaar).</li><li>• Formuleringen zijn concreet (meetbaar).</li><li>• De relatie tussen het maatschappelijk effect, beleidsdoelen, indicatoren en inzet is duidelijk.</li></ul>

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	In het parkeerbeleid van stadsdeel Noord ontbreken indicatoren met streefwaarden bij de meeste doelen. Dat wordt voor een deel veroorzaakt omdat de geformuleerde doelen eerder uitgangspunten zijn dan beleidsdoelen die men met het parkeerbeleid wil bereiken. De relatie tussen de doelen en het te bereiken maatschappelijk effect is niet altijd even helder.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

De doelen die stadsdeel Noord voor het parkeerbeleid heeft bepaald zijn niet helder geformuleerd. Zo is het doel 'Gratis parkeren of blauwe zones waar mogelijk, betaald parkeren tegen een bodemtarijf waar nodig' onduidelijk. Het doel geeft niet duidelijk weer welke situatie in wanneer wordt nagestreefd. Ook zijn er geen indicatoren of streefwaarden opgenomen die dit duidelijk maken. Het doel 'Gemiddelde parkeerdruk bij voorkeur lager dan 80%, maar niet hoger dan 90%' is wel redelijk duidelijk. Al is ook niet specifiek gemaakt wat gemiddeld inhoudt, geldt dit voor een specifiek gebied of in het gehele stadsdeel.

De doelen voor het parkeerbeleid zijn onvoldoende concreet. Voor één doel 'streven naar een gemiddelde parkeerdruk tussen 80% en 90%' zijn indicatoren en streefwaarden opgenomen. Bij de andere doelen is hiervan geen sprake.

Het beoogde maatschappelijk effect stelt dat de bewoners en bedrijven in meerderheid tevreden zijn over het parkeerbeleid. Het stadsdeel geeft als indicator de 'mate van tevredenheid van bewoners en ondernemers over de parkeervoorzieningen'. Dit geeft een indruk over de mate van tevredenheid over het parkeerbeleid van het stadsdeel.

In de programmabegroting is de relatie tussen hoofddoel, maatschappelijk effect (met indicator) en programmadoel niet helder. Het hoofddoel gaat over de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het stadsdeel. Het maatschappelijk effect over de tevredenheid van bewoners en bedrijven over het parkeerbeleid en de daarbij horende indicator over parkeervoorzieningen. Het programmadoel gaat over beleid van het stadsdeel bij de bouw van nieuwe parkeergarages. In de parkeernota wordt geen helder verband gelegd tussen maatschappelijk effect, beleidsdoelen en in te zetten maatregelen (prestaties).

## 2.7.4 Norm 4 - Samenhang met ander beleid

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

Het parkeerbeleid geeft inzicht in de samenhang met:

- andere beleidsterreinen;
- het parkeerbeleid van andere stadsdelen;
- gemeentelijk beleid.

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	In de parkeernota 2008 en in de geactualiseerde parkeernota 2013-2017 besteedt het stadsdeel geen aandacht aan de relatie met andere beleidsterreinen of het parkeerbeleid van andere stadsdelen. Het stadsdeel heeft op hoofdlijnen aandacht voor de relatie met het gemeentelijk parkeerbeleid.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

In de parkeernota 2008 en in de geactualiseerde parkeernota 2013-2017 heeft stadsdeel Noord op hoofdlijnen aandacht voor het parkeerbeleid van de centrale stad. In de geactualiseerde parkeernota 2013-2017 benoemt stadsdeel Noord alleen nog het uitgangspunt van de centrale stad met het parkeerbeleid 'het parkeerbeleid is gericht op verbetering van leefbaarheid en het behoud van bereikbaarheid van Amsterdam.' Daarnaast komen verschillende afspraken aan bod die de gemeenteraad voor specifieke gebieden in stadsdeel Noord heeft genomen, zoals het besluit tot invoering van het betaald parkeren bij het Buikslotermeerplein.

## 2.7.5 Norm 5 - Onderbouwing gemaakte keuzes

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

In het parkeerbeleid is sprake van een:

- Onderbouwing relatie doelen en inzet;
- Overweging alternatieve doelen en instrumenten.

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Het stadsdeel geeft in de parkeernota 2008 geen onderbouwing waarom voor bepaalde parkeermaatregelen is gekozen in relatie tot de te realiseren doelen. In de parkeernota maakt stadsdeel Noord geen duidelijke overweging tussen verschillende doelen en instrumenten. Het stadsdeel onderbouwt wel waarom bij verschillende maatregelen gekozen wordt voor een aanpassing in de wijze waarop het instrument wordt ingezet.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### *Bevindingen*

In de geactualiseerde parkeernota 2013-2017 onderscheidt het stadsdeel woongebieden, werkgebieden en winkelgebieden. Stadsdeel Noord beschrijft de redenen tot invoering van parkeermaatregelen en maakt een afweging tussen het invoeren van bijvoorbeeld betaald parkeren en een blauwe zone. Zo wordt bij de woongebieden geconcludeerd dat er sprake is van een hoge parkeerdruk in de Ilperveldstraat, maar dat er onder de bewoners nog onvoldoende draagvlak is om parkeermaatregelen te nemen. Het stadsdeel kiest vooralsnog om geen maatregelen te treffen. Een aanvullende reden hierbij is dat de bewoners van drive-in woningen dan niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat. Stadsdeel Noord gaat hier niet in op een overweging van alternatieve instrumenten, maar geeft wel duidelijk aan waarom er voor een bepaalde parkeermaatregel gekozen is.

### **2.7.6 Norm 6 – Aandacht voor neveneffecten**

#### *Beoordelingskader*

##### **Toetspunten**

- Belangrijke neveneffecten zijn in kaart gebracht
- Er is nagedacht over de wijze waarop ongewenste neveneffecten kunnen worden voorkomen of verminderd.

#### *Oordeel*

<b>Oordeel</b>	<b>Toelichting</b>
●	Bij meerdere parkeermaatregelen geeft stadsdeel Noord aan dat er mogelijk neveneffecten aan verbonden zijn. In het beleid staat niet hoe de neveneffecten kunnen worden voorkomen of verminderd. Het stadsdeel zegt maatregelen te nemen wanneer het neveneffect optreedt.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### *Bevindingen*

In de geactualiseerde parkeernota 2013-2017 heeft stadsdeel Noord aandacht voor ongewenste neveneffecten van in te voeren parkeermaatregelen. Het stadsdeel benoemt bijvoorbeeld per gebied waar een parkeermaatregel wordt ingevoerd dat dit uitwijkgedrag kan opleveren naar delen van de buurt, waar geen parkeermaatregelen genomen zijn. Het stadsdeel zegt dat 'zodra dit uitwijkgedrag leidt tot problemen voor de bewoners van de buurt adequate maatregelen worden genomen'.

## 2.7.7 Norm 7 - Aandacht voor benodigd budget

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

- In het parkeerbeleid is aandacht voor het budget dat nodig is voor de uitvoering van de genoemde maatregelen in het parkeerbeleid.

#### Oordeel

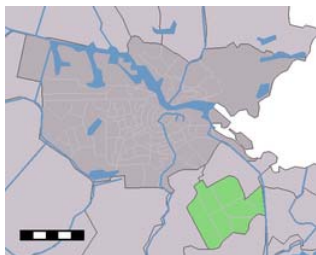
Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Noord heeft aandacht voor de financiële consequenties van de invoering van de parkeermaatregelen.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

In de geactualiseerde parkeernota 2013-2017 heeft stadsdeel Noord een paragraaf opgenomen waarin ingegaan wordt op de financiële consequenties van de voorstellen. Hierbij wordt per gebied - waar parkeermaatregelen worden ingevoerd - aangegeven wat de kosten of de opbrengsten zijn.

## 2.8 Zuidoost

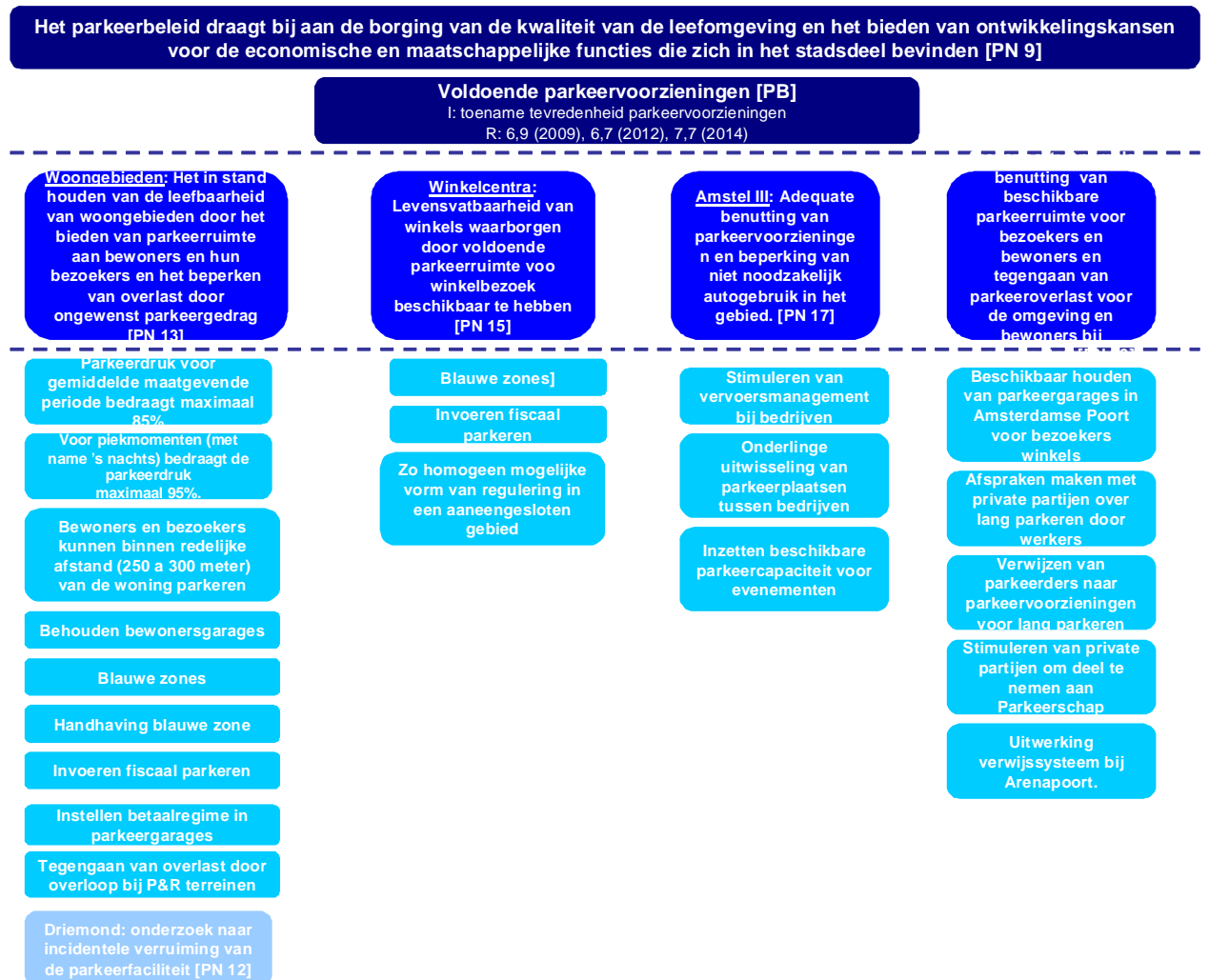


Stadsdeel Zuidoost heeft in op 30 juni 2008 de nota parkeerbeleid vastgesteld. Voor de analyse van het parkeerbeleid hebben wij gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- Parkeernota Zuidoost 2008, 30 juni 2008
- Programmabegroting 2012
- Financiële toelichting Parkeerfonds Amsterdam-Zuidoost, september 2011
- Besluitvorming Invoering Betaald Parkeren, september 2011

In de parkeernota Zuidoost geeft het stadsdeel aan dat het parkeerbeleid in het stadsdeel maatwerk is. Per deelgebied van Zuidoost is er een beleidsdoel geformuleerd. In figuur 2.8 geven we een schematische weergave van het beleid.

Figuur 2.8 – Schematische weergave parkeerbeleid stadsdeel Zuidoost  
(PN = Parkeernota, PB = programmabegroting)



## 2.8.1 Norm 1 - Adequate probleemanalyse

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

Van een adequaat probleemanalyse is sprake als duidelijk is:

- *wat* het parkeerprobleem is,
- door *wie* het probleem veroorzaakt wordt (bezoekers, bewoners, werknemers),
- *wanneer* het probleem zich voor doet (werkdagen of weekend, overdag of 's avonds),
- *waar* er sprake is van een probleem (specifieke straat of gebied, nabij ov-knooppunt, bij winkelcentra)?

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	In stadsdeel Zuidoost is geen sprake van integrale beschrijving van de omvang, de ernst of de oorzaak van het probleem. Wel bespreekt het stadsdeel per gebied op hoofdlijnen parkeerproblemen en de in te zetten instrumenten die in die specifieke gebieden moeten bijdragen aan een oplossing.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

Het stadsdeel geeft per gebied een beschrijving van de mogelijke parkeerproblemen en de instrumenten die het stadsdeel in die gebieden wil inzetten. Stadsdeel Zuidoost maakt daarin onderscheid in: woongebieden, wijkwinkelcentra, werkgebied Amstel III, Arenapoort, parkeren op P&R terreinen en bijzondere bestemmingen. Per gebied beschrijft stadsdeel Zuidoost op hoofdlijnen de bestaande en mogelijk toekomstige parkeerproblemen. Het stadsdeel maakt niet specifiek door wie het probleem veroorzaakt wordt, wanneer het zich voordoet en of het om een specifieke locatie gaat.

Voor specifieke gebieden heeft Zuidoost in de periode 2009 - 2012 verschillende parkeerdrukmetingen en bewonerstevredenheidsonderzoeken uitgevoerd. Het stadsdeel heeft in de parkeernota 2008 op verschillende plekken aandacht voor verschillende doelgroepen en hun belangen. Zo heeft het stadsdeel bijvoorbeeld oog voor winkeliers voor wie het belangrijk is om beschikbare parkeerplekken in de buurt te hebben, de groep werknemers in het stadsdeel en de bewoners. Stadsdeel Zuidoost kent veel parkeergarages. Deze kennen verschillende problemen, zoals een lage bezettingsgraad, bezetting door de verkeerde doelgroep, een kwaliteit die onder de maat is. Het stadsdeel maakt in de parkeernota 2008 geen gebruik van bezettingsgraadcijfers van de parkeergarages.

## 2.8.2 Norm 2 – Centrale elementen aanwezig

### Beoordelingskader

Toetspunten
<ul style="list-style-type: none"><li>• Beoogde maatschappelijk effect is benoemd.</li><li>• Beleidsdoel is bepaald.</li><li>• Indicatoren voor maatschappelijk effect en beleidsdoelen zijn opgenomen.</li><li>• De beoogde inzet is weergegeven.</li></ul>

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Stadsdeel Zuidoost benoemt een maatschappelijk effect, het stadsdeel heeft enkele beleidsdoelen bepaald, het stadsdeel heeft een beperkt aantal indicatoren voor het maatschappelijk effect en de beleidsdoelen opgenomen het stadsdeel heeft bepaald welke maatregelen het stadsdeel wil inzetten.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

Stadsdeel Zuidoost formuleert in de parkeernota 2008 als te realiseren maatschappelijk effect ‘het parkeerbeleid draagt bij aan de borging van de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van ontwikkelingskansen voor de economische en maatschappelijke functies die zich in het stadsdeel bevinden’. In de programmabegroting stelt het stadsdeel als beoogd maatschappelijk effect voor het parkeerbeleid: ‘voldoende parkeervoorzieningen’. Volgens ons zou dit echter ook als beleidsdoel kunnen worden geïnterpreteerd.

Stadsdeel Zuidoost neemt in het parkeerbeleid verschillende doelen op voor verschillende deelgebieden. Voor het beoogde maatschappelijk effect, zoals opgenomen in het parkeerbeleid, heeft het stadsdeel geen indicatoren bepaald om de realisatie ervan te meten. Voor het maatschappelijk effect uit de programmabegroting wel, namelijk ‘toename tevredenheid parkeervoorzieningen’. Voor de doelen uit de parkeernota heeft stadsdeel Zuidoost geen indicatoren opgesteld. De parkeernota benoemt per deelgebied verschillende instrumenten die het stadsdeel wil inzetten bij de uitvoering van het parkeerbeleid.

## 2.8.3 Norm 3 – Kwaliteit centrale elementen

### Beoordelingskader

Toetspunten
<ul style="list-style-type: none"><li>• Formuleringen zijn helder (niet voor meerdere uitleg vatbaar).</li><li>• Formuleringen zijn concreet (meetbaar).</li><li>• De relatie tussen het maatschappelijk effect, beleidsdoelen, indicatoren en inzet is duidelijk.</li></ul>



### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	De doelen zijn niet helder en concreet. De doelen van het stadsdeel uit de Parkeernota 2008 zijn in samenhang geformuleerd, indicatoren ontbreken echter waardoor ze onvoldoende concreet gemaakt zijn.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

De doelen van stadsdeel Zuidoost voor parkeren zijn niet helder geformuleerd. Het stadsdeel stelt als beoogd maatschappelijk effect 'voldoende parkeervoorzieningen'. Voor dit doel is als indicator 'tevredenheid bewoners'. Dit maakt duidelijk dat het doel vooral gericht is op de tevredenheid van de bewoners over de parkeervoorzieningen.

Voor het maatschappelijk effect dat stadsdeel Zuidoost in de parkeernota opneemt 'het parkeerbeleid draagt bij aan de borging van de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van ontwikkelingskansen voor de economische en maatschappelijke functies die zich in het stadsdeel bevinden' zijn geen indicatoren bepaald. Dit zorgt ervoor dat het beoogde maatschappelijke effect onvoldoende duidelijk is.

Voor de woongebieden, winkelcentra, Amstel II en ArenaPoort zijn aparte doelen geformuleerd die allen bijdrage aan het beoogde maatschappelijk effect van het stadsdeel. De doelen richten zich op voldoende parkeerplaatsen en een betere benutting van beschikbare parkeerplaatsen. Deze doelen zijn niet voorzien van indicatoren. Hierdoor zijn ze onvoldoende concreet geformuleerd.

## 2.8.4 Norm 4 - Samenhang met ander beleid

### Beoordelingskader

Toetspunten
Het parkeerbeleid geeft inzicht in de samenhang met: <ul style="list-style-type: none"><li>• andere beleidsterreinen;</li><li>• het parkeerbeleid van andere stadsdelen;</li><li>• gemeentelijk beleid.</li></ul>

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Samenhang tussen het parkeerbeleid en andere beleidsterreinen komt onvoldoende naar voren. Het stadsdeel gaat niet in op maatregelen die andere stadsdelen nemen. Het stadsdeel benoemt enkele uitgangspunten die door de centrale stad zijn vastgesteld.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

In de parkeernota Zuidoost wordt voor verschillende beleidsterreinen op hoofdlijnen de toekomstige ontwikkelingen beschreven. Dit gebeurt voor ruimtelijke ontwikkelingen, sociaaleconomische ontwikkelingen en infrastructurele ontwikkelingen. Het stadsdeel gaat niet in op de samenhang tussen deze beleidsterreinen en het parkeerbeleid.

Het stadsdeel geeft beknopt weer dat er gemeentelijk beleid is voor parkeren. In de beleidsnota wordt hier verder niet op ingegaan. Waar het de P+R locaties betreft geeft stadsdeel Zuidoost aan het beleid van de gemeente Amsterdam te steunen, maar ervoor te waken dat de parkeerdruk in de gebieden rondom de P+R locaties niet te hoog wordt.

## 2.8.5 Norm 5 - Onderbouwing gemaakte keuzes

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

In het parkeerbeleid is sprake van een:

- Onderbouwing relatie doelen en inzet;
- Overweging alternatieve doelen en instrumenten.

### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	De onderbouwing van de relatie tussen doelen en inzet komt in de nota parkeren beperkt tot uitdrukking. Stadsdeel Zuidoost zet uiteen waarom voor bepaalde maatregelen wordt gekozen, maar maakt geen overweging om alternatieve doelen en instrumenten in te zetten.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

Stadsdeel Zuidoost geeft per gebied richting aan het parkeerbeleid dat zij wil nastreven. Hierbij geeft het stadsdeel ook per gebied aan welke instrumenten zij daarvoor wil inzetten. Daarbij geeft het stadsdeel op hoofdlijnen een onderbouwing waarom de inzet van een instrument als nuttig gezien wordt. Stadsdeel Zuidoost benoemt soms de relatie met een doel of uitgangspunt dat het stadsdeel hanteert. Bij de beschrijving van de richting van het beleid voor werkgebied Amstel III beschrijft het stadsdeel te streven naar een efficiënte benutting van de beschikbare capaciteit en benoemt vervolgens enkele maatregelen die het stadsdeel daarvoor wil inzetten.

Het stadsdeel geeft in de parkeernota beperkt inzicht in de overwegingen die gemaakt zijn om andere doelen of parkeermaatregelen in te zetten. Een afweging op hoofdlijnen wordt wel gemaakt bij de invoering en behoud van de blauwe zone. Het stadsdeel benoemt dat financiering van de handhaving een mogelijk probleem wordt. Een mogelijke oplossing hiervoor is het invoeren van fiscaal regime.

## 2.8.6 Norm 6 – Aandacht voor neveneffecten

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

- Belangrijke neveneffecten zijn in kaart gebracht
- Er is nagedacht over de wijze waarop ongewenste neveneffecten kunnen worden voorkomen of verminderd.

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	Bij meerdere parkeermaatregelen geeft stadsdeel Zuidoost aan dat er mogelijk neveneffecten aan verbonden zijn. Stadsdeel Zuidoost geeft in het beleid niet aan hoe het neveneffect kan worden voorkomen of verminderd. Wel geeft het stadsdeel aan dat maatregelen moeten worden genomen wanneer het neveneffect optreedt.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

#### Bevindingen

Stadsdeel Zuidoost heeft bij meerdere parkeermaatregelen aan wat de mogelijke neveneffecten van invoering van de maatregel kunnen zijn. Het stadsdeel staat bijvoorbeeld stil bij de mogelijke consequenties voor de omliggende gebieden van P+R terreinen. Het stadsdeel wil bewaken dat de parkeerdruk in deze gebieden te hoog wordt. Als dat het geval is, dan zal het stadsdeel in die gebieden maatregelen nemen. In de parkeernota benoemt het stadsdeel niet welke maatregelen dit zijn. Een ander voorbeeld is dat bij de invoering van parkeermaatregelen in de gaten moet worden gehouden of hierdoor gebiedsvoorzieningen, zoals sporthallen, begraafplaatsen, e.d. in de parkeermogelijkheden belemmerd worden. Als dat het geval is dan zal het stadsdeel maatwerkoplossingen bieden. Daarnaast heeft het stadsdeel aandacht voor de financiële gevolgen van de invoering van een blauwe zone. De kosten voor handhaving bij een blauwe zone moeten volledig gedekt worden uit de algemene middelen van het stadsdeel. Er staan immers geen inkomsten tegenover. Het stadsdeel moet daarom kritisch blijven of de financiële consequenties nog aanvaardbaar zijn voor het stadsdeel. Het stadsdeel laat hiervoor dan ook de mogelijkheid open om een fiscaal parkeerregime in te voeren.

## 2.8.7 Norm 7 – Aandacht voor benodigd budget

### Beoordelingskader

#### Toetspunten

- In het parkeerbeleid is aandacht voor het budget dat nodig is voor de uitvoering van de genoemde maatregelen in het parkeerbeleid.

#### Oordeel

Oordeel	Toelichting
●	De Parkeernota Zuidoost 2008 besteedt geen aandacht aan de benodigde financiële middelen voor de uitvoering van het parkeerbeleid.

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

### Bevindingen

De Parkeernota Zuidoost 2008 besteedt geen aandacht aan de benodigde financiële middelen voor de uitvoering van het parkeerbeleid. Bij de besluitvorming over de invoering voor betaald parkeren in 2011 wordt een financiële afweging gemaakt.

## 2.9 Conclusie

Tabel 2.2 – Samenvatting oordelen parkeerbeleid

	Centrum	West	Zuid	Oost	Nieuw-West	Noord	Zuidoost
1. Adequate probleemanalyse	●	●	●	●	●	●	●
2. Aanwezigheid centrale elementen	●	●	●	●	●	●	●
3. Voldoende kwaliteit centrale elementen	●	●	●	●	●	●	●
4. Voldoende samenhang	●	●	●	●	●	●	●
5. Voldoende onderbouwd	●	●	●	●	●	●	●
6. Aandacht voor neveneffecten	●	●	●	●	●	●	●
7. Aandacht voor benodigd budget	●	●	●	●	●	●	●

● voldoet, ● voldoet gedeeltelijk, ● voldoet niet

In de meeste stadsdelen voldoet de probleemanalyse gedeeltelijk aan de norm. Vaak is er wel een globale beschrijving van de parkeerdruk maar ontbreekt een analyse van de vraag waardoor een hoge parkeerdruk wordt veroorzaakt en op welke tijdstippen van de dag van de week deze aan- dan wel afwezig is. Vaak wordt wel de parkeerdruk per wijk beschreven maar is er weinig aandacht voor de verschillen binnen de wijk. Positieve uitzondering vormen de stadsdelen Noord en Nieuw-West waar het stadsdeel inzichtelijke maakt, waar parkeerproblemen zijn, wie ze veroorzaakt en op welke tijdstippen ze zich voordoen.

In de meeste parkeerbeleidsplannen zijn de centrale elementen van een goed beleidsplan wel aanwezig. Er is een maatschappelijk effect benoemd en ook de beleidsdoelen zijn gedefinieerd evenals de prestaties die het stadsdeel wil realiseren en de maatregelen die ze wil inzetten. Wat in een aantal stadsdelen ontbreekt, zijn de indicatoren waarmee kan worden bepaald of beleidsdoelen zijn gerealiseerd.

Hoewel de centrale elementen van een beleidsplan vaak wel aanwezig zijn. Vertoont de kwaliteit van deze elementen nog tekortkomingen. In de meeste stadsdelen wordt de relatie tussen maatschappelijk effect, beleidsdoelen en de inzet van maatregelen wel duidelijk belegd. Maatschappelijke effecten den doelen zijn echter in de meeste gevallen niet helder en concreet geformuleerd. Voor een deel wordt dit veroorzaakt door ontbrekende indicatoren maar ook doordat de indicatoren niet goed bij het beoogde maatschappelijke effect of beleidsdoel aansluiten.

De beleidsplannen van de stadsdelen voldoen in de meeste gevallen gedeeltelijk aan de normen voor samenhangend beleid. In de meeste stadsdelen wordt weinig aandacht besteed aan de relatie van het parkeerbeleid met andere beleidsterreinen. In vrijwel alle stadsdelen, op de stadsdelen Oost en West na, wordt geen relatie gelegd met het parkeerbeleid dat in andere stadsdelen wordt gevoerd. De meeste stadsdelen besteden in hun parkeernota wel aandacht aan het parkeerbeleid van de centrale stad en de consequenties daarvan voor het eigen beleid.

Het parkeerbeleid van de stadsdelen voldoet wisselend aan de norm voor onderbouwing van gemaakte keuzes. In twee stadsdelen is dat goed geregeld: West en Oost. In beide stadsdelen bevatten de nota's een onderbouwing van de ingezette parkeermaatregelen in relatie tot de beoogde doelen van het beleid. In Stadsdeel Oost wordt ook nog een afweging van verschillende opties gemaakt. In de andere stadsdelen is de onderbouwing van gemaakte keuzes in de nota's minder goede beschreven. In de parkeernota's van Stadsdeel Zuid en stadsdeel Nieuw-West ontbreekt dat volledig. In stadsdeel Centrum, Noord en Zuidoost wordt daar beperkt aandacht aan besteed.

In de meeste stadsdelen is men zich in de nota's wel bewust van mogelijke neven-effecten. Alleen stadsdeel West heeft daarvoor zeer beperkte aandacht. In sommige stadsdelen worden concrete maatregelen genoemd om neveneffecten te voorkomen of te verminderen. In andere stadsdelen wordt aangegeven dat bij optredende neven-effecten maatwerk moet worden geleverd.

De budgettaire onderbouwing van het parkeerbeleid is in de parkeernota's van de stadsdelen wisselend geregeld. De stadsdelen Centrum, Oost en Noord hebben een uitgebreide paragraaf over het benodigde budget en de financiële consequenties van parkeermaatregelen. In Stadsdeel West, Nieuw-West en Zuidoost ontbreekt een financiële paragraaf. Stadsdeel Zuid besteedt beperkt aandacht aan het benodigde budget voor het parkeerbeleid.

Kijken we naar het gehele beleid dan zien we dat het parkeerbeleid in stadsdeel Oost het best voldoet aan de door ons gehanteerde normen en kan worden beschouwd als een 'best-practice'. Er springt geen stadsdeel uit als 'worst-practice'. De nota's in andere stadsdelen kennen goede en minder goede elementen die wisselend van aard zijn.



### 3 Uitvoering parkeerbeleid stadsdelen

In dit hoofdstuk wordt het effect van de genomen parkeermaatregelen onderzocht. Hierbij staat de volgende onderzoeksvraag centraal:

*In welke mate zijn de door de stadsdelen (in de door ons geselecteerde wijken) genomen parkeermaatregelen effectief?*

In dit hoofdstuk lichten we eerst het beoordelingskader toe dat we gebruikt hebben bij de beantwoording van de onderzoeksvraag. Daarna staan we stil bij de karakteristieke parkeerproblemen per type wijk. Vervolgens wordt inzicht gegeven in de verschillende parkeermaatregelen die een stadsdeel kan nemen bij het tegengaan van parkeerproblemen. In het bijzonder in welke mate ze toepasbaar zijn en welk effect de maatregelen beogen. Daarna worden de parkeermaatregelen in de door ons geselecteerde gebieden, per stadsdeel, beschreven en beoordeeld. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een totaaloverzicht waarin de ingezette parkeermaatregelen per stadsdeel zijn opgenomen.

#### 3.1 Beoordelingskader

Een belangrijk vereiste voor een adequate uitvoering van beleid is het monitoren en evalueren van de effecten die het gevoerde beleid (en de genomen maatregelen als onderdeel hiervan) hebben op de parkeersituatie per stadsdeel en wijk. Hoewel de effecten van het algehele parkeerbeleid in kaart kunnen worden gebracht door middel van een voor- en nameting<sup>9</sup> is een dergelijke analyse gedurende onze onderzoeksperiode niet altijd per stadsdeel uitgevoerd. Daarnaast is een dergelijke resultaatmeting niet maatregel- en wijkspecifiek. Het is dus zeer lastig om een directe relatie te leggen tussen een specifiek genomen maatregel en het effect dat deze heeft op de parkeersituatie per stadsdeel en wijk. Om toch antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvraag, zijn wij per geselecteerde wijk nagegaan in hoeverre parkeermaatregelen zijn genomen die naar verwachting het meest effectief zijn. Maatregelen zijn het meest effectief, indien zij:

- Een toereikende oplossing bieden
  - op lange termijn (aansluiten bij het beleidsdoel van het stadsdeel);
  - op korte en middellange termijn (de huidige problemen in de geselecteerde wijk tegengaan);
- Passen bij het type wijk of specifieke situatie;
- Andere maatregelen versterken of zo min mogelijk tegenwerken.

---

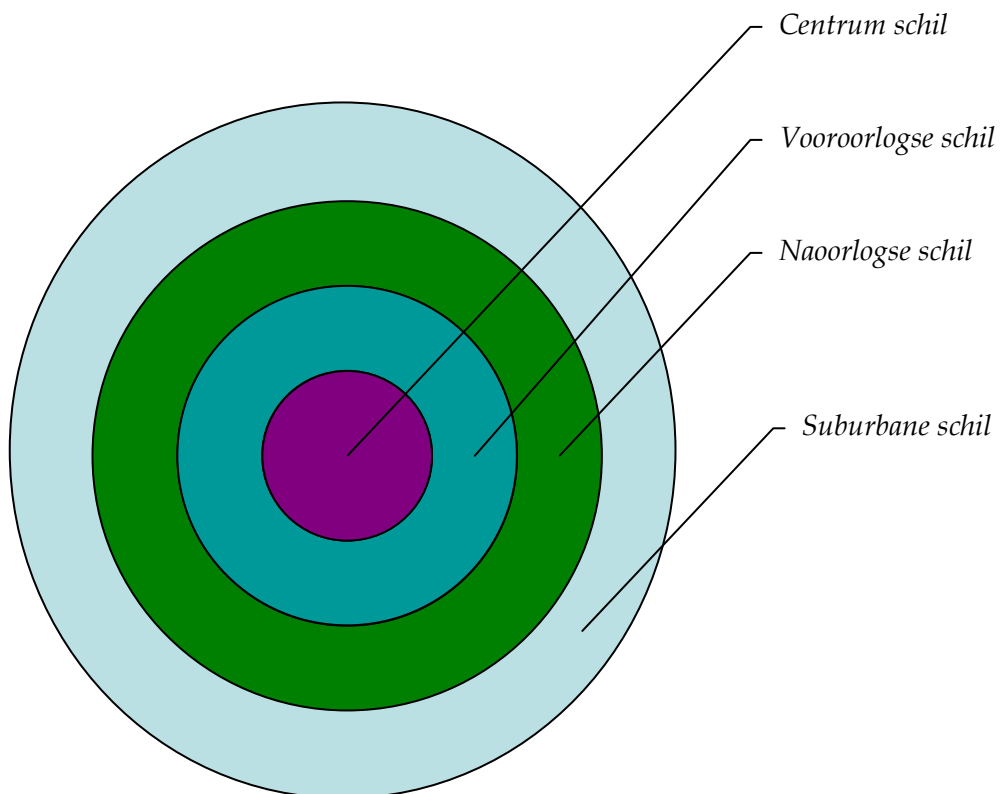
<sup>9</sup> Bij de voormeting wordt de situatie voor de invoering van het beleid in kaart gebracht. Dit wordt ook wel de nulmeting genoemd op basis waarvan later een vergelijking gemaakt kan worden met de gegevens van de nasituatie.

### 3.2 Wijktypen en gebiedschillen

De wijze waarop en de mate waarin parkeerproblemen zich in de geselecteerde wijken voordoen, is sterk afhankelijk van de geografische locatie van de wijk. In het bijzonder zijn de bouwperiode, de ruimtelijke structuur en functie(s) van het betreffende gebied van invloed hierop. In dit onderzoek maken we onderscheid in vier verschillende typen gebieden in de vorm van schillen (zie figuur 3.1). Elke schil kan weer uit verschillende soorten wijken zijn opgebouwd. Een uitgebreide beschrijving van deze schillen en de karakteristieke wijken is te vinden in de bijlage 1 Overzicht wijktypen. We beperken ons hierna tot de hoofdlijnen en geven een korte beschrijving van de parkeersituatie en de parkeerproblematiek in:

- de centrum schil;
- de vooroorlogse schil;
- de naoorlogse schil; en
- de suburbane schil.

*Figuur 3.1 – Overzicht wijktypen in schillen*





### *Centrum schil*

In de centrum schil is de parkeerdruk vrijwel overal hoog. Het autobezit van bewoners is vergeleken met andere wijktypen laag, maar door de functiemenging maken ook andere groepen gebruik van de openbare parkeergelegenheid, zoals winkelend publiek. Aan de totale parkeervraag kan zowel overdag als 's nachts moeilijk worden voldaan, omdat de openbare ruimte beperkt is en van oorsprong niet is ingericht voor de auto. In de straten is vrijwel alle vrije ruimte gereserveerd voor parkeerplaatsen. Hierdoor ogen de straten 'stenig' en wordt het straatbeeld vrijwel de gehele dag bepaald door geparkeerde auto's. Voorbeelden van wijken in de centrum schil zijn het oude stadshart van Amsterdam (postcodegebied 1011 en 1012), de Staatsliedenbuurt en de Pijp.

### *Vooroorlogse schil*

In de schil rond het centrum bevinden zich van oorsprong portiekwoningen en arbeiderswoningen. Binnen deze schil zijn sinds de jaren negentig van de vorige eeuw ook nieuwe uitbreidingsprojecten gerealiseerd, vaak hoogstedelijke bouwblokken, waarbij parkeren voor bewoners integraal werd meegenomen. De parkeerdruk is hoog, zeker bij de monumentale wijken en de 'nieuwere' blokken. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het autobezit van bewoners, dat in de schil rond het centrum hoger is dan in het centrumgebied. In de wijken die grenzen aan werk- of voorzieningencentra is daarnaast sprake van 'uitwijk'. Automobilisten die in het centrum of bij bedrijven moeten zijn, zoeken een (goedkopere) parkeerplek in de omliggende woongebieden. Voorbeelden van wijken in de vooroorlogse schil zijn de Rivierenbuurt in stadsdeel Zuid of Tuindorp Oostzaan in stadsdeel Noord.

### *Naoorlogse schil*

De naoorlogse schil bestaat uit vroeg- en laatnaoorlogse wijken. De bebouwing bestaat veelal uit middelhoge en hoge portiek- en galerijflats. In beide typen gebieden is de parkeerdruk lager dan in de centrum en vooroorlogse schil. Het autobezit van de bewoners is relatief laag door de specifieke bevolkingssamenstelling (lagere inkomens) en de parkeervraag vanuit andere doelgroepen is beperkt. Daarnaast is er in deze wijken een ruime beschikbaarheid van openbare ruimte. In de laatnaoorlogse gebieden maakt de auto voor het eerst integraal onderdeel uit van het stedenbouwkundig plan. Naast parkeergelegenheid op straat zijn bij de galerijflats vaak collectieve parkeervelden aangelegd. In deze gebieden wordt geregeld herstructurering toegepast waarbij de originele bebouwing (vaak blokken flats) wordt vervangen door grondgebonden woningen met eigen tuin. Hierdoor kan zich een parkeerprobleem voordoen: de openbare ruimte zal immers afnemen terwijl de nieuwe bebouwing hogere-inkomensgroepen met een hoger autobezit kan aantrekken. Wijken die in deze naoorlogse schil liggen, zijn onder meer te vinden in het stadsdeel Zuidoost.

### *Suburbane schil*

In deze schil bevinden zich woongebieden van het type 'woonerf', 'neorationalisme' en 'tuinwijken'. Deze woongebieden hebben een monofunctioneel karakter en worden gekenmerkt door lage dichtheden en laagbouw met particuliere tuinen. Bij de aanleg van deze woongebieden is rekening gehouden met de aanwezigheid van de auto, zowel in de publieke ruimte als op private kavels. Ondanks de lage dichtheden treden ook in deze woongebieden steeds vaker parkeerproblemen op. Deze worden vaak veroorzaakt door het relatief hoge autobezit van de bewoners. De wijken zijn mede aan de hand van parkeernormen ontworpen. De recentere 'nieuwe tuinwijken' zijn voor een groot deel onder het Vinex-regime gerealiseerd (vanaf de jaren negentig) dat als belangrijk uitgangspunt had het autobezit te ontmoedigen. Hoewel Amsterdam niet over (grootschalige) Vinexwijken beschikt zijn er een aantal wijken in Zuidoost die hier gelijkenissen mee vertonen.

### **3.3 Parkeeroplossingsrichtingen**

Parkeerproblemen in de vorm van een te hoge parkeerdruk kunnen veroorzaakt worden door een te schaars aanbod aan parkeerplaatsen, een te grote vraag hiernaar, of een combinatie van beide. Een onevenwichtige parkeersituatie op het vlak van bereikbaarheid laat zich dan ook via dezelfde richtingen (aanbod- versus vraagzijde) oplossen.

#### *Parkeeroplossingsrichting aanbodzijde*

Wanneer in het verleden in bestaande gebieden parkeerproblemen ontstonden, werd vaak naar ruimtelijke (bouw) maatregelen gezocht om de parkeercapaciteit in dat gebied te verhogen en zo de parkeerdruk te verminderen.

- *Bouwen*

Bouwmaatregelen bestrijden de parkeerdruk door de parkeercapaciteit uit te breiden of te vernieuwen. Bouwmaatregelen liggen vaak het meest voor de hand, maar zijn bij een 'drukke' openbare ruimte meestal ingrijpend en kostbaar. De geschiktheid en wenselijkheid van deze oplossing hangt af van de ruimtelijke context, de kwaliteit van de openbare ruimte en de kosten van het project. Overigens betekent het niet altijd dat de bouw van parkeerfaciliteiten tot parkeercapaciteitsvergroting leidt. Stadsdelen kunnen er voor kiezen om een gedeelte of de totale nieuwe faciliteit op een andere plek wordt opgeofferd ten gunste van de openbare ruimte. Voorbeelden van bouwmaatregelen zijn het herindelen van parkeervakken, het aanleggen van parkeervelden en het realiseren van zelfstandige bovengrondse of ondergrondse parkeergarages.

#### *Parkeeroplossingsrichtingen vraagzijde*

Parkeerproblemen laten zich niet uitsluitend oplossen door de parkeercapaciteit uit te breiden of opnieuw in te delen. Vaak is de parkeercapaciteit in veel wijken al vaker 'opgerekt' en daardoor veelal uitgeput. Daarnaast kan in bepaalde situaties het uitbreiden van de parkeercapaciteit niet wenselijk zijn of op te grote fysieke of financiële

bezwaren stuiten. Zo leidt uitbreiding van de parkeercapaciteit onder andere tot meer auto's (blik) op straat wat weer nadelige effecten heeft op de kwaliteit van de openbare ruimte. Voor sommige stadsdeelbesturen is dit zelfs reden om de parkeercapaciteit niet meer toe te laten nemen en in sommige gevallen zelfs af te laten nemen. Een andere reden om voor de oplossingrichtingen gericht op de vraagzijde te kiezen, is in de gevallen dat capaciteuitbreiding geen structurele oplossing kan bieden voor het geconstateerde probleem. Zo zal overlast als gevolg van vreemdparkeerders slechts tijdelijk kunnen worden tegengegaan door het parkeeraanbod te vergroten. Zodra de capaciteit is uitgebreid zal dit een aantrekkende werking hebben op nog meer vreemdparkeerders waardoor de parkeerdruk weer zal toenemen. Aangezien hiermee de oplossingrichtingen aan de aanbodzijde minder goed toepasbaar zijn, kan een stadsdeel besluiten om oplossingrichtingen te gebruiken die van invloed zijn op de vraagzijde. De verschillende oplossingen die van invloed zijn op de vraag naar parkeerplaatsen zijn als volgt in te delen:

- *Reguleren*  
Reguleren is een veel toegepaste oplossingrichting om parkeerproblemen aan te pakken. Onder een parkeerreguleringsbeleid wordt verstaan het geheel van regels en voorschriften die in een gebied gelden voor het gebruik van parkeerplaatsen. Door middel van prijsbeleid of selectieve parkeerverboden (weten van een bepaalde doelgroep) kan de vraag naar aanwezige parkeercapaciteit op een bepaalde manier gestuurd worden. Parkeerregulering kan een effectieve oplossing voor parkeerproblemen zijn, en wordt vooral in de dichtbevolkte centrale delen van de stad toegepast. Risico van de regulering is het mogelijke uitwijkgedrag van bewoners en bezoekers; wanneer zij in de omringende wijken (zonder parkeerregulering of met lagere tarieven) gaan parkeren, wordt de parkeerproblematiek niet opgelost, maar verplaatst deze zich alleen. Voorbeelden van reguleringsmaatregelen zijn betaald parkeren, blauwe zone, vergunninghoudersparkeren, parkeerverboden, beperking van de parkeerduur en de bezoekersregeling.
- *Beïnvloeden*  
Een stadsdeel heeft de mogelijkheid om het autogebruik en het autobezit te beïnvloeden door het gebruik van alternatieven voor de auto aan te bieden en aantrekkelijk te maken. Goede openbaarvervoer- en fietsvoorzieningen en concepten als gedeeld autogebruik kunnen bewoners alternatieven bieden voor het particuliere autobezit. Net als bij de parkeerregulering lijkt de bruikbaarheid van deze alternatieven vooral in de centrale delen van de steden te liggen. Goed openbaar vervoer leidt alleen in combinatie met andere factoren, zoals de nabijheid van winkel- of uitgaansvoorzieningen en minder aantrekkelijke omstandigheden voor het bezit en gebruik van de particuliere auto (congestie en gebrek aan parkeerruimte), tot andere mobiliteitskeuzes en een lager autobezit. Ditzelfde geldt voor de deelautosystemen. De oplossingsrichting 'beïnvloeden' is vooral kansrijk in centrale delen van de stad met een goede ov-bereikbaarheid en relatief weinig parkeerplekken. In suburbane gebieden hebben deze systemen minder kans van slagen. Voorbeelden van beïnvloedingsmaatregelen zijn de spijtoptan-

tenregeling, het aanbieden van alternatieven (waaronder deelauto en openbaar vervoer) en het faciliteren en aanmoedigen van parkeren op afstand.

- *Benutten*

Een deel van de parkeercapaciteit wordt niet optimaal benut. Een belangrijk element van deze 'onderbenutting' zijn de verschillende parkeersituaties in woon,- werk- en evenementenomgevingen. De verschillende parkeersituaties leiden tot pieken in de parkeervraag: overdag bij de werk- en voorzieningenlocaties en 's avonds en 's nachts bij de woonlocatie. Bij de werk- en voorzieningenlocaties wordt een deel van de capaciteit gedurende een groot deel van de dag niet benut. Deze onderbenutting wordt versterkt omdat de parkeergelegenheid van bedrijven buiten kantooruren vaak niet toegankelijk is voor andere gebruikers. Ook bewoners spelen een rol bij het inefficiënte gebruik van de parkeergelegenheid. In bepaalde woongebieden met een matige parkeerdruk wordt de parkeercapaciteit op het eigen terrein, zoals garages, garageboxen, opritten of voortuinen die eigenlijk bestemd zijn als parkeerplek, gebruikt voor andere doeleinden. Bewoners nemen dan liever de parkeercapaciteit in de openbare ruimte in beslag, dan ruimte op hun eigen kavel op te offeren. Doordat bewoners hun eigen parkeerplaats onvoldoende gebruiken, kan de parkeerdruk in het openbare gebied oplopen. Stadsdelen kunnen zich inzetten om partijen te bewegen om beter om te gaan met de aanwezige parkeercapaciteit.

### 3.4 Toepasbaarheid oplossingsrichtingen

De toepasbaarheid van de oplossingsrichtingen wordt voor een groot deel beïnvloed door de specifieke (stedenbouwkundige) structuur van de eerder onderkende gebiedsschillen. Bij voldoende ruimte in de 'openbare' ruimte zoals in de naoorlogse en suburbane schil kan de richting 'bouwen' door herindelingsrichting (op maaiveld) en aanleg van parkeervelden oplossingsruimte bieden. Anders kan gekozen worden voor nieuw gebouwde parkeergarages. Deze gebouwde oplossingen hebben echter als nadeel dat ze kostbaar zijn en, als ze op maaiveld worden gerealiseerd, tot (nog) meer blik op straat leiden wat de kwaliteit van de openbare ruimte niet ten goede komt. In de centrum schil en de schil daaromheen (vooorlogse schil) is de openbare ruimte zeer schaars waardoor de enige reële oplossing die dan overblijft om het parkeeraanbod te vergroten de bouw is van parkeergarages. Vaak kunnen deze uitsluitend gerealiseerd worden door ondergronds te bouwen. Dit alles maakt de oplossingsrichting bouwen lastig toe te passen bij stadsdelen en wijken waar de 'openbare' ruimte schaars is.

Door de centrale ligging en het groot aantal bezoekers is de oplossingsrichting reguleren voor het centrum en de vooroorlogse schil goed toepasbaar. Bij deze schillen worden hierdoor de langparkeerders geweerd (betaald parkeren) en kan de parkeercapaciteit (door middel van vergunningen) onder de bewoners evenredig worden verdeeld. Hoewel de naoorlogse schil verder van het centrum aflight en grotendeels monofunctioneel (nadruk op de woonfunctie) is, waardoor naast de

bewoners er in principe nauwelijks andere doelgroepen zijn, wordt ook hier reguleren vaker toegepast dan bouwen. De hoofdreden hiervoor is niet de te schaarse openbare ruimte, maar het structureel tegengaan van vreemddarkeerders die uit de centrum schil en de vooroorlogse schil worden geweerd en uitwijken naar plaatsen in de buurt waar er geen of een lichter parkeerregime geldt: de naoorlogse schil. Reguleren is in de suburbane schil slecht toepasbaar omdat de parkeercapaciteit, over het hele gebied gezien, voldoende is en er over het algemeen ook geen last wordt ondervonden van langparkeerders.

Door de bebouwingsdichtheid en de nabijheid van voorzieningen kunnen openbaar vervoer, fiets en gedeeld autogebruik een reëel alternatief zijn voor het private autobezit in het centrum en de vooroorlogse en naoorlogse schil. Des te verder van het centrum neemt echter de toepasbaarheid af omdat voorzieningen verder weg komen te liggen en de fijnmazigheid van het openbaar vervoer afneemt en de reismogelijkheden afnemen. Nog verder van het centrum geldt dit ook voor de suburbane schil die deze oplossingsrichting minder goed toepasbaar maakt.

De toepasbaarheid van de oplossingsrichting 'benutting' hangt niet zozeer af van de schil waarin een wijk zich bevindt, maar meer van het al dan niet voorkomen van gemengde woon-, werk- of voorzieningenlocaties (waaronder evenementen) in deze wijk. Bij de werk- en voorzieningenlocaties wordt een deel van de capaciteit gedurende een groot deel van de dag niet benut. Een andere situatie die de toepasbaarheid van een betere benutting laat toenemen is als bewoners inefficiënt gebruik maken van de parkeergelegenheid en de ruimte die bestemd is voor parkeren voor andere doeleinden gebruiken. Als voornoemde situaties zich voordoen, is deze oplossingsrichting in elk deel van Amsterdam goed toe te passen.

De oplossingsrichting waarop ingezet kan worden, verschilt per type schil/wijk. Immers, de situatie in een dichtbebouwde vooroorlogse wijk met parkeeroverlast uit het Centrum en met een parkeerregime verschilt nogal van die van een nieuwe Vinex-wijk, met lage dichtheden zonder een parkeerregime. In tabel 3.1 is in een overzicht weergegeven in welke mate de verschillende oplossingsrichting toepasbaar zijn. Hoewel het overzicht een generaliserend karakter heeft en er altijd uitzonderingen te bedenken zijn, gaat het in grote lijnen op voor de Amsterdamse schillen/wijken.

Tabel 3.1 - Toepasbaarheid van oplossingsrichtingen

	<b>bouwen</b>	<b>reguleren</b>	<b>beïnvloeden</b>	<b>benutten</b>
Centrum	-	+	+	+
Vooroorlogse schil	+/-	+	+	+
Naoorlogse schil	+	+	+/-	+
Suburbane schil	+	-	+/-	+

+ = goed toepasbaar, +/- = redelijk toepasbaar, - = slecht toepasbaar

### 3.5 Beoogde effecten per maatregel

In tabel 3.1 is weergegeven in hoeverre een bepaalde oplossingsrichting toepasbaar is in de verschillende gebiedsschillen. Deze mate van toepasbaarheid zegt echter nog niets over het effect dat een maatregel kan hebben op de parkeersituatie van een stadsdeel of wijk. Een parkeermaatregel kan hierop op twee verschillende manieren van invloed op zijn: de maatregel kan een bijdrage leveren aan de terugdringing van de parkeerdruk of aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het betreffende gebied. Er zijn maatregelen die op beide vlakken een positieve uitwerking hebben. Een voorbeeld hiervan is de maatregel 'betaald parkeren'. Dit is een veel gebruikte maatregel die in de centrum schil goed toepasbaar is en bijdraagt aan het verminderen van de parkeerdruk. Daarnaast gaat de invoering van betaald parkeren veelal gepaard met het omkaderen van parkeervakken. Hierdoor ontstaat een zekere ordening in het parkeren, wat weer een rustiger straatbeeld tot gevolg heeft, en daardoor een positieve werking heeft op de ruimtelijke kwaliteit. Maar er zijn ook maatregelen die tegengestelde effecten hebben. Zo zal de aanleg van nieuwe parkeervelden (oplossingsrichting bouwen) extra parkeercapaciteit creëren. Dit zorgt ervoor dat de parkeerdruk wordt verlicht en heeft hier dus een positieve bijdrage op. Dit geldt echter niet voor de ruimtelijke kwaliteit. Door de extra parkeervelden gaat de vaak al schaarse openbare ruimte (vaak groen of speelgelegenheden) verloren ten gunste van de ruimte voor de auto. Om te kunnen bepalen welke effecten de individuele maatregelen in de geselecteerde wijken hebben is dit in tabel 3.2 per individuele maatregel inzichtelijk gemaakt.

Tabel 3.2 - Effecten per maatregel

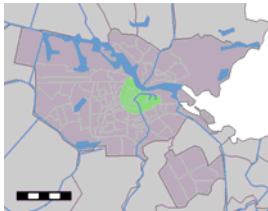
maatregel		toepasbaarheid				bijdrage aan verhoging parkeerdruk	verbetering ruimtelijke kwaliteit
		centrum	voortoorlogs	naoorlogs	suburbaan		
bouwen <sup>10</sup>	herindeling (op maaiveld)	-	-	+	+	++	-
	parkeervelden	-	-	+/-	+	++	-
	parkeergarages	-	+/-	+	+	+++	+*)
reguleren	betaald parkeren	+	+	+/-	-	++	+
	tariefdifferentiatie betaald parkeren	+	+	+/-	-	+	+
	vergunningen	+	+	+/-	-	++	+
	tariefdifferentiatie vergunningen	+	+	+/-	-	+	+
	beperking vergunningen	+	+	+/-	-	+	+
	plafond vergunningen	+	+	+/-	-	+	+
	overloopgebieden vergunningen	+	+	+/-	-	++	+
	parkeerverboden	+	+	+	+	+	+
	parkeerduurzone (parkeerschijf)	+	+	+/-	-	++	+/-
	bezoekersregeling	+	+	+	+	n.v.t.	+/-
beïnvloeden	spijtoptanten regeling	+	+	+/-	-	+	+
	deelauto	+	+	+/-	+/-	+	+
	openbaar vervoer	+	+	+/-	+/-	+	+
	fiets bereikbaarheid	+/-	+/-	+	+	+	+
	parkeren op afstand bewoners	+	+	+/-	-	++	+
benutten	parkeren op afstand bezoekers	+	+	+/-	-	++	+
	stimulering beter gebruik van de beschikbare parkeergelegenheid	+	+	+	+	++	+

\*) met name ondergronds

<sup>10</sup> Bij de oplossingsrichting bouwen wordt zoals in 3.3 en 3.4 is toegelicht uitgegaan van bouwmaatregelen die de parkeerdruk tegengaan door de parkeercapaciteit uit te breiden. Zo zal het toevoegen van parkeerplaatsen bij een herindeling van een straat of vaak dan gepaard gaan met een afname van de openbare ruimte. Herindeling gaat vaak ook ten koste van de groene ruimte van een gebied; dit is dikwijls de eerste ruimte die dan wordt opgeofferd.

Stadsdelen zijn niet geheel vrij bij de keuze voor en de wijze van inzet van parkeermaatregelen. In de inleiding (1.2 verdeling van bevoegdheden Amsterdams parkeerbeleid) bleek al dat de stadsdelen een belangrijke rol spelen in het parkeerbeleid maar dat het de centrale stad is die in de vorm van een parkeerverordening het kader vaststelt waarbinnen stadsdelen dienen te manoeuvreren. De parkeerbevoegdheden zijn dus verdeeld over de centrale stad en de stadsdelen. Aanpassing van het basisregime voor regulering, de vergunningsoorten en de hoogte van de kortparkeer- en vergunningtarieven zijn een centraal stedelijke aangelegenheid. De stadsdelen bepalen de gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd en welke tarieven daar zullen gelden. Daarnaast is de inrichting van de openbare ruimte, de aanleg en het opheffen van parkeerplaatsen ook de verantwoordelijkheid van het stadsdeel. Dit geldt ook voor de keuze van het aantal vergunningen per vergunningsoort en vergunninggebied. De hoogte van de vergunningtarieven wordt formeel vastgesteld door de gemeenteraad, maar in de praktijk neemt deze (op grond van de parkeernota) altijd de verzoeken van de stadsdelen over. In de hiernavolgende beschrijving per geselecteerd gebied uit het stadsdeel zal een beschrijving worden gegeven van de parkeermaatregelen. Daarnaast zal worden aangegeven of de maatregel is ingevoerd op basis van een centrale regel, of deze door het stadsdeel is genomen en voor elk gebied binnen het stadsdeel geldt of dat het om een specifiek voor het gebied ingevoerde maatregel gaat.

### 3.6 Centrum



#### *Algemeen*

Het stadsdeel Centrum bevindt zich in het oude stadshart van Amsterdam. De historische binnenstad van Amsterdam werkt aanzuigend voor verschillende groepen. Hoewel het gebied maar acht vierkante kilometer groot is, wonen er ruim 84.000<sup>11</sup> mensen en werkten er in 2012 om en nabij 93.000 mensen. In combinatie met de vele bezoekers die het stadsdeel aandoen zorgt dit voor een grote druk op de aanwezige parkeerplaatsen en de openbare ruimte. Zonder passende parkeermaatregelen zou dit leiden tot verschillende gebieden in de binnenstad met een oncomfortabele parkeerdruk of met gevaarlijke situaties.

---

<sup>11</sup> Kerncijfers Amsterdam 2013, Bureau Onderzoek en Statistiek



### Selectie

Voor ons onderzoek hebben wij de wijken Burgwallen Oude Zijde en Nieuwmarkt/Lastage gekozen. Deze wijken komen overeen met de postcodegebieden 1011 (behoudens het gebied rondom het Centraal Station) en 1012 en bestrijken de oudste delen van Amsterdam, maar ook één van de nieuwste delen van Amsterdam: het Oosterdok. Gebied 1011 kent veel verschillende functies. Het grootste deel van dit gebied heeft vooral een woonfunctie. Het is echter ook het gebied waar het gemeentehuis en het bestuurlijk centrum van de gemeente en het stadsdeel Centrum zich bevindt. Daarnaast zijn er twee drukbezochte pleinen (Waterlooplein en de Nieuwmarkt), diverse culturele functies, voorzieningen voor ouderen en instellingen voor hoger onderwijs gelegen in het gebied. In het gebied 1012 ligt de 17e eeuwse grachtengordel en het gebied staat ook bekend om de vele winkels, horeca- en seksondernemingen, coffee- en smartshops. Als gevolg daarvan brengt dit ook openbare orde en veiligheidsproblemen met zich mee.

De gebieden 1011 en 1012 kennen een zeer hoge parkeerdruk. In 2011 is een parkeerdrukmeting uitgevoerd waaruit bleek dat in het gebied 1012 sprake was van een gemiddelde parkeerdruk van 100%. In het gebied 1011 was de gemiddelde parkeerdruk 89%. Op het Oosterdokseiland is de gemiddelde parkeerdruk echter aanzienlijk lager (42%).

Tabel 3.3 - Parkeerdruk 2011: Burgwallen Oude Zijde en Nieuwmarkt/Lastage

gebied	dag	avond	weekend	gemiddeld
Burgwallen Oude Zijde (gebied 1012)	109	98	93	100
Nieuwmarkt Lastage (gebied 1011)	95	89	84	89

### 3.6.1 Bouwen

#### Herindeling

Door de herindelingen die het stadsdeel Centrum op verschillende plaatsen heeft doorgevoerd (en in de toekomst voornemens is door te voeren) zal het aantal parkeerplekken in de openbare ruimte in het gehele stadsdeel afnemen. De oorzaak hiervoor ligt in de vastgestelde richtlijnen voor herinrichtingen in het 'Handboek Inrichting Openbare Ruimte'. Als gevolg van de eisen uit het Handboek is minder ruimte beschikbaar voor parkeren in de openbare ruimte. Het handboek stelt eisen aan de maatvoering van gebruiksfuncties, zoals rijstrookbreedtes en aan de parkeervakken zelf. De maatvoering is mede gebaseerd op landelijke CROW-richtlijnen. Het aantal parkeervakken dat gerealiseerd wordt, is altijd lager dan in de oude situatie. In het programmakkoord is daarom afgesproken dat er 150 parkeerplaatsen per jaar mogen verdwijnen als gevolg van herinrichtingen (met een maximum van 700 tot en met 2025.<sup>12</sup> De gebieden waar deze herinrichtingen plaatsvinden en waar de

<sup>12</sup> Stadsdeel Centrum, Uitwerkingsnotitie 'Autoparkeren in Centrum', 22 maart 2013, p. 13.

parkeerplekken zullen worden opgeheven is niet nader gespecificeerd. Het opnieuw inrichten van een openbare ruimte vindt pas plaats op het moment dat er groot onderhoud nodig is. De toegepaste herindeling leidt dus tot een parkeercapaciteitsvermindering.

#### *Parkeervelden*

In stadsdeel Centrum is, gezien de schaarse ruimte, geen sprake van het aanleggen van parkeervelden in de openbare ruimte.

#### *Parkeergarages*

Stadsdeel Centrum heeft verschillende parkeergarages gerealiseerd en is voornemens nog meer garages te bouwen. De bouw van deze garages zal echter niet leiden tot een capaciteitsuitbreiding. De plekken die als gevolg van de bouw er bij komen zijn bedoeld om de parkeerplaatsen te compenseren die verdwijnen als gevolg van de herindeling en het opheffen van parkeerplaatsen. Het gaat hier om 1.210 parkeerplekken voor stadsdeel Centrum in de periode tot en met 2025. De plekken in garages worden onderdeel van het vergunninggebied en zijn dan toegankelijk voor de houders van een parkeervergunning in dat gebied. De plannen voor de realisatie van de Marnixgarage (400 plekken) en de Vijzelgrachtgarage (250 plekken) zijn vergevorderd. Er moeten daarna nog meer parkeerplekken gerealiseerd worden. Door het stadsdeel wordt onder meer gedacht aan het (beter) benutten van de Rokingarage. De Rokingarage en de Vijzelgrachtgarage liggen in de door ons geselecteerde wijken Burgwallen Oude Zijde en de Nieuwmarkt/Lastage.

Het bouwen van parkeergarages vergt forse investeringen. Het stadsdeel Centrum heeft voor de realisatie van garages een zogeheten garagefonds (stand per eind 2012 bijna € 10 miljoen) dat bestemd is voor incidentele onttrekkingen, kosten van planvorming en projectvoorbereiding en voor de benodigde cashflow voor de te bouwen parkeergarages. Het stadsdeel is van mening dat het bouwen van parkeergarages een robuuste oplossing is om de afname van parkeerplaatsen te compenseren.

Hoewel het niet om een initiatief van het stadsdeel Centrum gaat maar van de centrale stad, is er in mei 2013 door laatstgenoemde gestart met het aan 400 bewoners met een parkeervergunning voor de buurt rond de garage Markenhoven gratis toegang te geven tot de parkeergarage. Zij hebben daarmee de keuze om of op straat of (zonder kosten) in de garage te parkeren. Hiermee wordt beoogd extra ruimte op straat te creëren. De proef zorgt daarmee ook voor een (tijdelijke) uitbreiding van de parkeercapaciteit in stadsdeel Centrum.

### 3.6.2 Reguleren

#### *Betaald parkeren*

In de wijk Burgwallen Oude Zijde geldt het hoogste tarief voor straatparkeren: € 5,00 per uur. De bloktijden die gehanteerd worden zijn: maandag tot en met zaterdag van 09:00 tot en met 24:00 uur en op zondag van 12:00 tot en met 24:00. Het gebied rondom de Nieuwmarkt ligt ook in het door ons geselecteerde gebied. Ten Oosten van dit gebied moet een bezoeker € 4,00 per uur betalen om te parkeren.

#### *Tariefdifferentiatie - betaald parkeren*

De parkeertarieven laten in stadsdeel Centrum duidelijk een kern met een schil zien. In de kern geldt het hoogste tarief van € 5,00. In de gebieden daaromheen geldt een lager tarief van € 4,00. Tariefdifferentiatie naar tijd of naar grootte van het voertuig vindt niet plaats.

#### *Vergunningen*

In beide geselecteerde wijken komt vergunninghoudersparkeren voor. Beide gebieden vallen in het vergunninggebied Centrum-1. Houders van een parkeervergunning voor vergunninggebied Centrum-1 mogen ook parkeren in vergunninggebied Centrum-3 en vice versa.

#### *Tariefdifferentiatie - vergunningen*

Een parkeervergunning kost in het vergunninggebied Centrum-1 € 211,20 per zes maanden voor bewoners en € 337,80 per zes maanden voor ondernemers. Stadsdeel Centrum hanteert in de andere vergunninggebieden hetzelfde tarief. Alleen in het vergunninggebied Centrum-04 geldt een lager vergunningtarief (€ 126,90 respectievelijk € 202,98 per zes maanden).

#### *Beperking - vergunningen*

In stadsdeel Centrum geldt dat er slechts één parkeervergunning per adres wordt afgegeven. Als een woning beschikt over een eigen parkeergelegenheid, komt men niet in aanmerking voor een parkeervergunning. In bepaalde gebieden met nieuwbouw waar inpandige parkeergelegenheid is gerealiseerd kan geen vergunning worden aangevraagd. Voor een bedrijfsvergunning geldt daarnaast de beperking dat er per 50 werknemers slechts 1 parkeervergunning wordt verstrekt.

#### *Plafond - vergunningen*

Voor het vergunninggebied Centrum-1 is een vergunningplafond bepaald op 2.200. Stadsdeel Centrum kent geen deelvergunninggebieden, waarvoor aparte vergunningplafonds zijn vastgesteld. Een deel van de vergunningen is gereserveerd voor eigenaren van elektrische auto's. In het vergunninggebied Centrum-1 geldt een vergunningplafond voor de zogeheten E-parkeervergunningen van 5% als aandeel van het vergunningplafond. In vergunninggebied Centrum-1 geldt dat maximaal 110 E-parkeervergunningen kunnen worden verstrekt.<sup>13</sup> In de uitwerkingsnotitie

---

<sup>13</sup> Stadsdeel Centrum, Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening 2012 stadsdeel Centrum, geldig vanaf 18 mei 2012.

'Autoparkeren in Centrum' is het voornemen geuit om het vergunningplafond voor bewonersvergunningen te verlagen als gevolg van de introductie van de E-parkeervergunning en de uitbreiding van het autodelen.<sup>14</sup>

In de uitwerkingsnotitie 'Autoparkeren in Centrum' wordt voorgesteld om deelvergunninggebieden en aparte vergunningplafonds voor bedrijven en bewoners in te stellen. De bedoeling is dat daarmee beter gestuurd kan worden op de parkeerdruk en efficiënte inzet van de beschikbare parkeerplaatsen.

Per 1 januari 2013 zijn er voor vergunninggebied Centrum-01 1.557 bewonersvergunningen en 585 bedrijfsvergunningen uitgegeven. De wachtlijst bedraagt 340 aanvragen.<sup>15</sup> De geschatte wachttijd voor een parkeervergunning bedraagt 2,5 jaar.<sup>16</sup> Het stadsdeel wil in samenwerking met de centrale stad inzetten op het uitbreiden van de mogelijkheden voor mensen op de wachtlijst door dubbelgebruik van bestaande parkeergarages, zoals de Markenhove en de Piet Hein garage.<sup>17</sup>

#### *Overloopgebied - vergunningen*

Binnen het stadsdeel geldt het vergunninggebied Centrum-4 als overloopgebied voor de vergunninggebieden Centrum-1 en Centrum-2. Er is een plafond gesteld aan het aantal af te geven overloopvergunningen. Dit plafond bedraagt 150.

#### *Parkeerverbod*

In het stadsdeel Centrum is geen parkeerverbod voor bestelbusjes of aanhangers van kracht.

In heel Amsterdam (en daarmee ook in het stadsdeel Centrum en in de door ons geselecteerde gebieden) is wel een andere vorm van restrictie van toepassing op grote motorvoertuigen. Parkeren van vrachtauto's is in Amsterdam alleen toegestaan volgens de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), artikel 4.24. In dit artikel staan de eisen die worden gesteld aan het parkeren van vrachtauto's langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter. Dat geldt ook voor andere voertuigen zwaarder dan 7,5 ton. Deze mogen buiten de vrachtroutes de binnenstad van Amsterdam niet in. Ontheffing is beperkt mogelijk.

#### *Parkeerduurzone*

Stadsdeel Centrum maakt in het gebied Nieuwmarkt/Lastage gebruik van parkeerduurbepanking in de vorm van een winkelstraatregime. Dit geldt op de Nieuwmarkt/Gelderse Kade. Hier mag niet geparkeerd worden door bezoekers en vergunninghouders van maandag tot en met zaterdag van 09:00 tot 18:00.<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> Stadsdeel Centrum, Uitwerkingsnotitie 'Autoparkeren in Centrum', 22 maart 2013, p. 27.

<sup>15</sup> Stadsdeel Centrum, Uitwerkingsnotitie 'Autoparkeren in Centrum', 22 maart 2013, p. 10.

<sup>16</sup> [www.cition.nl](http://www.cition.nl), juni 2013.

<sup>17</sup> Stadsdeel Centrum, Uitwerkingsnotitie 'Autoparkeren in Centrum', 22 maart 2013, p. 27.

<sup>18</sup> [www.cition.nl](http://www.cition.nl), juni 2013.

### *Bezoekersregeling*

In heel Amsterdam, dus ook in stadsdeel Centrum, kunnen bewoners van 65 jaar en ouder of als mindervalide kraskaarten kopen voor hun bezoek. Het bezoek kan dan met kraskaarten tegen gereduceerd tarief parkeren in uw vergunninggebied. Een kraskaart kost evenveel als een uur parkeren op straat. Met een kraskaart mag bezoek twee uur parkeren. Per keer mogen maximaal twee kraskaarten worden gebruikt. De uurtarieven voor parkeren zijn niet in elk stadsdeel hetzelfde. Daarom zijn ook de prijzen per vergunninggebied verschillend. Een kraskaart is alleen geldig in het eigen vergunninggebied. Een kraskaart voor vergunninggebied Centrum-01 kost € 4,00 per stuk.

In de uitwerkingsnotitie 'Autoparkeren in Centrum' staat beschreven dat het met ingang van de parkeerverordening 2013 mogelijk is om een bezoekersregeling voor bezoekers van alle bewoners in te stellen. Uit de uitwerkingsnotitie blijkt niet dat stadsdeel Centrum van deze mogelijkheid gebruik wil maken en of deze in de plaats komt voor de huidige standaard (bezoekers)regeling met kraskaarten.

### **3.6.3 Beïnvloeden**

#### *Spijtoptantenregeling*

De gemeente Amsterdam kent een spijtoptantenregeling die in de parkeerverordening is opgenomen (parkeerverordening 2009, art. 33). Bewoners van de voor dit onderzoek geselecteerde wijken kunnen hier dus ook gebruik van maken. De regeling houdt in dat als bewoners een parkeervergunning hebben en deze willen opzeggen zij dan gedurende twee jaar geregistreerd blijven als rechthebbenden op een parkeervergunning, zonder dat zij daarbij (opnieuw) op een wachtlijst komen. De bewoner komt alleen in aanmerking voor deze regeling als hij na het opzeggen van de parkeervergunning:

- overstapt op het openbaar vervoer, of
- gaat deelnemen aan een autodeelorganisatie op contractbasis, of
- gaat parkeren in een openbare parkeergarage waar betaald parkeren geldt.

Besluit hij binnen twee jaar na het opzeggen van zijn parkeervergunning dat hij toch weer een vergunning wil (bijvoorbeeld omdat hij een auto heeft gekocht), en zijn omstandigheden zijn verder niet gewijzigd, dan krijgt hij direct een parkeervergunning en komt hij niet eerst op een eventuele wachtlijst te staan.

#### *Autodelen*

Autodelen leidt tot een daling van het autobezit en een daling van het autogebruik. Stadsdeel Centrum verwelkomt deze vormen van autogebruik, maar hanteert wel een gebruikscriterium om een te groot aanbod te voorkomen. Het stadsdeel let op het aantal verhuringen per maand en op de duur van de verhuringen per dag. Als de criteria niet gehaald worden komt er geen nieuwe gereserveerde plek bij.<sup>19</sup> Het stadsdeel is voornemens deze criteria voor het autodelen te verruimen. De verwach-

---

<sup>19</sup> Stadsdeel Centrum, Uitwerkingsnotitie 'Autoparkeren in Centrum', 22 maart 2013, p. 19.

ting is dat het aantal autodeelplekken tot 2025 toeneemt met 210 extra plekken.<sup>20</sup> In de Burgwallen Oude Zijde en de Nieuwmarkt/Lastage zijn ongeveer 25 gereserveerde plekken voor Greenwheels en 9 voor Connectcar.

#### *Openbaar vervoer*

Stadsdeel Centrum heeft een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer. Dit bestaat niet alleen uit stadsvervoer (GVB) in de vorm van tram-, bus-, metro- en bootverbindingen maar ook streekbussen en treinen rijden door het stadsdeel. Dit alles maakt dat het een zeer goede manier is om in en naar buiten de stad te reizen.

#### *Fietsbereikbaarheid*

Stadsdeel Centrum stimuleert het dagelijks fietsgebruik. Op verschillende plekken in het Centrum worden fietsroutes verbeterd, bijvoorbeeld langs de Prins Hendrikkade vanaf de nieuwe ODE-burg richting Scheepvaartmuseum of de route langs NEMO naar het centraal station. Een ander aandachtspunt is het fietsparkeren. De meeste problemen worden ervaren rond de drukst bezochte locaties in de binnenstad. Het plan is om extra stallingen te realiseren, bijvoorbeeld onder het Beursplein. Daarnaast ligt de komende jaren een zwaar accent bij handhaving op verlaten fietsen of fietswrakken en ongebruikte fietsen in de openbare ruimte.<sup>21</sup>

#### *Parkeren op afstand (bewoners)*

De vergunninghouders van een parkeervergunning voor vergunninggebied Centrum-1 kunnen de auto ook parkeren in vergunninggebied Centrum-3. Buiten deze mogelijkheid is er geen sprake van de mogelijkheid tot parkeren op afstand voor bewoners in stadsdeel Centrum.

#### *Parkeren op afstand (bezoekers)*

Bezoekers kunnen gebruik maken van de P+R terreinen die in Amsterdam aanwezig zijn. 69% van de bezoekers van P+R terreinen brengen een bezoek aan stadsdeel Centrum.<sup>22</sup>

### **3.6.4 Benutten**

Bewoners die beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein benutten deze niet altijd daarvoor. Om het gebruik van deze parkeerplaatsen te stimuleren is in de parkeerverordening Amsterdam opgenomen dat geen parkeervergunning verstrekt wordt voor woningen die kunnen beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein.

Volgens de richtlijnen in het Handboek Openbare ruimte worden er minder parkeerplaatsen gerealiseerd na herinrichting dan er in de huidige situatie zijn. Dit is de reden dat in het programmakkoord is afgesproken dat er 150 parkeerplaatsen per jaar

---

<sup>20</sup> Stadsdeel Centrum, Uitwerkingsnotitie 'Autoparkeren in Centrum, 22 maart 2013, p. 25.

<sup>21</sup> Stadsdeel Centrum, De bereikbare Binnenstad, februari 2013, p. 34.

<sup>22</sup> Stadsdeel Centrum, Uitwerkingsnotitie 'Autoparkeren in Centrum, 22 maart 2013, p. 8.

mogen verdwijnen als gevolg van herinrichtingen. Met een maximum van 700 plaatsen tot en met 2025.

In de uitwerkingsnotitie 'Autoparkeren in Centrum' heeft het stadsdeel aandacht voor het beter benutten van de in pandige parkeerplaatsen. Volgens het stadsdeel is dit mogelijk door zowel realisatie van nieuwe voorzieningen als betere benutting van bestaande. Betere benutting van bestaande garages is op een aantal plekken mogelijk, bijvoorbeeld in bedrijfsgarages die leeg staan op momenten dat vooral bewoners willen parkeren ('s nachts en in het weekend). Het stadsdeel kijkt ook naar betere benutting van openbare parkeergarages. Sommige hebben te maken met leegstand. Deze kan benut worden om tijdelijk meer ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de beschikbare parkeergelegenheid te huren. Het stadsdeel verwacht dat de leegstand in de parkeergarages zal verminderen zodra de economie weer aantrekt. De toename in parkeercapaciteit is door de (tijdelijke) huur van parkeerplaatsen niet van structurele maar van tijdelijke aard.

### 3.6.5 Conclusie

*Een toereikende oplossing op lange termijn? Aansluiting bij het beleidsdoel van het stadsdeel?* Stadsdeel Centrum geeft in haar uitwerkingsnotitie 'Autoparkeren in Centrum' aan dat haar parkeerbeleid gericht is op enerzijds de druk van het parkeren op de openbare ruimte te laten afnemen en anderzijds het autoverkeer in het centrum van Amsterdam te verminderen.

De maatregelen sluiten ten dele aan bij de gestelde beleidsdoelen van stadsdeel Centrum. Met name de maatregelen die behoren tot de oplossingsrichtingen reguleren, beïnvloeden en benutten dragen in positieve zin bij aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Wel zijn er maatregelen die tot op heden niet zijn ingezet maar wellicht de bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte zouden kunnen vergroten. Het gaat hierbij om de tariefdifferentiatie van vergunningen, parkeerverboden, een algemene regeling voor bezoekers van bewoners en het parkeren op afstand voor bewoners. Zo wordt het door de hoge parkeerdruk en de hoge tarieven die in de binnenstad worden geheven het voor bezoekers van de bewoners een zeer kostbare zaak om in de wijken waar ze op bezoek gaan, te parkeren. Dit kan in sommige gevallen leiden tot sociaal isolement van bewoners.

Het belangrijkste instrument aan de aanbodkant (bouwen parkeergarages) om bij te dragen aan de verlaging van de parkeerdruk wordt niet ingezet om de capaciteit te vergroten. Het zorgt voor een gedeeltelijke compensatie van de parkeerplekken die op straat verschijnen. Binnen het stadsdeel wordt de capaciteit wel tijdelijk vergroot (proef door de centrale stad in garage Markenhove). Op de lange termijn biedt dit echter geen structurele oplossing. Per saldo zal de capaciteit afnemen bij een verwachte groei van autobezoekers. Het is dus onwaarschijnlijk dat de maatregel bouw van parkeergarages bijdraagt aan het terugdringen van het autoverkeer in het centrum van Amsterdam.

*Een toereikende oplossing op korte of middellange termijn? Worden de huidige problemen in de geselecteerde wijken tegengegaan?*

Op korte termijn wordt de parkeerdruk verlicht. Dit wordt met name veroorzaakt door de tijdelijke uitbreiding van de capaciteit door de parkeerplaatsen in garage Markenhove die beschikbaar worden gesteld aan bewoners met een parkeervergunning.

*Passend bij het type wijk of specifieke situatie (zie ook tabel 3.1)?*

De genomen maatregelen passen bij het type wijk.

*Versterken de maatregelen elkaar of werken ze elkaar zo min mogelijk tegen?*

De maatregelen die ingezet worden lijken elkaar te versterken. Naast de regulerende maatregelen zet het stadsdeel Centrum veel beïnvloedingsinstrumenten in. Zo dragen de spijtoptantenregeling, deelauto, OV en fietsbereikbaarheid bij aan het terugdringen van het eigen autobezit door bewoners en het door bezoekers meebrengen van de auto naar het Centrum. Dit laatste geldt ook voor het parkeren op afstand voor bezoekers. Door de goede en snelle bereikbaarheid van de vele P+R plaatsen rondom Amsterdam is dit een goed alternatief voor bezoekers. Dit geldt niet voor het parkeren op afstand voor bewoners. Deze zijn aangewezen op de parkeerplekken in de buurt. Daarnaast wordt geen gebruik gemaakt van een bezoekersregeling voor relaties van de bewoners. Dergelijke maatregelen zullen het beleid verder versterken.

### 3.7 West



#### *Algemeen*

Stadsdeel West omvat voornamelijk het vooroorlogse deel van Amsterdam dat ten westen van de Singelgracht ligt. De bouw van de westelijke stadsuitbreidingen begon in het laatste kwart van de 19e eeuw, met de bouw van de Spaarndammerbuurt, Zeeheldenbuurt (ten dele), Staatsliedenbuurt, Frederik Hendrikbuurt, Kinkerbuurt en de buurten bij de Overtoom. Deze buurten vormden tussen 1990 en 2010 de stadsdelen Westerpark en Oud-West.



### Selectie

In ons onderzoek is voor de Staatsliedenbuurt uit het voormalige stadsdeel Westerpark gekozen. Deze buurt is te typeren als een vooroorlogse uitbreidingswijk, type 1: 1880-1920, speculatiebouw (zie voor een toelichting de bijlage 1 Overzicht wijktypen). In de jaren tachtig heeft de wijk een belangrijke vernieuwing doorgemaakt waardoor het gebied Van Limburg Stirumplein, Van Limburg Stirumstraat en de 2e Nassaustraat (de as van de wijk) een kernwinkelgebied is geworden. In deze straten zijn veel wooncomplexen met daaronder winkels.

De Staatsliedenbuurt grenst aan het centrum van Amsterdam en ondervindt een hoge parkeerdruk als gevolg van de aanzuigkracht op bezoekers van het centrum van Amsterdam. Een aantal wijken van de Staatsliedenbuurt grenst aan het Westerpark. Hoewel het cultuurpark Westergasfabriek in de wijk Westerpark ligt, en niet in de Staatsliedenbuurt, ondervindt laatstgenoemde buurt wel parkeeroverlast als gevolg van bezoekers van het cultuurpark die met de auto komen. De Westergasfabriek is een autoluwe omgeving met een beperkte parkeercapaciteit. In Tabel 3.4 zijn de resultaten van de over 2011 en 2012 uitgevoerde parkeerdrukmetingen weergegeven:

Tabel 3.4 - Parkeerdruk 2011 en 2012 Staatsliedenbuurt per (O&S) wijk:

wijk	2011	2012	verschil
14a De Wittenbuurt Noord	88%	89%	+1%
14b De Wittenuurt Zuid	92%	91%	-1%
14c Staatsliedenbuurt Noordoost	101%	88%	-13%
14d Fannius Scholtenbuurt	92%	94%	+2%
14e Westerstaatsman	92%	91%	-1%
14f Buyskade e.o.	88%	85%	-3%

### 3.7.1 Bouwen

#### Herindeling

In de voormalige stadsdelen waaruit het huidige stadsdeel West is samengesteld werden bij herprofileringen verschillende maatvoeringen toegepast voor wat betreft de lengte van parkeerplaatsen. In Bos en Lommer en de Baarsjes gold 5,5 meter voor een parkeerplaats, in Westerpark en Oud-West 5,0 (bij langsparkeren). Bij toekomstige herindelingen geldt de krapste variant. Indien de herindeling leidt tot opheffing van parkeerplaatsen, dan wordt de regel gehanteerd dat alle opgeheven parkeerplaatsen worden gecompenseerd in buurtparkeergarages of elders op het maaiveld binnen het vergunninggebied waar de plekken zijn opgeheven. West is voornemens om gedurende de huidige bestuursperiode 750 parkeerplaatsen op deze wijze te verplaatsen.

#### Parkeervelden

In stadsdeel West is, gezien de schaarse ruimte, geen sprake van het aanleggen van parkeervelden in de openbare ruimte.

### *Parkeergarages*

Stadsdeel West realiseert verschillende soorten parkeergarages:

1. garages beschikbaar voor de buurt (als zijnde maaiveldparkeerplaatsen, toegankelijke voor vergunninghouders);
2. garages onder nieuwbouwblokken (beschikbaar voor de bewoners van de bovengelegen appartementen);
3. bezoekersgarages;
4. gecombineerde garages (gedeelte voor bewoners en een gedeelte voor bezoekers).

Vooraf de eerste soort (buurtgarage) zorgt in combinatie met de één op één compensatie van parkeerplekken voor een terugname in parkeercapaciteit voor bezoekers. Op een reguliere parkeerplaats op maaiveld mag zowel een vergunninghouder als een bezoeker tegen betaling parkeren. In een buurtgarage kunnen alleen vergunninghouders staan. Indien alle gerealiseerde parkeerplaatsen in de garage worden opgeheven van het maaiveld blijft er per saldo daarom minder capaciteit over voor bezoekers. De parkeercapaciteit van bezoekers neemt per saldo dus af.

In de geselecteerde wijk (Staatsliedenbuurt) zijn in totaal 231 plaatsen voor vergunninghouders gecreëerd in de parkeergarage:

- Qpark Westerpark, 110 plaatsen voor bewoners van de Fannius Scholtenbuurt;
- Van Beuningenplein, 96 plaatsen voor bewoners van appartementen in de Fannius Scholtenbuurt;
- Ab 25, 25 plaatsen voor bewoners van Staatsliedenbuurt

Stadsdeel West realiseert ook parkeercapaciteit in parkeergarages ten behoeve van het ringparkeren. Deze vorm van parkeren op afstand zal hierna onder de oplossingsrichting “beïnvloeden” worden toegelicht.

### **3.7.2 Reguleren**

#### *Betaald parkeren*

In de hele Staatsliedenbuurt is betaald parkeren van kracht op de dagen maandag tot en met zaterdag van 9:00 tot en met 24:00 uur.

#### *Tariefdifferentiatie*

In de Staatsliedenbuurt gelden twee parkeertarieven voor straatparkeren. Het Oostelijke deel van de Staatsliedenbuurt grenst aan de Jordaan. In dit gebied dat tussen de Wittenkade en Singelgracht-Nassaukade ligt, geldt het tarief van € 4,00 per uur (tarief 2). In de rest van de Staatsliedenbuurt geldt een tarief van € 3,00 per uur (tarief 3). Tariefdifferentiatie naar tijd vindt niet plaats.

### *Vergunningen*

De Staatsliedenbuurt valt in vergunningengebied Westerpark-1. Dit gebied is onderverdeeld in meerdere deelvergunninggebieden. Afhankelijk van het deelvergunninggebied is er sprake van een wachtlijst<sup>23</sup>:

<b>Deelvergunninggebied</b>	<b>Geschatte wachttijd per maart 2013</b>
• Westerpark 1.1 (Fannius Scholtenbuurt)	3,5 jaar
• Westerpark 1.2 (Westerstaatsman)	14 maanden
• Westerpark 1.3 (Witteneiland)	0 maanden
• Westerpark 1.4 (Frederik Hendrik en Hugo de Grootbuurt)	6 maanden
• Westerpark 1.5 (Marcanti)	0 maanden

In de Staatsliedenbuurt geldt net als bij andere winkelstraten in stadsdeel West een winkelstraatregime. Gedurende het winkelstraatregime zijn parkeervergunningen niet geldig van 10.00 tot 18.00 (ma - za). Het gaat voor de Staatsliedenbuurt om de winkelstraten Van Bleiswijkstraat en 2e Nassaustraat.

Bewoners die op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning kunnen een parkeerplek huren in daarvoor aangewezen garages. Hoewel het om aangepaste tarieven gaat, liggen deze wel hoger dan de vergoeding voor 'reguliere' vergunningplaatsen. Voor de 25 parkeerplaatsen in de Q-Park garage die bestemd zijn voor alle vergunninggebieden in Westerpark (behalve de Fannius Scholtenbuurt, Westerpark 1.1) bestaat een zeer lange wachtlijst. De doorlooptijd is niet in te schatten en is inmiddels opgelopen tot naar schatting meer dan 8 jaar.

Bedrijven die op de wachtlijst voor een bedrijfsparkeervergunning staan kunnen een dagparkeervergunning krijgen. Deze zogenoemde dagparkeervergunning voor ondernemers is geldig op maandag tot en met zaterdag tussen 9 uur en 19 uur. Ondernemers kunnen met de dagparkeervergunning overdag parkeren en maken daarna weer plaats voor bewoners die overdag de auto gebruiken. Het betreft een door de gemeenteraad van Amsterdam goedgekeurd experiment voor de duur van twee jaar (tot en met 2014). Als het experiment slaagt wordt de dagvergunning geformaliseerd en opgenomen in de Parkeerverordening.

### *Tariefdifferentiatie - vergunningen*

In alle deelvergunninggebieden van de Staatsliedenbuurt wordt hetzelfde tarief gehanteerd: voor bewoners € 109,20 per half jaar en voor bedrijven € 174,72 per half jaar.

---

<sup>23</sup> Bron: [www.cition.nl](http://www.cition.nl) dd juni 2013

### *Beperking - vergunningen*

In stadsdeel West geldt dat er slechts één parkeervergunning per adres wordt afgegeven. In bepaalde gebieden met nieuwbouw waar inpandige parkeergelegenheid is gerealiseerd kan geen vergunning worden verstrekt. Dat geldt in het geselecteerde gebied voor de volgende nieuwbouwprojecten: De Piramides, De Houtman, Visseringstraat 21, IJ-side en De Binderij. Voor een bedrijfsvergunning geldt daarnaast de beperking dat er per 10 werknemers slechts 1 parkeervergunning wordt verstrekt.

### *Plafond - vergunningen*

Het vergunningenplafond is het aantal bewoners- en bedrijfsvergunningen dat maximaal wordt verleend binnen een (deel)vergunninggebied. Per deelvergunninggebied zijn de volgende plafonds vastgesteld:

<b>Deelvergunninggebied</b>	<b>Plafond</b>
• Westerpark 1.1 (Fannius Scholtenbuurt)	1.164
• Westerpark 1.2 (Westerstaatsman)	642
• Westerpark 1.3 (Witteneiland)	517
• Westerpark 1.4 (Frederik Hendrik en Hugo de Grootbuurt)	1.932
• Westerpark 1.5 (Marcanti)	275

### *Overloopgebied - vergunningen*

In verband met de aanzienlijke wachtlijsten heeft het stadsdeel West besloten om het instrument van 'overloopvergunningen' in te zetten. Het overloopvergunninggebied is het gebied waar bewoners en ondernemers die op de wachtlijst staan tegen het vergunningtarief van dat overloopgebied kunnen parkeren tot het moment dat men in aanmerking komt voor een parkeervergunning in het eigen vergunninggebied. Voor de Staatsliedenbuurt betekent het dat de bewoners van Westerpark 1.1 (GWL terrein) die op de wachtlijst staan een dergelijke vergunning kunnen aanvragen. Bij toekenning daarvan kunnen zij parkeren in het vergunningengebied Westerpark 4.2 (Westerkwartier). Voor Westerpark 1.1 (Fannius Scholtenbuurt) is er niet alleen een wachtlijst voor de vergunning maar er is ook een wachtlijst voor de overloopvergunning. De kosten van een overloopvergunning zijn hetzelfde als die van een reguliere vergunning.

### *Parkeerverbod*

In de Staatsliedenbuurt is geen parkeerverbod voor bestelbusjes of aanhangers van kracht.

In heel Amsterdam (en daarmee ook in de Staatsliedenbuurt) is wel een andere vorm van restrictie van toepassing op grote motorvoertuigen. Parkeren van vrachtauto's is in Amsterdam alleen toegestaan volgens de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), artikel 4.24. In dit artikel staan de eisen die worden gesteld aan het parkeren van vrachtauto's langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter. Dat geldt ook voor andere

voertuigen zwaarder dan 7,5 ton. Deze mogen buiten de vrachtroutes de binnenstad van Amsterdam niet in. Ontheffing is beperkt mogelijk.

Aan motorvoertuigen langer dan 6 meter en hoger dan 2,4 meter wordt geen parkeervergunning verstrekt, met uitzondering van de bedrijventerreinen BOS2, WP5 en BAA2.

#### *Parkeerduurzone*

In de Staatsliedenbuurt is geen parkeerschijfzone of beperkte parkeerduurzone van kracht.

#### *Bezoekersregeling*

In heel Amsterdam, dus ook in stadsdeel West, kunnen bewoners van 65 jaar en ouder of als mindervalide kraskaarten kopen voor hun bezoek. Het bezoek kan dan met kraskaarten tegen gereduceerd tarief parkeren in uw vergunninggebied. Een kraskaart kost evenveel als een uur parkeren op straat. Met een kraskaart mag bezoek twee uur parkeren. Per keer mogen maximaal twee kraskaarten worden gebruikt. De uurtarieven voor parkeren zijn niet in elk stadsdeel hetzelfde. Daarom zijn ook de prijzen per vergunninggebied verschillend. Een kraskaart is alleen geldig in het eigen vergunninggebied. Een kraskaart voor vergunninggebied Westerpark-01 kost € 4,00 per stuk.

Uit de parkeernota blijkt dat stadsdeel West pas gebruik wil gaan maken van een (ruimere) bezoekersregeling als betaald parkeren op zondag wordt ingevoerd. Vooralsnog is het stadsdeel dit niet van plan in te voeren.

### **3.7.3 Beïnvloeden**

#### *Spijtoptantenregeling*

De gemeente Amsterdam kent een spijtoptantenregeling die in de parkeerverordening is opgenomen (parkeerverordening 2009, art. 33). Bewoners van de voor dit onderzoek geselecteerde wijken kunnen hier dus ook gebruik van maken. De regeling houdt in dat als bewoners een parkeervergunning hebben en deze willen opzeggen zij dan gedurende twee jaar geregistreerd blijven als rechthebbenden op een parkeervergunning, zonder dat zij daarbij (opnieuw) op een wachtlijst komen. De bewoner komt alleen in aanmerking voor deze regeling als hij na het opzeggen van de parkeervergunning:

- overstapt op het openbaar vervoer, of
- gaat deelnemen aan een autodeelorganisatie op contractbasis, of
- gaat parkeren in een openbare parkeergarage waar betaald parkeren geldt.

Besluit hij binnen twee jaar na het opzeggen van zijn parkeervergunning dat hij toch weer een vergunning wil (bijvoorbeeld omdat hij een auto heeft gekocht), en zijn omstandigheden zijn verder niet gewijzigd, dan krijgt hij direct een parkeervergunning en komt hij niet eerst op een eventuele wachtlijst te staan.

### *Autodelen*

In de Staatsliedenbuurt zijn verschillende organisaties actief met het aanbieden van autodeeloplossingen:

- Connectcar (5 plaatsen)
- Wheels4all (2 plaatsen)
- Greenwheels (27 plaatsen)
- Car2Go (geen vaste huurlocaties, 300 auto's verspreid over heel Amsterdam)
- WeGo, SnappCar, MyWheels (private deling)

Stimulatie van autodelen vindt op verschillende manieren plaats. Allereerst is er de spijtoptantenregeling (zie hierboven). Daarnaast geeft Stadsdeel West bij inlevering van de parkeervergunning een autodeeltegoed ter waarde van € 300. Het tegoed blijft twee jaar geldig en kan besteed worden aan abonnementsgelden en/of verbruikskosten van uw deelauto. De bewoner kan binnen een half jaar nog op zijn besluit terugkomen waarna hij de vergunning weer terugkrijgt.

### *Openbaar vervoer*

De Staatsliedenbuurt beschikt over verschillende vormen van openbaar vervoer. Zo doorkruist tramlijn 10 de wijk (via de Nassaukade, Tweede Nassaustraat, Van Limburg Stirumplein, Van der Hoopstraat naar de eindhalte Van Hallstraat).

Daarnaast stoppen in de Van Hallstraat ook de bussen:

- 21 (van Geuzenveld naar Centraal Station);
- 348 (nachtbus van Centraal naar Station Sloterdijk).

Hoewel het Haarlemmerplein net buiten de Staatsliedenbuurt ligt, bieden de ov-lijnen die daar stoppen een goed reisalternatief voor de bewoners:

- tramlijn 3 (van Zoutkeetsgracht naar Muiderpoortstation);
- bus 18 (Centraal Station naar Slotervaart);
- bus 21 (zie hierboven);
- bus 22 (van Indische Buurt naar Spaarndammerbuurt);
- bus 348 (zie hierboven);
- bus 353 (nachtbus van Osdorp de Aker naar Centraal Station).

### *Fietsbereikbaarheid*

Stadsdeel West heeft een goed stelsel van fietspaden en is actief in het onderhoud en uitbreiding van het stelsel. Tevens neemt het stadsdeel nieuwe ontwikkelingen zoals gebruik van elektrische fietsen en brommers op het fietspad mee in de planontwikkeling.

### *Parkeren op afstand (bewoners)*

Stadsdeel West hanteert het instrument 'Ringparkeren' voor het faciliteren van parkeren op afstand voor bewoners. Ringparkeren is bedoeld voor bewoners die in plaats van een parkeervergunning in het eigen vergunninggebied een parkeermogelijkheid (veelal in een parkeergarage) krijgen nabij de ring tegen een gereduceerd (vergunning)tarief. Daartoe zullen de vergunningtarieven in de drukste delen van het

stadsdeel met 75% worden opgehoogd op het moment dat het ringparkeren (parkeren op afstand voor bewoners) is gerealiseerd. Bewoners van die delen van het stadsdeel hebben dan de keuze ofwel dichtbij de woning te parkeren tegen een hoog tarief ofwel tegen een gereduceerd tarief aan de ring. Hoe de 75% tariefsverhoging van de reguliere parkeervergunningen zal worden doorgevoerd, wordt nog nader onderzocht en uitgewerkt.

#### *Parkeren op afstand (bezoekers)*

Stadsdeel West hanteert niet het instrument 'parkeren op afstand voor bezoekers'. Bezoekers van buiten Amsterdam kunnen gebruik maken van de algemene parkeervoorzieningen in de vorm van P+R-parkeren.

#### *Slimmer reizen: combinatie van beïnvloedingsinstrumenten*

'Slimmer reizen' is een campagne van Stadsdeel West om duurzaam reisgedrag te bevorderen bij bewoners en ondernemers van West. De campagne die eerst 'Reiswijzer' heette is per oktober 2012 overgegaan in 'Slimmer Reizen in West'. Met slimmer reizen probeert het stadsdeel bewoners en ondernemers te bewegen de auto vaker te laten staan, of de auto weg zelfs weg doet of gaat autodelen. Andere alternatieven die worden bemoedigd zijn de fiets, het openbaar vervoer en het elektrisch rijden. Een slimmer reizenpas geeft verschillende voordelen op het gebied van de voornoemde alternatieven. Bewoners en ondernemers komen in aanmerking voor een Slimmer Reizenpas als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Parkeervergunning is vanaf 1 juli 2011 ingeleverd (en er wordt geen gebruik gemaakt van een privégarage);
- In het bezit van een Ringparkeerpas;
- Auto is beschikbaar gesteld voor autodelen bij één van de erkende autodeelorganisaties vanaf 1 juli 2011.

#### **3.7.4 Benutten**

Voor winkels die bovengemiddeld veel fietsers aantrekken en gevestigd zijn op locaties waar de druk op de openbare ruimte hoog is wordt een 'dubbelgebruik-regime' ingesteld voor parkeerplaatsen: de parkeerdeelplek. Tijdens de openingstijden van de winkel(s) zijn specifiek aangemerkte parkeerplaatsen alleen toegankelijk voor het parkeren van fietsen en bromfietsen (kortparkeren), daarbuiten zijn de parkeervakken toegankelijk voor vergunninghouders en bezoekers. Met het flexibel gebruik van parkeerplaatsen wordt zodoende een oplossing geboden voor de hoge fietsparkeerdruk overdag in de winkelstraten en de hoge autoparkeerdruk 's avonds en 's nachts. Parkeerdeelplekken worden niet ingezet om bijvoorbeeld bedrijfsmatige autoparkeerplekken buiten kantooruren te laten gebruiken door bewoners.

### 3.7.5 Conclusie

*Een toereikende oplossing op lange termijn? Aansluiting bij het beleidsdoel van het stadsdeel?*  
Stadsdeel West geeft in haar parkeernota 2012-2020 aan dat zij de volgende ambities nastreeft:

1. minder geparkeerde auto's op straat in de drukke woongebieden;
2. minder autogebruik in de woonwijken;
3. en meer parkeren aan de rand van het stadsdeel.

De realisatie van buurtgarages (oplossingsrichting 'bouwen') sluiten aan bij het doel om minder geparkeerde auto's in de straten van drukke woongebieden te realiseren. De maatregelen uit de oplossingrichting beïnvloeden (in het bijzonder de gecombineerde instrumenten in het programma 'slimmer reizen') sluiten aan bij het tweede beleidsdoel: minder autogebruik in de woonwijken. De meest opvallende parkeermaatregel die West inzet om één van haar beleidsdoelen te realiseren is echter het parkeren op afstand voor bewoners: het zogeheten ringparkeren. Stadsdeel West zet als een van de weinig stadsdelen in op dit instrument parkeren op afstand voor bewoners. In feite is dit geen afzonderlijk doel maar eerder een middel om doelen 1 en 2 te bereiken.

*Een toereikende oplossing op korte of middellange termijn? Worden de huidige problemen in de geselecteerde wijken tegengegaan?*

Het belangrijkste instrument aan de aanbodkant (bouwen parkeergarages) om bij te dragen aan de verlaging van de parkeerdruk wordt echter net als bij stadsdeel Centrum niet ingezet om de capaciteit te vergroten. Per saldo zal de parkeercapaciteit afnemen. De kans is groot dat op de middellange termijn de parkeerdruk als gevolg hiervan zal toenemen.

Voor de maatregel waar het stadsdeel het meest van verwacht: ringparkeren is op dit moment nog niet duidelijk hoe succesvol dit zal zijn. Het 'verplaatsen' van bewonersparkeerplekken uit drukke gebieden naar plekken buiten de wijk of buurt zal een positieve bijdrage leveren aan minder geparkeerde auto's op straat en minder auto-gebruik. Daarnaast draagt het bij aan de oplossing van de wachtlijsten en -tijden die gelden voor vergunningaanvragers. De maatregel dient echter in combinatie met een verhoging van de reguliere vergunningen samen te gaan. Deze stap is echter nog niet uitgewerkt. Daarnaast is onbekend hoe groot het draagvlak van bewoners zal zijn.

In hoeverre de maatregelen op korte en middellange termijn toereikend zijn, is nog onvoldoende duidelijk.

*Passend bij het type wijk of specifieke situatie (zie ook tabel 3.1)?*

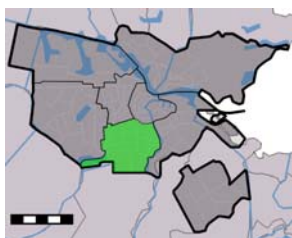
De genomen maatregelen passen bij het type wijk.



*Versterken de maatregelen elkaar of werken ze elkaar zo min mogelijk tegen?*

De maatregelen die ingezet worden lijken elkaar te versterken. Naast de regulerende maatregelen zet het stadsdeel West veel beïnvloedingsinstrumenten in. Zo dragen de spijtoptantenregeling, deelauto, OV en fietsbereikbaarheid bij aan het terugdringen van het eigen autobezit door bewoners en het door bezoekers meebrengen van de auto naar het stadsdeel West. Een versterking van de maatregelen wordt ook gerealiseerd door het bundelen van de verschillende beïnvloedingsinstrumenten en daarbovenop een incentive te geven in de vorm van kortingen en acties als van een beïnvloedingsmaatregel gebruik wordt gemaakt. Dit laatste geldt ook voor het parkeren op afstand voor bezoekers.

### 3.8 Zuid



#### *Algemeen*

Stadsdeel Zuid is een samenvoeging van de vroegere (voor 2010) stadsdelen Oud-Zuid en Zuideramstel. Het stadsdeel is gelegen ten zuiden van de Singelgracht. De westelijke begrenzing wordt gevormd door het Vondelpark en de Schinkel. De oostelijke begrenzing is de Amstel. De zuidelijke grens is de Kalfjeslaan.

#### *Selectie*

Ten behoeve van dit onderzoek hebben wij gekozen voor de wijk de Oude Pijp (parkeervergunninggebied 'De Pijp Noord'). Dit is een buurt in het noorden van het stadsdeel grenzend aan het centrum van Amsterdam. De Stadhouderskade vormt de noordelijke grens van de buurt. In het westen is dit de Ruysdaelkade en in het zuiden en het oosten is het respectievelijk de Ceintuurbaan en de Amsteldijk. De Oude Pijp is te typeren als een vooroorlogse uitbreidingswijk, type 1: 1880-1920, speculatiebouw (zie voor een toelichting bijlage 1 Overzicht wijktypen).

De buurt wordt gekenmerkt door woningen die relatief klein zijn en in hoge dichtheid zijn gebouwd. Ze hebben echter wel een gunstige ligging ten opzichte van het centrum, er zijn veel horecagelegenheden en winkels in de buurt en wordt gekruist door het toekomstige tracé van de Noord/Zuidlijn. Een bekende trekker van bezoekers naar de Oude Pijp is de Albert Cuypstraat. Deze voorzieningen zorgen voor levensdichtheid en aantrekkingskracht van de buurt op diverse groepen.

De parkeerdruk in de Oude Pijp is erg hoog. De Oude Pijp is een woongebied waar weinig openbare ruimte beschikbaar is voor het parkeren van auto's. Uit de parkeerdrukmeting van 2010 bleek dat er in de Oude Pijp 3.103 parkeerplaatsen beschikbaar waren. Onderstaande tabel 3.5 geeft een overzicht van de ontwikkeling van de parkeerdruk in de Oude Pijp van 2001 tot en met 2010.

Tabel 3.5 - Overzicht parkeerdruk in De Oude Pijp<sup>24</sup>

jaar	bruto parkeer capaciteit	parkeerdruk overdag (dinsdag) %	parkeerdruk 's avonds (dinsdag) %	parkeerdruk overdag (dinsdag) % exclusief markt	parkeerdruk 's avonds (dinsdag) % exclusief markt
2001	3.032	95%	90%	95%	95%
2002	3.055	99%	97%	99%	103%
2003	3.236	94%	85%	94%	97%
2004	3.231	97%	85%	97%	96%
2006	3.220	92%	87%	92%	100%
2008	3.166	95%	87%	95%	99%
2010	3.103	90%	84%	92%	97%

Uit de tabel blijkt dat vanaf 2003 de parkeerdruk overdag het hoogst is. Dat de parkeerdruk 's avonds lager ligt dan overdag kan mogelijk verklaard worden doordat 's avonds de parkeerplaatsen in de Albert Cuypstraat beschikbaar zijn voor autoparkeren. Vooral bezoekers maken van deze parkeerplekken gebruik. De auto's kunnen namelijk tot 06:00 parkeren, daarna moeten de plekken weer beschikbaar zijn voor de markt. Ook als we het marktgebied buiten beschouwing laten, is er nog steeds sprake van een hoge parkeerdruk.

### 3.8.1 Bouwen

#### *Herindeling*

Vanwege verschillende ontwikkelingen die in en rondom de Oude Pijp gepland staan is de verwachting dat op verschillende locaties sprake zal zijn van herindeling van de openbare ruimte. Het is niet geheel duidelijk op welke manier hier door het stadsdeel invulling aan wordt gegeven. Wel duidelijk is het uitgangspunt dat de parkeercapaciteit intact blijft en per saldo zal toenemen. Het stadsdeel wil daarbij van een norm van één op twee uitgaan bij de compensatie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte als gevolg van de bouw van parkeergarages. Per twee gerealiseerde garageplaatsen kan één parkeerplaats in de openbare ruimte worden opgeheven.

Het stadsdeel stelt bij bouwprojecten de eis dat de parkeerbehoefte van bewoners/werknemers in principe op eigen terrein moet worden opgevangen. Deze parkeerplaatsen op eigen terrein moeten bij voorkeur ondergronds worden gerealiseerd.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Bron: Memo Raadscommissie Leefomgeving, Ontwikkeling parkeerdruk in stadsdeel Zuid,

<sup>25</sup> Stadsdeel Zuid, Parkeren in Zuid: Nota Parkeren 2011, p. 24.

### *Parkeervelden*

In de Oude Pijp is, gezien de schaarse ruimte, geen sprake van het aanleggen van parkeervelden in de openbare ruimte.

### *Parkeergarages*

Stadsdeel Zuid wil onder de Boerenwetering een parkeergarage realiseren. Het doel hiervan is de parkeerdruk in de Oude Pijp te verlagen en ruimte op straat te creëren voor andere functies. Nadat de garage is aangelegd verdwijnen 300 parkeerplaatsen uit het straatbeeld. Stadsdeel Zuid benut deze vrijkomende ruimte om de kwaliteit van de openbare ruimte in de Oude Pijp en specifiek de Frans Halsbuurt te verbeteren.<sup>26</sup>

## **3.8.2 Reguleren**

### *Betaald parkeren*

In de gehele Oude Pijp geldt betaald parkeren. Van maandag tot en met zaterdag moeten bezoekers tussen 09:00 en 24:00 betalen voor een parkeerplek. Het parkeertarief is € 4,00 per uur. In 2009 zijn met het vaststellen van 'Voorrang voor een gezonde stad' de parkeertarieven en de bloktijden aangepast. Het tarief is per 2009 verhoogd van € 2,20 per uur naar € 4,00 per uur.

### *Tariefdifferentiatie - betaald parkeren*

In de Oude Pijp is geen sprake van tariefdifferentiatie. Wel geldt in het zuidelijk aangrenzende gebied De Nieuwe Pijp een uurtarief van € 3,00 per uur. Tariefdifferentiatie naar tijd of naar grootte van het voertuig vindt niet plaats.

### *Vergunningen*

Stadsdeel Zuid heeft in 2012 veranderingen aangebracht in onder meer de grootte van het vergunninggebied, deelvergunninggebieden en overloopgebieden in de Oude Pijp. De Oude Pijp valt nu, samen met de Nieuwe Pijp, in vergunninggebied-3. De grenzen van dit gebied worden gevormd door: (1) het midden van de Singelgracht, (2) het midden van de Amstel, (3) het midden van het Amstelkanaal en (4) het midden van de Boerenwetering. Een vergunning die geldig is voor vergunninggebied Zuid-3 is ook geldig in vergunninggebied Zuid-4. Voor 2012 was de Oude Pijp één vergunninggebied.

### *Tariefdifferentiatie - vergunningen*

In de Oude Pijp is geen sprake van tariefdifferentiatie voor parkeervergunningen. Een bewonersvergunning kost € 120 per zes maanden en een bedrijfsvergunning € 192. Binnen het stadsdeel wordt wel onderscheid gemaakt naar tarieven voor parkeervergunningen. De Oude Pijp behoort tot de duurste gebieden voor parkeervergunningen. De tarieven voor de gebieden van voormalig Oud-Zuid zijn in het verleden verhoogd om de bouw van parkeergarages mogelijk te maken.

---

<sup>26</sup> [http://www.zuid.amsterdam.nl/wonen\\_en/parkeren\\_en\\_verkeer/parkeergarage/achtergrond/](http://www.zuid.amsterdam.nl/wonen_en/parkeren_en_verkeer/parkeergarage/achtergrond/), d.d. 27 maart 2013.

### *Beperking - vergunningen*

In de Oude Pijp geldt dat er 1 parkeervergunning per adres wordt afgegeven. Voor bedrijven is vastgelegd dat zij per 10 werknemers in aanmerking komen voor 1 parkeervergunning. Deze regels zijn niet in alle gebieden in stadsdeel Zuid gelijk.

Daarnaast geldt in sommige gebieden dat vergunninghouders tussen 09:00 en 18:00 niet mogen parkeren. Dat is het geval in de volgende straten in de Oude Pijp: Ferdinand Bolstraat (tussen Stadhouderskade en Cornelis Troostplein), Ceintuurbaan (tussen Ruysdealkade en Sarphatipark), Albert Cuypstraat en de Van Woustraat.

### *Plafond - vergunningen*

Binnen het vergunningengebied-3 zijn deelvergunninggebieden ingesteld. Een van die gebieden is de Oude Pijp. Voor de Oude Pijp geldt een vergunningplafond van 3.550 parkeervergunningen. Voor dit gebied geldt dat er in 2010 3.103 parkeerplaatsen waren. De uitgifte verhouding van parkeervergunningen is daarmee 114%. Voor de Oude Pijp bestaat een wachtlijst van 517 wachtenden. De gemiddelde wachttijd kan niet worden aangegeven.

### *Overloopgebied - vergunningen*

Het vergunninggebied Zuid-2 geldt als overloopgebied voor vergunninggebied Zuid 3.1 (Oude Pijp). Voor het overloopgebied is ook een vergunningplafond bepaald op 200 parkeervergunningen.<sup>27</sup> Hiervoor geldt echter net als bij de reguliere vergunningaanvraag ook een wachtlijst. Er staan in maart 2013 136 wachtenden op de wachtlijst. De geschatte wachttijd voor een overloopvergunning bedraagt 1 jaar.<sup>28</sup>

### *Parkeerverbod*

In het stadsdeel Zuid is geen parkeerverbod voor bestelbusjes of aanhangers van kracht.

In heel Amsterdam (en daarmee ook in het stadsdeel Zuid en in de door ons geselecteerde gebieden) is wel een andere vorm van restrictie van toepassing op grote motorvoertuigen. Parkeren van vrachtauto's is in Amsterdam alleen toegestaan volgens de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), artikel 4.24. In dit artikel staan de eisen die worden gesteld aan het parkeren van vrachtauto's langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter. Dat geldt ook voor andere voertuigen zwaarder dan 7,5 ton. Deze mogen buiten de vrachtroutes Amsterdam niet in. Ontheffing is beperkt mogelijk.

---

<sup>27</sup> Stadsdeel Zuid, Uitwerkingsbesluit parkeren stadsdeel Zuid 2012, 17 mei 2012.

<sup>28</sup> [www.cition.nl](http://www.cition.nl), d.d. 27 maart 2013.

### *Parkeerduurzone*

In de Oude Pijp maakt stadsdeel Zuid op verschillende plekken gebruik van parkeerduurbeperking. Dit geldt in: Van Woustraat (maandag tot en met vrijdag van 09:00 tot 16:00), Ceintuurbaan (ma t/m za van 09:00 – 18:00) en de Ferdinand Bolstraat (ma t/m za van 09:00 – 18:00). In de Albert Cuypstraat mogen overdag geen auto's parkeren.

### *Bezoekersregeling*

In heel Amsterdam, dus ook in stadsdeel Zuid, kunnen bewoners van 65 jaar en ouder of als mindervalide kraskaarten kopen voor hun bezoek. Het bezoek kan dan met kraskaarten tegen gereduceerd tarief parkeren in uw vergunninggebied. Een kraskaart kost evenveel als een uur parkeren op straat. Met een kraskaart mag bezoek twee uur parkeren. Per keer mogen maximaal twee kraskaarten worden gebruikt. De uurtarieven voor parkeren zijn niet in elk stadsdeel hetzelfde. Daarom zijn ook de prijzen per vergunninggebied verschillend. Een kraskaart is alleen geldig in het eigen vergunninggebied. Een kraskaart voor vergunninggebied Zuid-3 kost € 3,00 per stuk.

Daarnaast heeft stadsdeel Zuid in 2012, in samenwerking met de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer in de Oude Pijp een experiment uitgevoerd waarbij (alle) bewoners hun bezoek tegen gereduceerd tarief konden later parkeren. Uit de evaluatie van het experiment bleek dat dit meer bezoek opleverde en dat het bezoek langer bleef. Dit leidde niet tot een merkbare toename van de parkeerdruk. Wel was het aandeel bewoners dat gebruik maakte van de regeling vrij laag (5%-10%). Het stadsdeel wil deze regeling invoeren waarbij huishoudens binnen de ring 10 uur per maand kunnen kopen tegen een korting van 50% van het geldend straattarief, huishoudens in Buitenveldert zouden 10 uur per maand gratis kunnen krijgen.<sup>29</sup> De bezoekersregeling is opgenomen in de parkeerverordening 2013.

## **3.8.3 Beïnvloeden**

### *Spijtoptantenregeling*

De gemeente Amsterdam kent een spijtoptantenregeling die in de parkeerverordening is opgenomen (parkeerverordening 2009, art. 33). Bewoners van de voor dit onderzoek geselecteerde wijken kunnen hier dus ook gebruik van maken. De regeling houdt in dat als bewoners een parkeervergunning hebben en deze willen opzeggen zij dan gedurende twee jaar geregistreerd blijven als rechthebbenden op een parkeervergunning, zonder dat zij daarbij (opnieuw) op een wachtlijst komen. De bewoner komt alleen in aanmerking voor deze regeling als hij na het opzeggen van de parkeervergunning:

- overstapt op het openbaar vervoer, of
- gaat deelnemen aan een autodeelorganisatie op contractbasis, of
- gaat parkeren in een openbare parkeergarage waar betaald parkeren geldt.

---

<sup>29</sup> Stadsdeel Zuid, Aanvullend zwaarwegend advies parkeerregeling bezoekers, 18 september 2012.

Besluit hij binnen twee jaar na het opzeggen van zijn parkeervergunning dat hij toch weer een vergunning wil (bijvoorbeeld omdat hij een auto heeft gekocht), en zijn omstandigheden zijn verder niet gewijzigd, dan krijgt hij direct een parkeervergunning en komt hij niet eerst op een eventuele wachtlijst te staan.

#### *Autodelen*

Deelauto's kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal particuliere auto-kilometers in de stad. Dit heeft een positief effect op de luchtkwaliteit. Stadsdeel Zuid erkent dit en ondersteunt daarom het autodelen waar mogelijk door hiervoor parkeerruimte te reserveren. In geheel stadsdeel Zuid zijn 198 autodeelplekken aangelegd.<sup>30</sup> In de Oude Pijp zijn verschillende aanbieders van deelauto's actief, zo zijn er ongeveer 19 plekken voor Greenwheels, 5 voor Connectcar en 1 voor Car2go.

#### *Openbaar vervoer*

De Oude Pijp bevindt zich in een gebied dat omringd wordt door verschillend aanbod van openbaar vervoer. Dit bestaat uit trams, bussen en over een aantal jaar ook de Noord/Zuidlijn.

#### *Fietsbereikbaarheid*

In het Plan van Aanpak Fietsparkeren stadsdeel Zuid geeft het stadsdeel aan dat de Oude Pijp het grootste fietsparkeerprobleem heeft van het gehele stadsdeel. De komende jaren spelen in dit gebied verschillende ontwikkeling die allemaal invloed hebben op zowel het autoparkeren als het fietsparkeren. Voor het fietsparkeren wil het stadsdeel verschillende maatregelen nemen, zoals het verwijderen van een fietspad ten gunste van ruimte voor fietsparkeren, realiseren van fietsparkeervakken (met behoud van rekken voor bewoners) en mogelijk parkeerduurbepanking of - verboden ten gunste van fietsparkeerplekken.<sup>31</sup> Het is onduidelijk welke invloed dit zal hebben op de fietsbereikbaarheid.

#### *Parkeren op afstand (bewoners)*

Stadsdeel Zuid faciliteert momenteel niet het parkeren op afstand maar zou graag voor haar bewoners die in een vergunninggebied wonen met een lange wachttijd in de gelegenheid stellen om tegen een gereduceerd tarief elders te kunnen parkeren. Hiervoor heeft het stadsdeel bij de gemeente Amsterdam een verzoek tot het uitvoeren van een experiment ingediend.<sup>32</sup> Het verzoek/experiment is niet gericht op bewoners van de Oude Pijp.

#### *Parkeren op afstand (bezoekers)*

Bezoekers kunnen gebruik maken van de P+R terreinen die in Amsterdam aanwezig zijn. In stadsdeel Zuid bevindt zich het P+R Olympische Stadion.

---

<sup>30</sup> Stadsdeel Zuid, Parkeren in Zuid: Nota parkeren 2011, p. 43.

<sup>31</sup> Stadsdeel Zuid, Plan van aanpak fietsparkeren stadsdeel Zuid, 11 december 2012, p. 28-29.

<sup>32</sup> Stadsdeel Zuid, Zwaarwegend advies m.b.t. gewenste aanpassingen in het parkeerbeleid, 23 mei 2012.

### 3.8.4 Benutten

In de parkeernota 2011 van stadsdeel Zuid staat dat het stadsdeel streeft naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Het stadsdeel maakt niet concreet op welke manier zij dit zal doen.

In de Albert Cuypstraat wordt gebruikt gemaakt van de mogelijkheid om dubbel te parkeren. Daar geldt dat overdag de parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de markt. Terwijl 's avonds de ruimte beschikbaar is voor bewoners- en bezoekersparkeren. Dit geldt ook voor de andere straten in het stadsdeel waar een parkeerduurbepanking is ingesteld.

### 3.8.5 Conclusie

*Een toereikende oplossing op lange termijn? Aansluiting bij het beleidsdoel van het stadsdeel?*

Het stadsdeel Zuid heeft tot hoofddoel (=beoogd maatschappelijk effect) met haar parkeerbeleid het verbeteren van de bereikbaarheid van het stadsdeel voor bewoners, bedrijven en hun bezoekers. Speerpunt in het beleid is het realiseren van extra parkeerplaatsen in parkeergarages. Naast de oplossingsrichtingen reguleren, beïnvloeden en benutten zet het stadsdeel inderdaad het instrument bouwen in. De inzet van het instrument is niet anders dan bij de stadsdelen Centrum en West. Wat wel afwijkend is, is dat stadsdeel Zuid het instrument zodanig inzet dat het bijdraagt aan het verlagen van de parkeerdruk. Zuid realiseert nieuwe plekken en laat in een factor 1 : 2 de capaciteit toenemen. Daarnaast zal het stadsdeel de uitbreiding realiseren door de bouw van een parkeergarage onder de Boerenwetering. De ondergrondse parkeergarage draagt daarmee ook bij aan de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.

*Een toereikende oplossing op korte of middellange termijn? Worden de huidige problemen in de geselecteerde wijken tegengegaan?*

De maatregelen die het stadsdeel neemt lijken zowel bij te dragen aan het verlagen van de parkeerdruk door capaciteitsvergroting als aan de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte door geparkeerde auto's op straat te verplaatsen naar een ondergrondse garage. Na realisatie van de parkeergarage (600 plekken) zal de parkeercapaciteit netto met 300 plekken toenemen. Dat is een behoorlijke uitbreiding in vergelijking met de bruto parkeercapaciteit van de oude Pijp (3.103 plekken in 2010) en lijkt op de korte en middellange termijn toereikend te zijn.

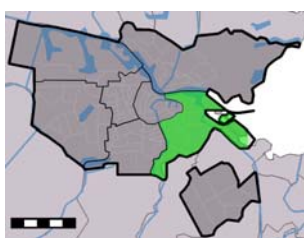
*Passend bij het type wijk of specifieke situatie (zie ook tabel 3.1)?*

De genomen maatregelen passen bij het type wijk.

*Versterken de maatregelen elkaar of werken ze elkaar zo min mogelijk tegen?*

Stadsdeel Zuid zet een breed scala aan maatregelen in. Maatregelen die tot doel hebben om de parkeercapaciteit te verhogen maar ook maatregelen die van invloed zijn op de vraagkant. Versterking zou nog kunnen worden gerealiseerd indien de experimenten van parkeren op afstand en een regeling voor bezoekers van bewoners, na evaluatie, worden omgezet in daadwerkelijke instrumenten. Daarnaast kan het stadsdeel nog meer bijdragen als zij het geformuleerde uitgangspunt 'meer te willen doen aan dubbelgebruik van parkeerplaatsen' uitwerkt en toepast.

### 3.9 Oost



#### *Algemeen*

Stadsdeel Oost is een samenvoeging van de vroegere (voor 2010) stadsdelen Oost-Watergraafsmeer en Zeeburg. Het stadsdeel is gelegen ten oosten van de Singelgracht. De westelijke begrenzing is de Amstel en de zuidelijke grens is de Ringvaart om de Watergraafsmeer.

#### *Selectie*

Ten behoeve van ons onderzoek hebben wij de Dapperbuurt geselecteerd. Deze buurt, waar ook dagelijks de Dappermarkt wordt georganiseerd, ligt tussen de Linnaeusstraat, de Mauritskade en het treinspoor. Het is samen met de Weesperzijde het deel van Oost waar aan het eind van de 19e eeuw de eerste woningbouw plaatsvond in het kader van de noodzakelijke stadsuitbreiding. Er kwamen woningen voor beter verdienende arbeiders, ambtenaren en zelfstandigen. Het waren de randen van nieuwe buurten die even later in een hoog tempo werden volgebouwd met volkswoningbouw. De Dapperbuurt was in het begin van de jaren zeventig een van de eerste stadsvernieuwingsbuurten van Amsterdam. Inmiddels is meer dan de helft van de bebouwing vervangen door nieuwbouw.<sup>33</sup> De buurt grenst aan de Westkant aan het Oosterpark. Aan de Zuidoost zijde bevindt zich het Muiderpoortstation. Een belangrijke publiekstrekker in de Dapperbuurt is de dagelijkse Dappermarkt.

De Dapperbuurt ligt in de vooroorlogse schil en is te typeren als een vooroorlogse uitbreidingswijk, type 1: 1880-1920, speculatiebouw (zie ook bijlage 1 Overzicht wijktypen).

---

<sup>33</sup> Stadsdeel Oost, De staat van de Dapperbuurt.



Uit de parkeernota 2012 van stadsdeel Oost blijkt dat de parkeerdruk in de Dapperbuurt de laatste jaren substantieel is toegenomen. In de Dapperbuurt zijn op zaterdag ongeveer 1.555 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 1.336 auto's in de buurt geparkeerd stonden. In 2009 was dit aantal gestegen naar 1.474 auto's. Dat betekent dat de netto parkeerdruk steeg van ongeveer 86% in 2008 naar ongeveer 95% in 2009 op zaterdagmiddag. 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 zeer hoog. De meest recente parkeerdrukmetingen (2012) laten zien dat de parkeerdruk in de Dapperbuurt, (onderverdeeld in Dapperbuurt-Noord 29a en Dapperbuurt -Zuid 29b) op zaterdag ongeveer 87% bedraagt, op dinsdagmiddag ligt die tussen de 67% (29a) en 77% (29b) en op dinsdagavond tussen de 73% (29a) en 79% (29b).

### **3.9.1 Bouwen**

#### *Herindeling*

Bij het opknappen van straten (herprofilering) en in het kader van gebiedsbeheer is het mogelijk dat het stadsdeel parkeerplaatsen opoffert. 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. De wijze waarop en het aantal op te heffen parkeerplaatsen is nader uitgewerkt in de conceptnota (versie 12 januari 2012) parkeernormen. In deze conceptnota licht het stadsdeel ook toe dat zij de verplichting aan ontwikkelaars oplegt om bij nieuwbouw, sloop/nieuwbouw of functieverandering op eigen terrein in de parkeerbehoefte te voorzien. Onder strikte voorwaarden kan een ontwikkelaar hiervan afwijken. De conceptnota geeft aan dat bij afwijkingen de ontwikkelaar als compensatie per niet gerealiseerde parkeerplaats een bedrag dient te worden gestort in een Fonds voor (Ondergrondse) parkeervoorzieningen.

#### *Parkeervelden*

In de Dapperbuurt is, gezien de schaarse ruimte, geen sprake van het aanleggen van parkeervelden in de openbare ruimte.

#### *Parkeergarages*

Stadsdeel Oost bepaalt in de parkeernota 2012 dat zij geen parkeergarages zelf zal bouwen. Het stadsdeel wil wel bijdragen aan initiatieven van anderen als zij parkeergarages willen realiseren. Hiervoor stelt het stadsdeel het Fonds (ondergrondse) Parkeervoorzieningen in. Vooralsnog zijn er de komende jaren rond de Dapperbuurt geen nieuwe parkeergarages te gepland. Het stadsdeel verkent momenteel (financieel en ruimtelijk) de mogelijkheid om een gebouwde parkeervoorziening in de Dapperbuurt te realiseren. Daarbij wordt onder meer gedacht onder de Eerste van Swindenstraat.

### 3.9.2 Reguleren

#### *Betaald parkeren*

In de gehele Dapperbuurt geldt een betaald parkeerregime. Van maandag tot en met zaterdag moeten bezoekers tussen 09:00 en 21:00 betalen voor een parkeerplek. Het parkeertarief is € 3,00 per uur.

#### *Tariefdifferentiatie - betaald parkeren*

In de Dapperbuurt is geen sprake van tariefdifferentiatie.

#### *Vergunningen*

De Dapperbuurt valt in het vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer-2. Het stadsdeel heeft bij het invoeren van het huidige parkeerbeleid (2012) besloten om het vergunninggebied Dapperbuurt en Transvaalbuurt te splitsen. Hieraan lagen twee redenen aan ten grondslag: het stadsdeel is van mening dat in een kleiner gebied het aantal korte ritten met de auto beperkt wordt en dat in een kleiner vergunninggebied het aantal parkeervergunningen beter afgestemd kan worden op de parkeerdruk.

#### *Tariefdifferentiatie - vergunningen*

In de Dapperbuurt is geen sprake van tariefdifferentiatie voor parkeervergunningen. Het stadsdeel heeft er met haar huidige parkeerbeleid voor gekozen om de tarieven voor parkeervergunningen in het gehele stadsdeel gelijk te trekken. Bewoners betalen € 108,90 voor een parkeervergunning en bedrijven € 174,00 voor een periode van zes maanden.

#### *Beperking - vergunningen*

Voor de Dapperbuurt geldt dat er per adres één parkeervergunning voor bewoners kan worden aangevraagd. Voor bedrijven geldt dat het aantal te verlenen bedrijfsvergunningen 1 per 10 werknemers bedraagt. Daarnaast geldt dat bewoners die kunnen beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat.

#### *Plafond - vergunningen*

In de Dapperbuurt geldt een vergunningplafond van 4.400 vergunningen.<sup>34</sup>

#### *Overloopgebied - vergunningen*

Voor de Dapperbuurt (vergunninggebied SO 36) is geen overloopgebied ingesteld.

#### *Parkeerverbod*

In het stadsdeel Oost is geen parkeerverbod voor bestelbusjes of aanhangers van kracht.

In heel Amsterdam (en daarmee ook in het stadsdeel Oost en in de door ons geselecteerde gebieden) is wel een andere vorm van restrictie van toepassing op grote motorvoertuigen. Parkeren van vrachtauto's is in Amsterdam alleen toegestaan volgens de

---

<sup>34</sup> Uitwerkingsbesluit parkeerverordening stadsdeel Oost 2011\_geldig vanaf 1 januari 2013.

Algemene Plaatselijke Verordening (APV), artikel 4.24. In dit artikel staan de eisen die worden gesteld aan het parkeren van vrachtauto's langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter. Dat geldt ook voor andere voertuigen zwaarder dan 7,5 ton. Deze mogen buiten de vrachtroutes Amsterdam niet in. Ontheffing is beperkt mogelijk.

#### *Parkeerduurzone*

In de Eerste van Swindenstraat geldt dat vergunninghouders daar niet kunnen parkeren van maandag tot en met zaterdag van 12:00 tot 17:00.

#### *Bezoekersregeling*

In heel Amsterdam, dus ook in stadsdeel Oost, kunnen bewoners van 65 jaar en ouder of als mindervalide kraskaarten kopen voor hun bezoek. Het bezoek kan dan met kraskaarten tegen gereduceerd tarief parkeren in uw vergunninggebied. Een kraskaart kost evenveel als een uur parkeren op straat. Met een kraskaart mag bezoek twee uur parkeren. Per keer mogen maximaal twee kraskaarten worden gebruikt. De uurtarieven voor parkeren zijn niet in elk stadsdeel hetzelfde. Daarom zijn ook de prijzen per vergunninggebied verschillend. Een kraskaart is alleen geldig in het eigen vergunninggebied. Een kraskaart voor vergunninggebied Oost-Watergraafsmeer-2 kost € 3,00 per stuk.

Met de invoering van de nieuwe parkeerverordening 2013 gemeente Amsterdam kunnen de stadsdelen ervoor kiezen gebruik te maken van een bezoekersregeling voor bewoners. Stadsdeel Oost heeft in de parkeernota 2012 aangegeven vooralsnog geen gebruik te maken van deze nieuwe mogelijkheid. Het Dagelijks Bestuur is voornemens in het najaar van 2013 een besluit te nemen over het al dan niet invoeren van de bezoekersregeling.

### **3.9.3 Beïnvloeden**

#### *Spijtoptantenregeling*

De gemeente Amsterdam kent een spijtoptantenregeling die in de parkeerverordening is opgenomen (parkeerverordening 2009, art. 33). Bewoners van de voor dit onderzoek geselecteerde wijken kunnen hier dus ook gebruik van maken. De regeling houdt in dat als bewoners een parkeervergunning hebben en deze willen opzeggen zij dan gedurende twee jaar geregistreerd blijven als rechthebbenden op een parkeervergunning, zonder dat zij daarbij (opnieuw) op een wachtlijst komen. De bewoner komt alleen in aanmerking voor deze regeling als hij na het opzeggen van de parkeervergunning:

- overstapt op het openbaar vervoer, of
- gaat deelnemen aan een autodeelorganisatie op contractbasis, of
- gaat parkeren in een openbare parkeergarage waar betaald parkeren geldt.

Besluit hij binnen twee jaar na het opzeggen van zijn parkeervergunning dat hij toch weer een vergunning wil (bijvoorbeeld omdat hij een auto heeft gekocht), en zijn omstandigheden zijn verder niet gewijzigd, dan krijgt hij direct een parkeervergunning en komt hij niet eerst op een eventuele wachtlijst te staan.

#### *Autodelen*

Voor stadsdeel Oost levert de mogelijkheid tot autodelen een belangrijke bijdrage aan het verminderen van het aantal auto's op straat. Stadsdeel Oost werkt mee aan het realiseren van een autodeelplaats wanneer een organisatie daar om vraagt. Volgens de parkeernota 2012 zijn er 163 autodeelplekken in stadsdeel Oost. Ook in de Dapperbuurt hebben meerdere autodeelorganisaties een autodeelplek.

#### *Openbaar vervoer*

De Dapperbuurt wordt doorkruist door de Insulindeweg met een ruim openbaar vervoersaanbod. De buurt grenst ook aan het Muiderpoortstation (NS) en de omliggende wegen kennen ook een ruim openbaar vervoersaanbod.

#### *Fietsbereikbaarheid*

Stadsdeel Oost kent een Agenda Fiets 2011-2014. De volgende agendapunten zijn daarin opgenomen:

- gericht uitbreiden van de mogelijkheden voor fietsparkeren;
- gericht handhaven bij stations en in het hele stadsdeel;
- gericht investeren in goede fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid.

Voor de Dapperbuurt is het fietsparkeren rondom het Muiderpoortstation en in de woongebieden van belang. Rondom het Muiderpoortstation is veel hinder van wild geparkeerde fietsen op het maaiveld. De bedoeling is dat hier 1.500 plekken op het maaiveld gerealiseerd worden naast de inpandige stalling.

#### *Parkeren op afstand (bewoners)*

Het stadsdeel voert geen actief beleid om parkeren op afstand voor bewoners te realiseren.

#### *Parkeren op afstand (bezoekers)*

Bezoekers kunnen gebruik maken van de P+R terreinen die in Amsterdam aanwezig zijn. Voor de Dapperbuurt is de dichtstbijzijnde P+R Zeeburg I en II. De Dapperbuurt is vanaf het P+R terrein met de bus bereikbaar.

### **3.9.4 Benutten**

Bewoners die beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein benutten deze niet altijd daarvoor. Vaak worden deze parkeerplekken gebruikt voor andere doeleinden, zoals kantoor aan huis of een opberglocatie. Om het gebruik van deze parkeerplaatsen te stimuleren is in de parkeerverordening Amsterdam opgenomen dat geen parkeervergunning verstrekt wordt voor woningen die kunnen beschikken over een

parkeerplaats op eigen terrein. Stadsdeel Oost heeft in de parkeernota 2012 verduidelijkt wanneer er sprake is van 'kunnen beschikken' over een parkeerplaats en is een overgangsregeling bepaald.

Daarnaast wil het stadsdeel dubbelgebruik van parkeergarages stimuleren. Het stadsdeel benoemt verschillende manieren om hieraan bij te dragen:

- ontwikkelaars een gedeelte van de inplandige parkeervoorzieningen in een bouwblok te laten reserveren voor buurtbewoners;
- dubbelgebruik van parkeerplaatsen toe te staan in parkeergarages van bedrijven of andere instellingen;
- als gemeente zelf inplandige parkeerplaatsen kopen en aan vergunninghouders beschikbaar stellen.

In de Dapperbuurt is het stimuleren van dubbelgebruik van parkeergarages niet direct aan de orde. In de parkeergarage 'de Borneohof' in de aangrenzende Indische Buurt heeft het toenmalig stadsdeel Zeeburg parkeerplaatsen gekocht voor buurtbewoners.

### 3.9.5 Conclusie

*Een toereikende oplossing op lange termijn? Aansluiting bij het beleidsdoel van het stadsdeel?*  
Stadsdeel Oost geeft in haar nota parkeerbeleid aan verschillende effecten met haar beleid na te willen streven. Het gaat daarbij niet uitsluitend om auto's en het aantal parkeerplaatsen maar ook om de aspecten van bereikbaarheid, openbare ruimte, luchtkwaliteit en economisch klimaat die in bijlage 2 van de nota worden gekoppeld aan verschillende instrumenten. Het stadsdeel neemt maatregelen in de geselecteerde wijk die daaraan bijdragen. Opvallend daarbij is dat instrumenten die onder de oplossingrichting bouwen vallen volgens het Stadsdeel het meest bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Het is echter deze groep (bouw buurtgarages en als gevolg daarvan het vervangen van parkeerplaatsen op straat) waar het stadsdeel van aangeeft geen actieve rol in te willen vervullen.

*Een toereikende oplossing op korte of middellange termijn? Worden de huidige problemen in de geselecteerde wijken tegengegaan?*

Het grootste parkeerprobleem in de Dapperbuurt is de zeer hoge parkeerdruk met uitschieters op zaterdagen. Een grote factor in de hoge parkeerdruk is de (toegenomen) populariteit van de in de buurt gelegen Dappermarkt. De huidige maatregelen blijken op de korte en middellange termijn niet toereikend te zijn. Het stadsdeel heeft dat onderkend. In haar parkeernota (op pagina 11) geeft zij aan op zoek te zullen gaan naar een maatwerkoplossing om het parkeerprobleem in de Dapperbuurt te verhelpen. Zij geeft daarbij niet aan welke oplossingsrichtingen worden overwogen. Wél wordt aangegeven dat naar een andere oplossing dan tariefsverhoging zal worden gezocht

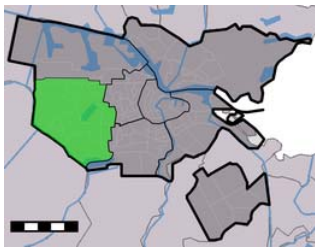
*Passend bij het type wijk of specifieke situatie (zie ook tabel 3.1)?*

De genomen maatregelen passen bij het type wijk.

*Versterken de maatregelen elkaar of werken ze elkaar zo min mogelijk tegen?*

De maatregelen die op dit moment ingezet worden lijken elkaar niet tegen te werken. Naast de regulerende maatregelen zet het stadsdeel Oost ook beïnvloedingsinstrumenten in. Het stadsdeel zou binnen deze groepen nog meer maatregelen kunnen inzetten. Het gaat daarbij om maatregelen als tariefdifferentiatie bij betaald parkeren en vergunningen, het hanteren van overloopgebieden bij vergunningen, instelling van parkeerverboden, en de mogelijke invoering van een regeling voor bezoekers van bewoners en het faciliteren van parkeren op afstand voor bewoners. Daarnaast kunnen de oplossingsrichtingen bouwen en benutten de al genomen maatregelen versterken.

### 3.10 Nieuw-West



*Algemeen*

Stadsdeel Nieuw-West is een samenvoeging van drie voormalige stadsdelen: Geuzenveld/Slotermeer, Slotervaart en Osdorp. Nieuw-West is het gedeelte in het westen van Amsterdam dat na de Tweede Wereldoorlog werd gebouwd en ligt daarmee in de Naoorlogse schil van Amsterdam.

In Nieuw-West kan in het overgrote deel probleemloos (en vaak gratis) geparkeerd worden. Het groeiend autobezit van bewoners, de groei van automobilititeit in algemene zin en de toeloop van buurtvreemde langparkeerders in het bijzonder doen de vraag naar parkeerruimte in delen van het stadsdeel toenemen.

*Selectie*

Bij het stadsdeel Nieuw-West hebben wij niet gekozen voor het in kaart brengen van de instrumenten/maatregelen per wijk. In plaats daarvan hebben wij een drietal gebieden gekozen waar in het najaar van 2012, als gevolg van overlast van langparkeerders, blauwe zones zijn ingevoerd:

- het gebied ten noorden van het Gerbrandypark
- rondom de Burgemeester van de Pollstraat
- rondom de Pieter Calandlaan.

### 3.10.1 Bouwen

#### *Herindeling*

Het algemene uitgangspunt van het stadsdeel bij bouwen en herindeling is dat wanneer parkeerregulering in onvoldoende mate een oplossing voor het parkeerprobleem biedt, parkeercapaciteit kan worden bijgebouwd. De komende jaren wordt van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt. Er is voornamelijk voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en buurtgerichte bezoekers.<sup>35</sup>

#### *Parkeervelden*

Stadsdeel Nieuw-West heeft geen plannen om parkeervelden aan te leggen.

#### *Parkeergarages*

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of herontwikkelingen wordt bekeken of realisatie van extra parkeerplaatsen in (centraal gebouwde) parkeervoorzieningen haalbaar is. Voor bestaande woonwijken en voor bedrijfspercelen vindt het stadsdeel dat mechanische parkeersystemen een goed alternatief zijn, maar de benodigde investeringen voor deze systemen zijn hoog. De exploitatie is daarom veelal niet rendabel. Zeker als het parkeren in de directe omgeving (nog) niet gereguleerd is. Voor de meeste woonwijken vindt Nieuw-West dat deze mechanische parkeersystemen daarom geen haalbare oplossing zijn.<sup>36</sup>

### 3.10.2 Reguleren

#### *Betaald parkeren*

Stadsdeel Nieuw-West heeft in het parkeerbeleid het volgende algemene uitgangspunt opgenomen voor de maatregel 'betaald parkeren': In woonwijken waar het parkeren nog niet is gereguleerd gelden de volgende voorwaarden voor invoering van parkeerregulering (met voorkeur voor blauwe zones): een gemiddelde parkeerdruk van boven de 90%, de aanwezigheid van buurtvreemde parkeeders en klachten van bewoners.<sup>37</sup>

Stadsdeel Nieuw-West kent gebieden met betaald parkeren. Deze gebieden liggen aan de Oostkant van het stadsdeel en rondom de winkelgebieden Osdorplein en Plein '40 - '45. De gehanteerde tarieven zijn in vergelijking tot het Centrum en de Vooroorlogse schil relatief laag. Daarnaast variëren ze tussen € 0,10-1,40-2,40 per uur.

In de geselecteerde gebieden met blauwe zones is geen betaald parkeren van kracht.

#### *Tariefdifferentiatie - betaald parkeren*

Stadsdeel Nieuw-West past in het stadsdeel tariefdifferentiatie toe.

In de door ons geselecteerde gebieden is dat echter niet aan de orde.

---

<sup>35</sup> Stadsdeel Nieuw-West, Creatief parkeren in Nieuw-West: Parkeerbeleidsplan 2012-2020, 22-02-2012, p. 49.

<sup>36</sup> Stadsdeel Nieuw-West, Creatief parkeren in Nieuw-West: Parkeerbeleidsplan 2012-2020, 22-02-2012, p. 49.

<sup>37</sup> Stadsdeel Nieuw-West, Creatief parkeren in Nieuw-West: Parkeerbeleidsplan 2012-2020, 22-02-2012, p. 49.

### *Vergunningen*

In gebieden met betaald parkeren heeft het stadsdeel vergunningshouders parkeren ingevoerd voor bewoners en bedrijven. Bewoners betalen € 47,88 voor een parkeervergunning en bedrijven € 76,56 voor een periode van zes maanden. In de door ons geselecteerde gebieden is dit niet aan de orde. Daar kunnen bewoners een ontheffing krijgen voor de blauwe zone.

In de geselecteerde gebieden met blauwe zones is geen vergunningenregime van toepassing.

### *Tariefdifferentiatie - vergunningen*

Niet van toepassing voor de drie geselecteerde gebieden.

### *Beperking - vergunningen*

Niet van toepassing voor de drie geselecteerde gebieden.

### *Plafond - vergunningen*

Niet van toepassing voor de drie geselecteerde gebieden.

### *Overloopgebied - vergunningen*

Niet van toepassing voor de drie geselecteerde gebieden.

### *Parkeerverbod*

Niet van toepassing voor de drie geselecteerde gebieden.

### *Parkeerduurzone*

In de drie gebieden is een blauwe zone ingevoerd. De blauwe zone geldt van maandag tot en met zaterdag van 09:00 tot 19:00. In deze periode kan met een parkeerschijf maximaal 2 uur geparkeerd worden. Op de Burgemeester Cramergracht dient tot 21.00 uur geparkeerd te worden met een parkeerschijf.

Bewoners kunnen een ontheffing voor een jaar aanvragen voor de blauwe zone. De kosten hiervoor bedragen € 50,50 per jaar. In woongebieden worden per woonadres maximaal twee bewonersontheffingen verstrekt. Bedrijven gevestigd in een blauwe zone kunnen een bedrijfs-ontheffing aanvragen. In woongebieden wordt per bedrijf of instelling maximaal één bedrijfs-ontheffing verstrekt per vijf werknemers. Aan een zorginstelling, onderwijsinstelling of een bureau van politie worden twee ontheffingen verstrekt per vijf werknemers.<sup>38</sup>

### *Bezoekersregeling*

In heel Amsterdam, dus ook in stadsdeel Nieuw-West, kunnen bewoners van 65 jaar en ouder of als mindervalide kraskaarten kopen voor hun bezoek. Het bezoek kan dan met kraskaarten tegen gereduceerd tarief parkeren in uw vergunninggebied. Een kraskaart kost evenveel als een uur parkeren op straat. Met een kraskaart mag bezoek

---

<sup>38</sup> Stadsdeel Nieuw-West, Beleidsregels voor ontheffingen parkeren in de blauwe zones in Nieuw-West, 17 april 2012.



twee uur parkeren. Per keer mogen maximaal twee kraskaarten worden gebruikt. De uurtarieven voor parkeren zijn niet in elk stadsdeel hetzelfde. Daarom zijn ook de prijzen per vergunninggebied verschillend. Een kraskaart is alleen geldig in het eigen vergunninggebied.

Stadsdeel Nieuw-West staat positief tegenover de invoering van de algemene bezoekersregeling in gebieden met betaald parkeren. Het stadsdeel moet nog bepalen op welke manier zij de bezoekersregeling wil invoeren in het stadsdeel. Hiervoor zal het stadsdeel de financiële consequenties eerst doorrekenen.<sup>39</sup> De invoering van de bezoekersregeling is niet van toepassing in gebieden met een blauwe zone en daarmee dus ook niet van toepassing op onze selectie in stadsdeel Nieuw-West.

### 3.10.3 Beïnvloeden

#### *Spijtoptantenregeling*

Niet van toepassing voor de drie geselecteerde gebieden.

#### *Autodelen*

Stadsdeel Nieuw-West geeft in de parkeernota aan autodelen te stimuleren. Er gelden geen beperkingen voor autodeelplekken en het aantal plaatsen.<sup>40</sup> In de gebieden waar recent blauwe zones zijn ingevoerd en daaromheen is beperkt aanbod van autodeelorganisaties. Het gaat hier om ongeveer 6 plekken.<sup>41</sup>

#### *Openbaar vervoer*

Voor de drie geselecteerde gebieden is openbaar vervoer aanwezig. Met de trams kan het Centraal Station of Station Lelylaan bereikt worden. Bussen zorgen voor meer lokaal vervoer en vervoer naar Schiphol.<sup>42</sup>

#### *Fietsbereikbaarheid*

Stadsdeel Nieuw-West kent een beleidskader 'Nieuw-West fietst'. Het dagelijks bestuur wil het fietsgebruik onder bewoners stimuleren. Het stadsdeel wil hiertoe investeren in het fietspadennetwerk en heeft aandacht voor goede parkeervoorzieningen voor de fiets. Voor de drie gebieden staan in het beleidskader geen bijzonderheden.

#### *Parkeren op afstand (bewoners)*

In stadsdeel Nieuw-West is geen mogelijkheid voor bewoners om op afstand te parkeren. Stadsdeel Nieuw-West is voornemens om samen met de centrale stad te onderzoeken welke mogelijkheden er bestaan om inwoners uit andere delen van

---

<sup>39</sup> Stadsdeel Nieuw-West, Memo: Stand van zaken Evaluatie betaald parkeren Slotervaart-2 (RAP37 en RAP38), 21 maart 2013.

<sup>40</sup> Stadsdeel Nieuw-West, Creatief parkeren in Nieuw-West: Parkeerbeleidsplan 2012-2020, 22-02-2012, p. 55.

<sup>41</sup> <http://www.connectcar.nl/locaties/> & <https://www.greenwheels.com/book/search/nl/location>

<sup>42</sup> [www.gvb.nl](http://www.gvb.nl)

Amsterdam in het stadsdeel te laten parkeren.<sup>43</sup> De centrale stad streeft naar speciale parkeervoorzieningen buiten de ring voor mensen die in hun stadsdeel op de wachtlijst voor een parkeervergunning staan. Deze automobilisten parkeren nu deels in de niet gereguleerde woonwijken van Nieuw-West. Binnen het stadsdeel zijn diverse braakliggende locaties waar momenteel niet gebouwd wordt en die tijdelijk voor deze opvang (en voor het parkeren van bedrijfsbusjes en grote voertuigen) kunnen worden gebruikt. Het beleidsplan stelt dat het stadsdeel samen met de centrale stad de mogelijkheden gaat onderzoeken. Dit is tot op heden echter nog niet gebeurd.

*Parkeren op afstand (bezoekers)*

In stadsdeel Nieuw-West is één P+R locatie aanwezig: World Fashion Center (WFC). Voor de geselecteerde gebieden is deze P+R locatie met het openbaar vervoer niet optimaal bereikbaar.

#### **3.10.4 Benutten**

Stadsdeel Nieuw-West heeft in haar parkeernota aandacht voor de mogelijkheden om de beschikbare parkeergelegenheid beter te benutten. Volgens het stadsdeel wordt de aanwezige parkeercapaciteit in woonwijken niet altijd volledig benut. Een eerste stap die zij daarin neemt, is de bestaande parkeercapaciteit te optimaliseren bij groot onderhouds- of herinrichtingsprojecten. Het gaat in deze gevallen slechts om het creëren van een beperkt aantal parkeerplaatsen.<sup>44</sup>

De tweede stap betreft de als parkeervoorziening aangewezen locaties, zoals carports, garageboxen en opritten als zodanig te gebruiken. Garages worden soms voor andere doeleinden gebruikt (bijvoorbeeld opslag van tuinmeubels en fietsen) of bij de woning getrokken. Zonder een vorm van parkeerregulering kunnen bewoners echter niet worden gedwongen om op eigen terrein te parkeren. Een van de vervolgacties die het stadsdeel wil nemen, is daarom het opstellen van eenduidige beleidsregels voor het wel of niet mogen omzetten van parkeergelegenheid op eigen terrein.<sup>45</sup>

#### **3.10.5 Conclusie**

*Een toereikende oplossing op lange termijn? Aansluiting bij het beleidsdoel van het stadsdeel?*  
Stadsdeel Nieuw-West heeft een duidelijk een centraal doel met het parkeerbeleid: het weren van buurtvreemde langparkeerders. De invoering van blauwe zones dragen hieraan bij.

---

<sup>43</sup> Stadsdeel Nieuw-West, Creatief parkeren in Nieuw-West: Parkeerbeleidsplan 2012-2020, 22-02-2012, p. 55.

<sup>44</sup> Stadsdeel Nieuw-West, Creatief parkeren in Nieuw-West: Parkeerbeleidsplan 2012-2020, 22-02-2012, p. 48.

<sup>45</sup> Stadsdeel Nieuw-West, Creatief parkeren in Nieuw-West: Parkeerbeleidsplan 2012-2020, 22-02-2012, p. 48.

*Een toereikende oplossing op korte of middellange termijn? Worden de huidige problemen in de geselecteerde wijken tegengegaan?*

De invoering van blauwe zones is een oplossing voor de parkeeroverlast die in de geselecteerde buurten werd ondervonden. Wel zorgt de maatregel voor een nieuw probleem in de aangrenzende buurten.

*Passend bij het type wijk of specifieke situatie (zie ook tabel 3.1)?*

De genomen maatregelen passen bij het type wijk.

*Versterken de maatregelen elkaar of werken ze elkaar zo min mogelijk tegen?*

In de geselecteerde wijken is één reguleringsmaatregel in de vorm van een parkeerduurzone van kracht. De overige maatregelen die in het stadsdeel zijn genomen maar niet specifiek voor de geselecteerde wijken betreffen beïnvloedingsmaatregelen. Deze hebben geen versturende werking op de reguleringsmaatregel.

### 3.11 Noord



#### *Algemeen*

Amsterdam-Noord is het deel van Amsterdam dat boven het IJ ligt. Het gebied werd in 1981 een stadsdeel van de gemeente Amsterdam. Amsterdam-Noord kreeg zijn huidige omvang toen de gemeente in 1921, behalve in het westen en zuidoosten, ook in het noorden landelijke gebieden annexeerde. In 1921 werden de gemeenten Buiksloot, Nieuwendam (met Zunderdorp) en Ransdorp (met Schellingwoude, Durgerdam en Holysloot) geannexeerd. In 1966 werd nog een deel van Landsmeer evenals een deel van de gemeente Oostzaan aan het Amsterdamse grondgebied toegevoegd. Door deze samenvoeging met verschillende woonkernen bestaat het gebied van Amsterdam Noord uit verschillen wijktypen. Zo vertonen de dorpen Randsdorp en Durgerdam gelijkens met Centrum-gebieden. Echter bestaan er ook gebieden, zoals Tuindorp Oostzaan en Nieuwendam die overeenkomsten vertonen met wijken uit de vooroorlogse schil.

Stadsdeel Noord heeft (net als Nieuw-West en Zuidoost) in verhouding tot stadsdelen als Centrum, Oost en Zuid relatief veel parkeerruimte. Het stadsdeel kent parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren, maar dat is tot op heden uitsluitend beperkt tot het gebied rond het Winkelcentrum Boven 't Y. De winkelgebieden Mosveld en Molenwijk kennen een blauwe zone, hetzelfde geldt voor de woonbuurten ten noorden van de aanlegplaats van het Buiksloterwegveer, ten noorden van de aanlegplaats van de Adelaarswegveer en de Grasweg. De verwachting is dat de parkeer-

ruimte in het stadsdeel Noord de komende jaren schaarser zal worden door de ruimtelijke verdichting en toenemende mobiliteit in het algemeen en door ontwikkelingen van gebieden binnen het stadsdeel (zoals NDSM-werf en Overhoeks) en de aanleg van de Noord-Zuidlijn in het bijzonder.

#### *Selectie*

Voor ons onderzoek hebben wij niet gekozen voor een wijk of groep van wijken. Maar hebben wij voor het stadsdeel Noord ons gericht op de gebieden rondom de aanlegplaatsen van de veerponten. Deze gebieden laten een toename zien van langparkeerders die de parkeerdruk laten toenemen.

### **3.11.1 Bouwen**

#### *Herindeling*

Uit het parkeerbeleid van stadsdeel Noord blijkt dat het stadsdeel streeft naar de aanleg van extra parkeerplaatsen. Bij een duidelijk tekort, dat zich voordoet als bewoners hier last van krijgen, zal de mogelijkheid om meer parkeerruimte te scheppen, worden onderzocht.<sup>46</sup> Bij (her)inrichtingen wordt zoveel mogelijk het aantal parkeerplaatsen behouden en bij nieuwbouw wordt aan de hand van een parkeernorm (mede gebaseerd op CROW-parkeerkerncijfers) voor voldoende parkeerruimte gezorgd.<sup>47</sup>

#### *Parkeervelden*

Stadsdeel Noord heeft geen plannen om parkeervelden aan te leggen.

#### *Parkeergarages*

Stadsdeel Noord beschrijft in het parkeerbeleid dat als oplossingen op het maaiveld niet voorhanden zijn, dat dan ook gekeken kan worden naar parkeerplaatsen in gebouwen de voorzieningen. Deze voorzieningen kunnen zowel ondergronds als bovengronds worden aangelegd. Aan dergelijke oplossingen kleven twee nadelen. Het eerste nadeel betreft de financiering, het beheer, de exploitatie en eventueel het in eigendom hebben van de garages. Veel Amsterdamse stadsdelen financieren hun parkeervoorzieningen uit de inkomsten van het betaald parkeren. Voor stadsdelen zonder betaald parkeren moet financiering gevonden worden door het vrijmaken van geld uit de algemene middelen of subsidie vanuit de centrale stad. Het tweede nadeel van gebouwde voorzieningen is dat er, om de exploitatie rendabel te krijgen door parkeerders moet worden betaald voor het gebruik van de garage. Als de parkeerders de kosten van de garage te hoog vinden, zoeken ze een parkeerplek buiten de garage. Om dergelijk uitwijkgedrag te voorkomen, zijn extra maatregelen nodig in de directe omgeving. Bij elk bouwproject wordt daarom een integrale afweging gemaakt tussen parkeerplaatsen op het maaiveld en/of in parkeergarages en andere voorzieningen in

---

<sup>46</sup> Parkeren op Maat, Parkeernota Amsterdam-Noord 2008, p. 38.

<sup>47</sup> Parkeren op Maat, Parkeernota Amsterdam-Noord 2008, p. 48

de openbare ruimte.<sup>48</sup> In de geselecteerde gebieden met blauwe zones is het stadsdeel niet voornemens om parkeergarages te realiseren.

### 3.11.2 Reguleren

#### *Betaald parkeren*

In de gebieden nabij de pontaanlandingen is geen betaald parkeren ingevoerd. Stadsdeel Noord kent wel een gebied met betaald parkeren. Dit gebied ligt rondom het winkelgebied Buikslotermeerplein (tarief van € 1,10 per uur). Bij de pontaanlanding NDSM werf heeft het dagelijks bestuur voorgesteld om per 2014 betaald parkeren in te voeren voor een tarief van € 1,30 per uur.<sup>49</sup>

#### *Tariefdifferentiatie - betaald parkeren*

Stadsdeel Noord past in het stadsdeel geen tariefdifferentiatie toe. Rondom het Buikslotermeerplein geldt een tarief van € 1,10 per uur. Dit is vooralsnog het enige gebied in stadsdeel Noord waar betaald parkeren is ingevoerd.

In de geselecteerde gebieden met blauwe zones is deze maatregel niet van toepassing.

#### *Vergunningen*

Bij de pontaanlandingen is er geen sprake van vergunninghoudersparkeren. In het gebied rondom het Buikslotermeerplein kunnen bewoners en bedrijven een parkeervergunning aanvragen. Dit gebied is verdeeld in drie vergunninggebieden: Noord-1, Noord-2 en Noord-4. In de geselecteerde gebieden met blauwe zones is deze maatregel niet van toepassing.

#### *Tariefdifferentiatie - vergunningen*

Niet van toepassing voor de geselecteerde gebieden.

#### *Beperking - vergunningen*

Niet van toepassing voor de geselecteerde gebieden.

#### *Plafond - vergunningen*

Niet van toepassing voor de geselecteerde gebieden.

#### *Overloopgebied - vergunningen*

Niet van toepassing voor de geselecteerde gebieden.

#### *Parkeerverbod*

In Overhoeks geldt een parkeerverbod voor parkeren buiten de parkeervakken.<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> Parkeren op Maat, Parkeernota Amsterdam Noord 2008, p. 39.

<sup>49</sup> <http://www.noord.amsterdam.nl/werken/nieuws-werken/zaterdagochtend-vrij/>, d.d. 22 april 2013.

<sup>50</sup> Stadsdeel Noord, Voorontwerp actualisering parkeerbeleid, stadsdeel Noord, gemeente Amsterdam 2013-2017, p. 23.

### *Parkeerduurzone*

In de gebieden rondom de twee pontaanlandingen: IJ-pleinveer en het Buiksloterwegveer is een blauwe zone ingevoerd. In een blauwe zone mag maximaal 2,5 uur achtereen geparkeerd worden. De parkeerder moet hiervoor gebruik maken van een parkeerschijf. Het gebied van de blauwe zones wordt aangegeven met speciale verkeersborden en blauwe markering op de weg. Rondom de pontaanlandingen IJ-pleinveer en Buiksloterwegveer geldt de blauwe zone van maandag tot en met zondag van 09:00uur tot 23:00uur.<sup>51</sup> Het voorstel van het dagelijks bestuur is om de blauwe zone op de Meeuwenlaan door te trekken tot aan de rotonde bij de Johan Hasseltweg.<sup>52</sup>

Bewoners, bedrijven, winkeliers, marktkooplieden en sociale instellingen kunnen tegen betaling een ontheffing aanvragen.<sup>53</sup> Het in behandeling nemen van een aanvraag voor een parkeerontheffing voor een specifieke blauwe zone kost € 50,50 (tarief 2013). Deze ontheffing is twee jaar geldig.<sup>54</sup>

### *Bezoekersregeling*

In heel Amsterdam, dus ook in stadsdeel Noord, kunnen bewoners van 65 jaar en ouder of als mindervalide kraskaarten kopen voor hun bezoek. Het bezoek kan dan met kraskaarten tegen gereduceerd tarief parkeren in uw vergunninggebied. Een kraskaart kost evenveel als een uur parkeren op straat. Met een kraskaart mag bezoek twee uur parkeren. Per keer mogen maximaal twee kraskaarten worden gebruikt. De uurtarieven voor parkeren zijn niet in elk stadsdeel hetzelfde. Daarom zijn ook de prijzen per vergunninggebied verschillend. Een kraskaart is alleen geldig in het eigen vergunninggebied. Een kraskaart voor een vergunninggebied in Noord kost € 1,10 per stuk.

In de gebieden rondom de pontaanlandingen is de bezoekersregeling niet van toepassing, aangezien in die gebieden geen sprake is van betaald parkeren.

Uit een evaluatie door het stadsdeel van het parkeerbeleid bleek dat de bewoners in gebieden waar betaald parkeren geldt als bezwaar noemen dat het betaald parkeren een negatief effect heeft op sociaal bezoek. Volgens het stadsdeel kan door meer bekendheid te geven aan bestaande (bezoekers)regeling, nu nog alleen een kraskaart voor 65-plussers, dit negatieve effect enigszins worden verzacht.<sup>55</sup> Het stadsdeel lijkt hiermee positief te staan ten opzichte van de mogelijkheid tot invoering van een bezoekersregeling, maar het stadsdeel maakt echter niet concreet op welke manier zij dat wil doen.

---

<sup>51</sup> <http://www.noord.amsterdam.nl/wonen/parkeren-verkeer/parkeren-blauwe-zone/>, d.d. 22 april 2013.

<sup>52</sup> <http://www.noord.amsterdam.nl/werken/nieuws-werken/zaterdagochtend-vrij/>, d.d. 22 april 2013.

<sup>53</sup> <http://www.noord.amsterdam.nl/wonen/parkeren-verkeer/parkeren-blauwe-zone/>, d.d. 23 april 2013

<sup>54</sup> Stadsdeel Noord, Legesverordening 2013: Tarieventabel, artikel 6.1.6.

<sup>55</sup> Voorontwerp actualisering parkeerbeleid 2013 – 2017, 5 februari 2013, p. 14.

### 3.11.3 Beïnvloeden

#### *Spijtoptantenregeling*

Niet van toepassing voor de geselecteerde gebieden.

#### *Autodelen*

Uit het parkeerbeleid van stadsdeel Noord blijkt dat er ruimte is voor uitbreiding van de locaties voor autodeelorganisaties. Uitgangspunt van het stadsdeel is hierbij dat er maximaal twee autodeelplekken per straat zijn toegestaan en dat jaarlijks aan de hand van gebruikscijfers bekeken wordt of de plaatsen goed worden benut.<sup>56</sup> Rondom de pontaanlandingen: IJpleinveer en Buiksloterwegveer zijn ongeveer 7 autodeelplekken aanwezig.<sup>57</sup>

#### *Openbaar vervoer*

Vanaf de gebieden rondom de pontaanlandingen is met name het Centrum van Amsterdam met de veerpont goed bereikbaar. Andere gebieden zijn lastiger bereikbaar met het openbaar vervoer. Bij het Buikslotermeerveer bevindt zich een halte van buslijn 38. Daarnaast zijn er een aantal streekbussen die de route naar het Centraal Station via het gebied volgen. Wat verder noordelijk in het gebied lopen meerdere buslijnen van GVB.<sup>58</sup>

#### *Fietsbereikbaarheid*

In de fietsnota 2007 komt naar voren dat het stadsdeel de zogeheten 'langzaamverkeerverbindingen' tussen de IJoevers wil verbeteren. De verbindingen tussen Noord en de overige stadsdelen moet voor voetgangers en fietsers verbeterd worden, hetzij door extra veerverbindingen, hetzij door vaste brugverbindingen.<sup>59</sup>

#### *Parkeren op afstand (bewoners)*

In stadsdeel Noord is niet specifiek de mogelijkheid voor bewoners om op afstand te parkeren.

#### *Parkeren op afstand (bezoekers)*

In stadsdeel Noord bevindt zich geen P+R terrein.

---

<sup>56</sup> Parkeren op Maat, Parkeernota Amsterdam-Noord 2008, p. 19.

<sup>57</sup> <https://www.greenwheels.com/book/search/nl/widget> & <http://www.connectcar.nl/locaties/>, d.d. 23 april 2013.

<sup>58</sup> <http://www.gvb.nl/reisinformatie/plattegronden/Pages/Lijnennetkaart2013.aspx>, d.d. 23 april 2013.

<sup>59</sup> Stadsdeel Amsterdam-Noord, Laat de fiets niet links liggen! Fietsnet 2007, p. 13.

### 3.11.4 Benutten

In haar parkeerbeleid geeft stadsdeel Noord aan dat zij naar aanleiding van grote stedelijke ontwikkelingen, zoals 'Centrum Amsterdam Noord' (CAN) en de Noord/Zuidlijn met potentieel een P+R onderzoekt hoe een dynamisch parkeerverwijssysteem in Amsterdam-Noord het beste kan worden ingevoerd.<sup>60</sup>

In het parkeerbeleid geeft het stadsdeel ook aan dat onbenutte parkeerruimte in blauwe zones mogelijk kan worden ingezet voor bewoners en bedrijven binnen de zone of bewoners net buiten de zone, waar de parkeerdruk hoger is. Het is mogelijk om in deze gebieden meer parkeerontheffingen uit te geven.<sup>61</sup> Voor zover bekend heeft het stadsdeel hiervan geen gebruik gemaakt.

In het parkeerbeleid van stadsdeel Noord is opgenomen dat het goede gebruik van parkeergarages, opritten en parkeerboxen voor parkeren wordt gestimuleerd. Het stadsdeel maakt het voor bewoners die over een dergelijke parkeerplek kunnen beschikken niet mogelijk om een parkeervergunning op het maaiveld te verkrijgen. Goed gebruik van een parkeergarage (en dus een kostendekkende exploitatie) wordt op twee wijzen gerealiseerd:

1. door zoveel mogelijk een koppeling te maken tussen de parkeerplaats en de huur- of koopwoning, en
2. door een openbare verkoop of verhuur van de parkeerplaatsen.<sup>62</sup>

### 3.11.5 Conclusie

*Een toereikende oplossing op lange termijn? Aansluiting bij het beleidsdoel van het stadsdeel?* Stadsdeel Noord heeft geen beoogd maatschappelijk effect benoemd in haar parkeernota. Centraal in de nota staat het per probleemgebied 'maatwerk' bieden indien dat nodig wordt geacht. Norm bij besluit tot parkeermaatregelen is de overschrijding van de bezettingsgraad van 90%, gecombineerd met signalen van overlast. In de parkeernota heeft het stadsdeel beleidsdoelen geformuleerd die al eerder door ons in Hoofdstuk 2 (paragraaf 2.7.2) zijn toegelicht. De blauwe zone draagt bij aan het realiseren van twee beleidsdoelen:

- 'gratis parkeren of blauwe zones waar mogelijk' en
- 'gemiddelde parkeerdruk bij voorkeur lager dan 80%, maar niet hoger dan 90%'.

*Een toereikende oplossing op korte of middellange termijn? Worden de huidige problemen in de geselecteerde wijken tegengegaan?*

De invoering van blauwe zones is een toereikende oplossing voor de parkeeroverlast die in de geselecteerde buurten werd ondervonden. Wel zorgt de maatregel voor een nieuw probleem in de aangrenzende buurten.

---

<sup>60</sup> Parkeren op Maat, Parkeernota Amsterdam-Noord 2008, p. 39.

<sup>61</sup> Parkeren op Maat, Parkeernota Amsterdam-Noord 2008, p. 42.

<sup>62</sup> Parkeren op Maat, Parkeernota Amsterdam Noord 2008, p. 39.



*Passend bij het type wijk of specifieke situatie (zie ook tabel 3.1)?*

De genomen maatregelen passen bij het type wijk.

*Versterken de maatregelen elkaar of werken ze elkaar zo min mogelijk tegen?*

In de geselecteerde wijken is één reguleringsmaatregel in de vorm van een parkeerduurzone van kracht. De overige maatregelen die in het stadsdeel zijn genomen maar niet specifiek voor de geselecteerde wijken betreffen beïnvloedingsmaatregelen. Deze hebben geen versturende werking op de reguleringsmaatregel.

### 3.12 Zuidoost



#### *Algemeen*

Het stadsdeel Zuidoost werd ingesteld in 1987 en grenst niet aan de rest van de gemeente Amsterdam, maar wordt hiervan gescheiden door de gemeenten Ouder-Amstel (in het bijzonder het dorp Duivendrecht) en Diemen.

Zuidoost is een stadsdeel dat een groot oppervlaktegebied beslaat met veel verschillende soorten bebouwing. Het is ook een stadsdeel dat recentelijk een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen heeft doorgevoerd zoals de vernieuwing van de Bijlmermeer en de ontwikkeling van het Centrum/winkelgebied. Maar ook de komst van verschillende bedrijventerreinen, een voetbalstadion en verschillende evenementenlocaties (waaronder een bioscoop en concertzalen) zorgen voor pieken in de parkeerdruk. Daarnaast is de verwachting dat in de toekomst de parkeerproblemen in Zuidoost zullen toenemen als gevolg van de ruimtelijke (mobiliteits) interacties met andere stadsdelen. Als gevolg van de toename van de parkeerdruk (en maatregelen die in andere stadsdelen worden genomen om deze tegen te gaan) wordt er door langparkeerders steeds vaker bij de metrostations in Zuidoost geparkeerd.

Bijlmer-Centrum is oorspronkelijk te typeren als een Naoorlogse wijk. De laatste jaren hebben er in dit gebied verschillende vernieuwingen plaatsgevonden, waardoor het gebied ook kenmerken heeft van de suburbane schil.

Bijlmer-Centrum kent een diverse parkeersituatie. Bij de Amsterdamse Poort zijn verschillende particuliere parkeergarages aanwezig, bedoeld voor het winkelend publiek. Het tarief bedraagt € 2,20 per uur en € 22 voor een dagkaart. Per 1 oktober 2012 is in Venserpolder-Zuid, de Vogelteswei en in de F-buurt betaald parkeren ingevoerd. Hier geldt een uurtarief van € 1,40. In dit gebied was hiervoor een blauwe

zone van kracht. In andere delen van dit gebied heeft het stadsdeel gekozen om het parkeren te reguleren door het invoeren van een blauwe zone. Dit geldt voor de volgende gebieden: Hoptille, (T93f), Hoogoord (T93g), Heesterveld (T93h) en Hoekerode (T93e).

#### *Selectie*

Ten behoeve van dit onderzoek hebben wij het gebied Bijlmer-Centrum gekozen. Bijlmer-Centrum omvat verschillende buurten: Venserpolder, D-buurt, F-buurt, Amsterdamse Poort, Vogeltjeswei de H-buurt en het Bijlmerpark. Het gebied grenst ten Westen aan het evenementen en winkelgebied Arenaboulevard en een deel van bedrijvengebied Amstel III. De Amsterdamse Poort is een groot winkelgebied dat midden in Bijlmer Centrum ligt.

### **3.12.1 Bouwen**

#### *Herindeling*

Bij (her)inrichtingen wordt de parkeervoorzieningen vorm gegeven aan de hand van parkeernormen die mede gebaseerd zijn op CROW-parkeerkerncijfers. Tot 2020 ziet het stadsdeel geen noodzaak om deze parkeernormen aan te passen. De gebruikte parkeernorm van 1 parkeerplaats per huishouden voldoet naar verwachting van het stadsdeel tot na 2020.<sup>63</sup>

#### *Parkeervelden*

Door de ruime opzet van het stadsdeel is er in het verleden bij een aantal woonblokken parkeervelden aangelegd. Stadsdeel Zuidoost heeft geen plannen om nieuwe parkeervelden aan te leggen.

#### *Parkeergarages*

In het gebied Bijlmer-Centrum zijn voldoende parkeergarages aanwezig. Er zijn hier zowel particuliere garages als garages van het stadsdeel. De garages horende bij wooncomplexen zijn niet in beheer van het stadsdeel. Deze zijn in particulier bezit of in beheer van de dienst Parkeergebouwen. Het Dagelijkse Bestuur heeft besloten de niet rendabel te beheren parkeergebouwen in Zuidoost af te stoten. Een deel zal worden gesloopt en in het kader van de vernieuwing van de Bijlmermeer worden vervangen door parkeren op maaiveld. Voor de overige wordt onderzocht onder welke omstandigheden behoud wel mogelijk is. Stadsdeel Zuidoost heeft het plan om een nieuwe parkeergarage te realiseren in Bijlmer Centrum, namelijk onder de Bijlmerdreef ter plaatse van het stadsdeelhokantoor.

---

<sup>63</sup> Parkeernota Zuidoost 2008, pag. 25 en bijlage 10

### 3.12.2 Reguleren

#### *Betaald parkeren*

In de Venserpolder-West en de F-buurt/Vogeltjeswei is per oktober 2012 betaald parkeren ingevoerd. Met het vaststellen van de verordening parkeerbelasting 2013 is vastgelegd dat ook in de H-buurt betaald parkeren wordt ingevoerd.

#### *Tariefdifferentiatie - betaald parkeren*

Stadsdeel Zuidoost hanteert één tarief en past geen tariefdifferentiatie toe. Het gehanteerde uurtarief voor betaald parkeren bedraagt € 1,40 per uur.

#### *Vergunningen*

Stadsdeel Zuidoost is met ingang van de verordening parkeerbelasting 2013 ingedeeld in drie vergunninggebieden. Vergunninggebied Stadsdeel Zuidoost 031: Amsterdamse Poort, F-buurt/Vogeltjeswei (ZO-031), Vergunninggebied Stadsdeel Zuidoost 032: Amsterdamse Poort, Venserpolder (ZO-032), Vergunninggebied Zuidoost 033: Amsterdamse Poort, H-buurt.

#### *Tariefdifferentiatie - vergunningen*

In stadsdeel Zuidoost is geen sprake van tariefdifferentiatie voor de verschillende vergunninggebieden. Voor alle vergunninggebieden geldt dat het tarief voor een bewonersparkeervergunning 2013 € 26 voor zes maanden en voor een bedrijfsvergunning € 41,60 bedraagt.<sup>64</sup>

#### *Beperking - vergunningen*

In het uitwerkingsbesluit 2012 is vastgelegd dat er per zelfstandige woning maximaal 2 bewonersvergunningen kunnen worden verleend. Voor een bedrijfsvergunning geldt dat per 5 werknemers maximaal 1 bedrijfsvergunning wordt verstrekt.<sup>65</sup>

#### *Plafond - vergunningen*

Voor vergunninggebied Stadsdeel Zuidoost 31 geldt een vergunningplafond van 660 parkeervergunningen en voor vergunninggebied Zuidoost 32 is het vergunningplafond op 1.197 gesteld. Voor het vergunninggebied Zuidoost 33 is nog geen vergunningplafond vastgesteld.<sup>66</sup>

#### *Overloopgebied - vergunningen*

Stadsdeel Zuidoost maakt geen gebruik van de mogelijkheid een overloopgebied in te stellen.<sup>67</sup>

---

<sup>64</sup> Gemeente Amsterdam, Verordening Parkeerbelasting 2013, versie: voordracht voor raadvergadering.

<sup>65</sup> Stadsdeel Zuidoost, Uitwerkingsbesluit Amsterdam-Zuidoost 2012, artikel 9 en artikel 10.

<sup>66</sup> Stadsdeel Zuidoost, Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening 2009, Amsterdam Zuidoost 2012, artikel 5.

<sup>67</sup> Stadsdeel Zuidoost, Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening 2009, Amsterdam Zuidoost 2012, artikel 8.

### *Parkeerverbod*

In de parkeernota 2008 heeft stadsdeel Zuidoost het voornemen opgenomen om buiten de woonwijken voorzieningen voor het parkeren van grote voertuigen te creëren. Het stadsdeel wil het parkeren van vrachtwagens in verblijfsgebieden vervolgens verbieden.<sup>68</sup>

Stadsdeel Zuidoost heeft verkeersbesluiten genomen voor o.a. de Vogelstjeswei en Venserpolder Zuid. Voor dit gebied is een parkeerverbodzone ingesteld. Het doel hiervan is dat parkeren uitsluitend in de parkeervakken is toegestaan.<sup>69</sup>

### *Parkeerduurzone*

Stadsdeel Zuidoost heeft in het uitwerkingsbesluit 2012 een parkeerduurbepanking voor de Amsterdamse Poort/Venserpolder opgenomen. Het gaat hier om een experiment van een jaar dat door het Bestuur op grond van artikel 45 van de Parkeerverordening 2009 is aangevraagd. In het gebied zijn alle zondagen benoemd als "evenementendagen". Op "evenementendagen" geldt van 12.00 uur tot 21.00 uur het "evenementen regime". Tijdens het "evenementen regime" geldt van 12.00 tot 21.00 uur, parkeerduur beperking. De parkeerduur beperking van 1 uur, geldt alleen voor bezoekers. Bezoekers hebben in dit gebied niet de mogelijkheid om na afloop van de eerste parkeerkaart van €1,40 voor een motorvoertuig met hetzelfde kenteken een tweede parkeerkaart te kopen.<sup>70</sup>

In sommige andere delen van het gebied waar overlast wordt ervaren van langparkeerders (bijvoorbeeld in de omgeving van een metrostation) is een blauwe zone ingevoerd. Met een parkeerschijf kan in deze gebieden voor maximaal 1,5 uur worden geparkeerd.

### *Bezoekersregeling*

In heel Amsterdam, dus ook in stadsdeel Zuidoost, kunnen bewoners van 65 jaar en ouder of als mindervalide kraskaarten kopen voor hun bezoek. Het bezoek kan dan met kraskaarten tegen gereduceerd tarief parkeren in uw vergunninggebied. Een kraskaart kost evenveel als een uur parkeren op straat. Met een kraskaart mag bezoek twee uur parkeren. Per keer mogen maximaal twee kraskaarten worden gebruikt. De uurtarieven voor parkeren zijn niet in elk stadsdeel hetzelfde. Daarom zijn ook de prijzen per vergunninggebied verschillend. Een kraskaart is alleen geldig in het eigen vergunninggebied. Een kraskaart voor een vergunninggebied in Zuidoost kost € 1,40 per stuk.

Met het vaststellen van de parkeerverordening 2013 bestaat de mogelijkheid om een algemene bezoekersregeling in te voeren. In stadsdeel Zuidoost is nog geen besluit genomen of van deze mogelijkheid gebruik gemaakt zal worden.

---

<sup>68</sup> Stadsdeel Zuidoost, Parkeernota 2008, 30 juni 2008, p. 24.

<sup>69</sup> Stadsdeel Zuidoost, Parkeerverbodzone in Vogelstjeswei & Stadsdeel Zuidoost, Parkeerverbodzone in de Venserpolder Zuid.

<sup>70</sup> Stadsdeel Zuidoost, Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening 2009, Amsterdam Zuidoost 2012, artikel 16.

### 3.12.3 Beïnvloeden

#### *Spijtoptantenregeling*

De gemeente Amsterdam kent een spijtoptantenregeling die in de parkeerverordening is opgenomen (parkeerverordening 2009, art. 33). Bewoners van de voor dit onderzoek geselecteerde wijken kunnen hier dus ook gebruik van maken. De regeling houdt in dat als bewoners een parkeervergunning hebben en deze willen opzeggen zij dan gedurende twee jaar geregistreerd blijven als rechthebbenden op een parkeervergunning, zonder dat zij daarbij (opnieuw) op een wachtlijst komen. De bewoner komt alleen in aanmerking voor deze regeling als hij na het opzeggen van de parkeervergunning:

- overstapt op het openbaar vervoer, of
- gaat deelnemen aan een autodeelorganisatie op contractbasis, of
- gaat parkeren in een openbare parkeergarage waar betaald parkeren geldt.

Besluit hij binnen twee jaar na het opzeggen van zijn parkeervergunning dat hij toch weer een vergunning wil (bijvoorbeeld omdat hij een auto heeft gekocht), en zijn omstandigheden zijn verder niet gewijzigd, dan krijgt hij direct een parkeervergunning en komt hij niet eerst op een eventuele wachtlijst te staan.

#### *Autodelen*

In de Parkeernota 2008 heeft stadsdeel Zuidoost bepaald initiatieven op het gebied van autodelen te stimuleren ter beperking van het onnodige autogebruik. Het stadsdeel stelt waar nodig een autodeel parkeerplaats ter beschikking aan initiatiefnemers.<sup>71</sup> In stadsdeel Zuidoost zijn er echter, vergeleken met de stadsdelen binnen de ring, nog weinig autodeelplekken. In Bijlmer-Centrum is bij station Bijlmer/Arena een locatie voor Greenwheels<sup>72</sup>, drie locaties voor ConnectCar<sup>73</sup> en elf locaties voor Car2Go<sup>74</sup>.

#### *Openbaar vervoer*

Aan de randen van Bijlmer-Centrum bevinden zich drie NS-stations: Duivendrecht, Bijlmer Arena en Diemen Zuid. Daarnaast lopen de metrolijnen 50, 54 en 53 rondom dit gebied. Over de dreven rijden verschillende bussen van zowel streekvervoerders als GVB.

#### *Fietsbereikbaarheid*

Stadsdeel Zuidoost heeft in 2009 de Fietsnota Amsterdam Zuidoost vastgesteld. Stadsdeel Zuidoost richt zich in eerste instantie op het faciliteren van de wensen van fietsers en het op het gewenste niveau brengen van de fietsvoorzieningen in het stadsdeel. Het stadsdeel verwacht hierdoor het aantal fietsers in Zuidoost te laten toenemen.

---

<sup>71</sup> Stadsdeel Zuidoost, Parkeernota 2008, 30 juni 2008, p. 24.

<sup>72</sup> <https://www.greenwheels.com/book/search/nl/location/>, d.d. 11 april 2013.

<sup>73</sup> <http://www.connectcar.nl/locaties/d.d.11.april.2013>

<sup>74</sup> <https://www.car2go.com/nl/amsterdam/>, 11 april 2013.

#### *Parkeren op afstand (bewoners)*

Voor bewoners maakt stadsdeel Zuidoost geen gebruik van parkeren op afstand.

#### *Parkeren op afstand (bezoekers)*

In stadsdeel Zuidoost bevinden zich twee P+R terreinen: Gaasperplas en Arena. P+R de Arena ligt naast Bijlmer Centrum. In de Parkeernota 2008 zegt stadsdeel Zuidoost ervoor te willen waken dat P+R terreinen leiden tot 'overloopproblemen' in omliggende gebieden. Indien dit zich voordoet is het stadsdeel voornemens maatregelen te nemen.

### **3.12.4 Benutten**

In Bijlmer-Centrum zijn rondom de Arena Poort parkeergarages waarvan het gebruik op sommige momenten mogelijk beter benut kunnen worden. In de parkeernota 2008 heeft stadsdeel Zuidoost daar aandacht voor.<sup>75</sup> Het stadsdeel wil stimuleren dat bezoekers van de Arena Poort in de daartoe bestemde parkeergarages parkeren. Tijdens evenementen in het Arenagebied is de parkeerdruk hoog. De omgeving van de Arena heeft voldoende parkeervoorzieningen om voor een groot deel in de parkeerbehoefte te voorzien. Het *Parkeerschap* vervult een rol bij het laten samenwerken van private en publieke parkeervoorzieningen. Het stadsdeel zal zijn invloed aanwenden om private partijen te bewegen deel te nemen in het parkeerschap. In ROSITA-verband (Regulier overleg Stadion in samenhang met Transferium Arena) is het DVP-A plan (Dynamisch Verkeersmanagementen Parkeerverwijssysteem Amsterdam) ontwikkeld. Het verwijssysteem DVP-A beslaat alle vervoersniveaus. Het begint op rijkswegniveau, leidt bezoekers via het Amsterdamse hoofdwegennet naar de dreven en de garages in Zuidoost en is gekoppeld aan het laatste niveau van voetgangers bewegwijzering, waarmee de bezoeker tot de gezochte voorziening wordt geleid. Het verwijssysteem bevordert de bereikbaarheid en geeft daarbij een aantrekkelijk vestigingsklimaat en leidt bezoekers van Zuidoost op klantvriendelijke wijze naar hun bestemming.

### **3.12.5 Conclusie**

*Een toereikende oplossing op lange termijn? Aansluiting bij het beleidsdoel van het stadsdeel?*  
Stadsdeel Zuidoost stelt zich tot doel om per probleemgebied 'maatwerk' te bieden indien dat nodig is. De parkeernota legt de kaders uit waarbinnen dit dient te gebeuren. Het stadsdeel heeft verschillende beleidsdoelen geformuleerd in haar parkeernota. De maatregelen in het door ons geselecteerde gebied dragen bij aan deze beleidsdoelen (zie ook figuur 2.8).

*Een toereikende oplossing op korte of middellange termijn? Worden de huidige problemen in de geselecteerde wijken tegengegaan?*

De maatregelen lijken bij te dragen aan het oplossen van parkeerprobleem. Met name de reguleringsmaatregelen en de betere benutting van parkeergarages tijdens evene-

---

<sup>75</sup> Stadsdeel Zuidoost, Parkeernota 2008, pagina 19.

menten dragen bij aan het oplossen van het parkeerprobleem. Wel zorgen de maatregelen in de geselecteerde wijken voor een nieuw probleem in de aangrenzende buurten.

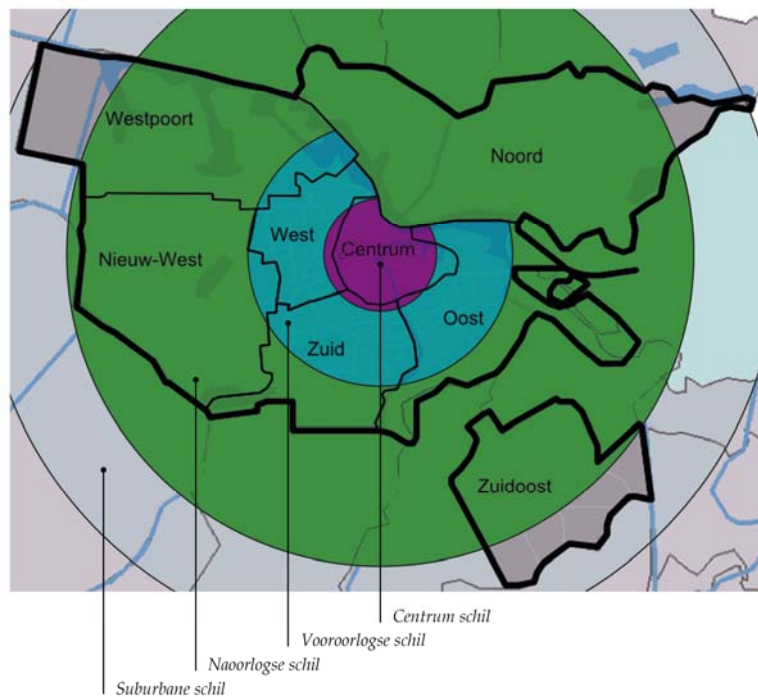
*Passend bij het type wijk of specifieke situatie (zie ook tabel 3.1)?*

De genomen maatregelen passen bij het type wijk.

*Versterken de maatregelen elkaar of werken ze elkaar zo min mogelijk tegen?*

De maatregelen hebben geen versturende werking op elkaar.

### 3.13 Conclusie



De parkeermaatregelen die door de stadsdelen in de door ons geselecteerde wijken zijn genomen, sluiten in de meeste gevallen aan bij de geformuleerde beleidsdoelstellingen. Soms gebeurt dit echter maar gedeeltelijk. De meest in het oog springende maatregel daarbij is de realisatie van parkeergarages. Zo leveren de bouw van parkeergarages in de stadsdelen Centrum, West en Zuid een belangrijke bijdrage aan de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Maar omdat Centrum en West dit gepaard laten gaan met een afname van de (netto) parkeercapaciteit levert dit een negatieve bijdrage aan het terugdringen van het autoverkeer in de wijken. In figuur 3.2 werden er drie plussen getoond bij het beoogde effect van de maatregel op de parkeerdruk. In werkelijkheid worden er op dat vlak negatieve effecten behaald.

In vrijwel alle gevallen zijn de getroffen maatregelen een passende oplossing, op de korte en middellange termijn, voor het geconstateerde parkeerprobleem. Wel gaan de oplossingen vaak gepaard met een verschuiving van het probleem. De invoering van een blauwe zone zal langparkeeders weren maar deze zullen over het algemeen in aangrenzende gaan parkeren. De zogeheten 'olievlekwerking' (zoals vaak bij maatregelen die onder de oplossingsrichting 'reguleren' vallen) treedt dan op. Een vergelijkbare werking treedt ook op bij het ringparkeren. De ontlasting in de ene wijk leidt tot een toename in de wijk waar de parkeergarage gelegen is en waarnaar de auto's verplaatst worden. Daarnaast zijn in de door ons geselecteerde wijken maatregelen genomen die passen bij de karakteristiek van de wijk en worden er maatregelen genomen die elkaar versterken of in ieder geval geen negatief effect op elkaar hebben.

In tabel 3.6 worden in een overzicht van alle maatregelen samengevat die door de verschillende stadsdelen, in de door ons geselecteerde wijken, zijn genomen.

Tabel 3.6 - Overzicht van maatregelen in geselecteerde wijken

maatregel		Centrum	West	Zuid	Oost	Nieuw-West	Noord	Zuidoost
bouwen	herindeling (op maaiveld)	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒
	parkeervelden	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒
	parkeergarages	☒	☒	√	☒	☒	☒	☒
reguleren	betaald parkeren	√	√	√	√	☒	☒	√
	tariefdifferentiatie betaald parkeren	√	√	☒	☒	n.v.t.	n.v.t.	☒
	vergunningen	√	√	√	√	n.v.t.	n.v.t.	√
	tariefdifferentiatie vergunningen	☒	☒	☒	☒	n.v.t.	n.v.t.	☒
	bepanking vergunningen	√	√	√	√	n.v.t.	n.v.t.	√
	plafond vergunningen	√	√	√	√	n.v.t.	n.v.t.	√
	overloopgebieden vergunningen	√	√	√	☒	n.v.t.	n.v.t.	☒
	parkeerverboden	☒	☒	☒	☒	n.v.t.	√	☒
	parkeerduurzone (parkeerschijf)	√	☒	√	√	√	√	√
	bezoekersregeling	☒	☒	√	☒	n.v.t.	n.v.t.	☒



maatregel		Centrum	West	Zuid	Oost	Nieuw-West	Noord	Zuidoost
beïnvloeden	spijtoptanten regeling	√	√	√	√	n.v.t.	n.v.t.	√
	deelauto	√	√	√	√	√	√	√
	openbaar vervoer	√	√	√	√	√	√	√
	fiets bereikbaarheid	√	√	√	√	√	√	√
	parkeren op afstand bewoners	☒	√	☒	☒	☒	☒	☒
	parkeren op afstand bezoekers	√	√	√	√	√	☒	√
benutten	stimulering beter gebruik van de beschikbare parkeergelegenheid	√	☒	☒	☒	☒	☒	√

Het overzicht laat zien dat door relatief weinig stadsdelen gebruik wordt gemaakt van het instrument bouwen. Binnen de ring (Centrum en Vooroorlogse schil) worden er in verschillende stadsdelen wel parkeergarages gebouwd, maar het overgrote deel wordt gebouwd om parkeerplaatsen die op maaiveld verdwijnen te compenseren. Alleen Stadsdeel Zuid zet dit instrument (mede) in om de parkeercapaciteit te vergroten. Ook van het instrument Benutten wordt relatief weinig gebruik gemaakt. Stadsdeel Centrum benut leegstaande plekken door deze te huren en aan een groep bewoners 'beschikbaar' te stellen. Het betreft hier echter een tijdelijke oplossing. Ook het stadsdeel Zuidoost zet het instrument benutten in. Dit gebeurt vooral om de pieken in de parkeerdruk tijdens evenementen op te vangen. Andere stadsdelen zetten het instrument in zeer geringe mate of in het geheel niet in. In vrijwel elke wijk die we geselecteerd hebben, worden maatregelen uit de oplossingsrichtingen reguleren en beïnvloeden genomen.

In de geselecteerde wijken binnen de ring (Centrum en Vooroorlogse schil) wordt intensief gebruik gemaakt betaald parkeren en vergunningen. Volgens de parkeerverordening is dit ook verplicht. Opvallend is dat tariefdifferentiatie binnen het geselecteerde gebied (waar betaald parkeren voor geldt) weinig voorkomt. Tariefdifferentiatie naar locatie komt soms voor. Met name bij gebieden waar er een zeer hoge parkeerdruk geldt. Tariefdifferentiatie naar tijd en grootte van het voertuig wordt nergens ingezet als instrument. Hoewel vergunningtarieven per stadsdeel wel van elkaar verschillen, wordt er geen tariefdifferentiatie binnen het gebied van het stadsdeel toegepast.

De maatregelen die tot de oplossingsrichting beïnvloeden behoren zijn in de geselecteerde gebieden ruim vertegenwoordigd. Dit geldt ook voor de gebieden buiten de ring. Opvallend is wel dat weinig stadsdelen het instrument parkeren op

afstand voor bewoners toepassen. Uitzondering hierop is stadsdeel West die dit als een belangrijk instrument inzet om haar parkeerbeleid te realiseren. Zuid experimenteert met het parkeren op afstand maar dit vindt plaats in een andere wijk dan die door ons is geselecteerd voor dit onderzoek.

De (stadsdelen van de) geselecteerde gebieden binnen de ring zetten meer instrumenten dan buiten de ring. Opvallend is dat bij de geselecteerde gebieden buiten de ring meestal naar aanleiding van hoge parkeerdruk en klachten van bewoners overgegaan wordt tot 'maatwerk'-oplossingen. Vaak wordt dan gestart met regulering in de vorm van het instellen van een parkeerduurzone. Dit geldt bijvoorbeeld voor de geselecteerde gebieden uit Nieuw-West, Noord en Zuidoost. In Zuidoost is in de wijk waar eerst de parkeerduurzone gold, is daarna een regime van betaald parkeren ingevoerd.

## 4 Opvattingen bewoners over parkeren

In dit hoofdstuk beantwoorden we de volgende onderzoeksvraag:

*Welke opvattingen hebben bewoners over parkeerproblemen en het parkeerbeleid van het stadsdeel?*

Bij de beantwoording van deze onderzoeksvraag maken we gebruik van binnen de gemeente bestaande gegevens over de opvattingen van burgers over parkeerproblemen, parkeervoorzieningen en het parkeerbeleid. Daarnaast zijn er in het kader van het onderzoek van de rekenkamer in alle stadsdelen gesprekken gevoerd met bewoners over de parkeerproblematiek in hun woonwijk en over de wijze waarop het stadsdeel die problemen aanpakt.

Allereerst bekijken we per stadsdelen in welke mate bewoners vinden dat meer parkeerplekken een verbetering van de woonomgeving met zich mee brengt en bekijken hoe dit zich verhoudt tot andere mogelijke verbeteringen van de directe woonomgeving.

Voorts bekijken we per stadsdeel wat volgens de bewoners de belangrijkste parkeerergernissen zijn en zetten we deze opvattingen bij de stadsdelen binnen de ring af tegen de opvattingen van alle bewoners binnen de ring en tegen de opvattingen van de bewoners in de gehele gemeente. In de stadsdelen buiten de ring zetten we de opvattingen over parkeerergernissen af tegen de opvatting van de stadsdelen buiten de ring en tegen de opvattingen van de bewoners in de gehele gemeente.

Daarna kijken we naar de ontwikkeling van de oordelen van bewoners over het aanbod van parkeervoorzieningen en de inrichting van de woonomgeving. In de meeste stadsdelen is het parkeerbeleid gericht op het terugdringen van parkeeroverlast en het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte. In veel stadsdelen wordt de tevredenheid over de parkeervoorzieningen als indicator genoemd om de resultaten van het parkeerbeleid te monitoren.

Ten slotte kijken we of de stadsdelen onderzoek hebben gedaan onder de bevolking om te bekijken of er voldoende draagvlak is voor de door de stadsdelen voorgestelde maatregelen in het parkeerbeleid. Daarnaast gebruiken we de informatie uit onze groepsgesprekken om te bepalen of er voldoende draagvlak is voor het door de stadsdelen gevoerde parkeerbeleid.

### 4.1 Gewenste verbeteringen in de buurt

In het onderzoek 'Wonen in Amsterdam' wordt aan bewoners gevraagd op welk gebied de directe woonomgeving verbeterd kan worden. Een van mogelijke antwoorden is meer parkeerplekken, naast andere zaken zoals meer winkels, schoonhouden van straten en openbaar groen. In tabel 4.1 is voor verschillende

mogelijke verbeteringen in de woonomgeving aangeven hoeveel bewoners dat aangeven. Naast het percentage is ook tussen haakjes de rangorde van elke van de mogelijke verbeteringen gegeven.

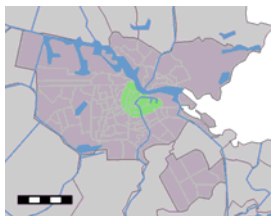
Tabel 4.1 - Gewenste verbetering in de woonbuurt

	Centrum		West		Zuid		Oost		Nieuw-West		Noord		Zuidoost		Amsterdam	
	%		%		%		%		%		%		%		%	
meer parkeer-gelegenheid	25	(3)	23	(6)	24	(4)	22	(4)	21	(8)	18	(8)	23	(7)	22	(7)
schoonhouden straten	28	(1)	39	(1)	44	(1)	32	(1)	43	(1)	56	(1)	44	(1)	40	(1)
onderhoud straten	26	(2)	22	(7)	29	(2)	21	(2)	31	(3)	46	(2)	32	(3)	28	(2)
meer winkels	19	(5)	25	(3)	13	(7)	35	(7)	26	(5)	33	(4)	32	(4)	26	(3)
schoonhouden groen	19	(4)	24	(5)	24	(3)	20	(3)	30	(4)	39	(3)	30	(5)	26	(4)
veiligheid	16	(8)	25	(4)	13	(8)	23	(8)	35	(2)	27	(6)	39	(2)	25	(5)
onderhoud/verbeteren bestaande woningen	17	(6)	34	(2)	23	(5)	24	(5)	25	(6)	24	(7)	24	(6)	25	(6)
onderhoud groen	17	(7)	18	(8)	19	(6)	16	(6)	21	(9)	28	(5)	22	(8)	20	(8)
meer nieuwbouw (sloop oude woningen)	4	(12)	13	(10)	5	(12)	12	(12)	23	(7)	13	(9)	16	(9)	12	(9)
andere inrichting straten, stoepen en groen	15	(9)	14	(9)	11	(9)	14	(9)	10	(10)	11	(11)	11	(12)	12	(10)
meer openbaar vervoer	7	(10)	6	(11)	7	(10)	9	(10)	9	(11)	12	(10)	12	(11)	9	(11)
meer buurthuizen, wijkcentra	4	(13)	5	(13)	6	(11)	8	(11)	8	(12)	8	(13)	13	(10)	7	(12)
meer zorgvoorzieningen	5	(11)	5	(12)	4	(13)	7	(13)	8	(13)	10	(12)	10	(13)	7	(13)

Bron: Wonen in Amsterdam 2011

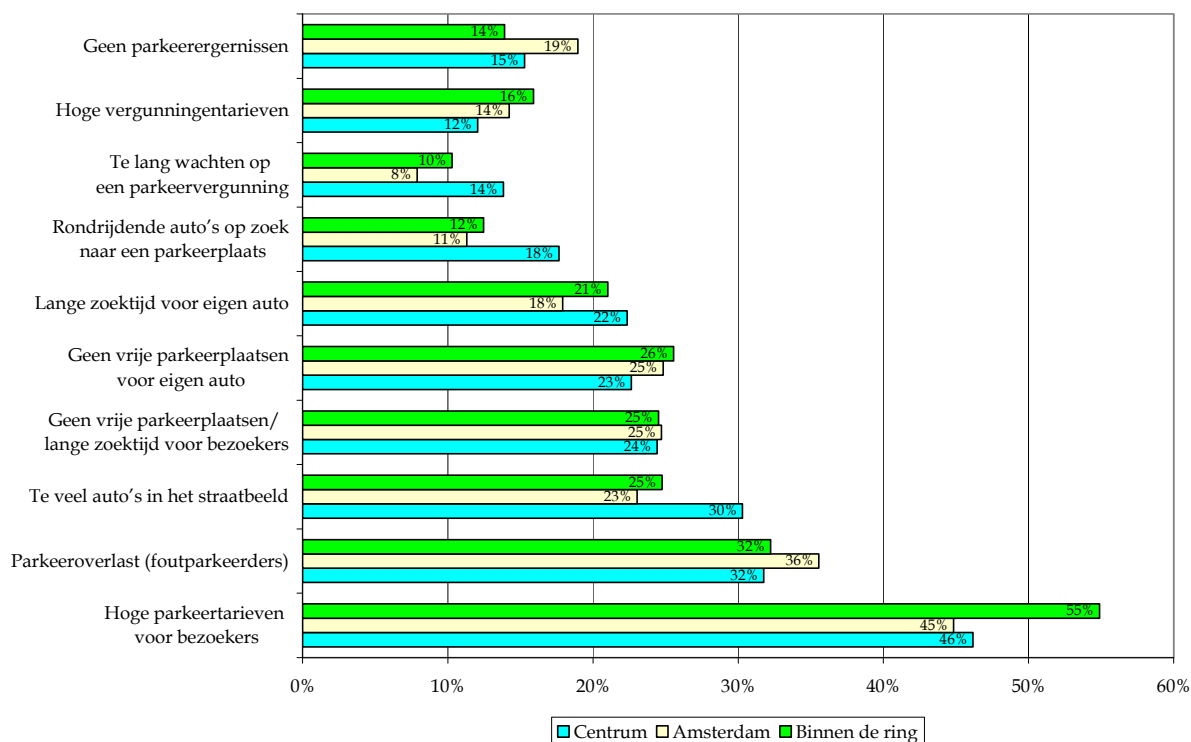
Ongeveer een kwart van de inwoners van de gemeente Amsterdam (22%) vindt dat de woonomgeving kan worden verbeterd door de realisatie van meer parkeerplekken. De verschillen tussen de stadsdelen zijn hier niet groot in Stadsdeel centrum vindt 25% dat door de woonomgeving kan verbeteren door meer parkeerplekken en in stadsdeel Noord is dat 18%. Wel zien we grote verschillen tussen de stadsdelen waar het gaat om de belangrijkste (meest genoemde) verbetering. In Centrum, Zuid en Oost staat meer parkeerplekken op respectievelijke plek 3 en 4. Terwijl er in de stadsdelen buiten de ring 6 tot 7 zaken zijn de vaker worden genoemd als verbetering voor de woonbuurt. In alle stadsdelen staat het schoonhouden van de straten op de eerste plek.

## 4.2 Centrum



### 4.2.1 Grootste parkeerergernissen in het stadsdeel

Figuur 4.1 - Top drie parkeerergernissen 2012- Centrum



Bron: Onderzoek en statistiek april 2012, bewerking rekenkamer<sup>76</sup>

In stadsdeel Centrum is de belangrijkste parkeerergernis de hoge parkeertarieven voor bezoekers. Van alle bewoners noemt 46% dit als een van de drie belangrijkste ergernissen gevolgd door parkeeroverlast en te veel auto's in het straat beeld (respectievelijk 30% en 32% noemt dit als belangrijkste parkeer ergernis). In vergelijking met de bewoners binnen de ring is de ergernis over de hoge parkeertarieven minder groot (46% versus 55%). Daar staat tegenover dat in stadsdeel Centrum meer mensen

<sup>76</sup> De percentages voor de gemeente Amsterdam wijken af van percentages in het rapport Parkeren in Amsterdam. Parkeerproblemen in de stad (O&S, april 2012) omdat wij, anders dan O&S, bij de berekening de steekproef hebben gewogen naar omvang van het stadsdeel en O&S. De gegevens zijn afkomstig van het internetpanel van O&S. Dat betekent dat niet in alle stadsdelen alle bevolkingsgroepen even goed vertegenwoordigd zijn in de steekproef.

het te veel aan auto's als parkeerergernis noemen dan de bewoners in de gehele ring (30% versus 25%).

Ongeveer een kwart van de inwoners van stadsdeel Centrum noemt als een van de drie belangrijkste parkeerergernissen de afwezigheid van een parkeervoorziening voor de eigen auto. Lange zoektijden voor het parkeren van de eigen auto en die van bezoekers. De bewoners in stadsdeel Centrum wijken niet erg af van de bewoners binnen de ring en binnen de gemeente.

Minder dan een vijfde noemt het rondrijden van auto's op zoek naar een parkeerplaats, de lange wachttijd voor parkeervergunning en de tarieven voor parkeervergunningen als een van de drie belangrijkste ergernissen. In vergelijking met de bewoners binnen de ring vinden de inwoners van Centrum wel vaker dat het rondrijden van auto's op zoek naar een parkeerplek een ergernis is (18% versus 12%).

#### 4.2.2 Oordeel over parkeervoorzieningen en woonomgeving

In het onderzoek Wonen in Amsterdam van de gemeente Amsterdam wordt op een schaal van 1 tot 10 gevraagd of bewoners het aanbod van parkeervoorzieningen ruim onvoldoende (1) vinden of juist ruim voldoende (10). Ook wordt in het zelfde onderzoek gevraagd of de bewoners de inrichting van de woonomgeving als zeer lelijk (1) of zeer mooi (10) beoordelen. De resultaten van deze vragen zijn opgenomen in figuur 4.2.

Figuur 4.2 - Beoordeling parkeervoorzieningen en inrichting woonomgeving 2005-2011 – Centrum



Bron: Wonen in Amsterdam 2005-2011

In stadsdeel Centrum zijn de bewoners niet erg tevreden over de parkeervoorzieningen in de buurt. Gemiddeld genomen beoordeelt men dit in 2011 met een 5,5. Dat is bijna een volpunt lager dan in de stad als geheel. Nog minder tevreden is men in de door ons onderzochte wijk: Burgwallen Oudezijde en Nieuwmarkt/Lastage waar men voor de parkeervoorzieningen in 2011 gemiddeld een 4,7 geeft. Kijken we naar de ontwikkeling sinds 2005 dan zien we dat zowel in het stadsdeel als geheel als in de wijk Burgwallen Oudezijde en Nieuwmarkt Lastage de beoordeling van de parkeervoorzieningen wel iets positiever is geworden maar het is nog steeds gemiddeld een onvoldoende.

In stadsdeel Centrum beoordelen de bewoners in 2011 de inrichting van de woonomgeving met een 7,2. Dat is hoger dan in de gemeente als geheel (6,8). In de wijk Burgwallen Oudezijde en Nieuwmarkt Lastage wordt de inrichting van de woonomgeving met een 7,0 beoordeeld. Dit is ten opzicht van eerdere jaren een lichte verbetering (in 2005: 6,8). Zowel in het stadsdeel als geheel als in de gemeente is het oordeel over de woonomgeving sinds 2005 niet wezenlijk veranderd.

#### **4.2.3 Onderzoeken stadsdeel onder de bevolking**

In stadsdeel Centrum zijn geen integrale onderzoeken onder de bevolking gedaan naar het draagvlak van de bewoners voor het parkeerbeleid. Wel is er in 2008 onderzoek gedaan onder vergunninghouders in twee gebieden in stadsdeel Centrum om de effecten te onderzoeken van een experiment om vergunninghouders uit het vergunninggebied CE-01 ook in CE-03 te laten parkeren.<sup>77</sup> Uit dit onderzoek blijkt ondermeer dat de vergunninghouders uit gebied CE-01 tevreden zijn over de mogelijkheid om in gebied CE-03 te parkeren, maar dat de vergunninghouders in CE-03 vinden dat het hierdoor lastiger wordt om een parkeerplek te vinden. Daarnaast heeft het stadsdeel in samenwerking met voormalig stadsdeel Westerpark in 2009 onderzoek laten doen naar draagvlak voor de Singelgrachtgarage onder bewoners en ondernemers.<sup>78</sup> Bijna 50% van de bewoners in de omliggende buurten vindt de bouw van een parkeergarage een goed idee. Bijna een kwart van de bewoners vindt het een slecht plan.

#### **4.2.4 Draagvlak onder bewoners<sup>79</sup>**

Met vijf bewoners uit de buurt Burgwallen-Oudezijde en Nieuwmarkt Lastage is nader gesproken over de parkeerproblemen in de buurt en de maatregelen die het stadsdeel daarvoor inzet. Als belangrijke problemen rond parkeren worden het gebrek aan parkeerplekken en de onaantrekkelijkheid voor bezoekers om met de auto te komen genoemd. Het is te duur en er is weinig parkeergelegenheid. Verder worden de wachtlijst voor vergunningen en de omvang van het parkeergebied als probleem rondom parkeren in het Centrum genoemd.

---

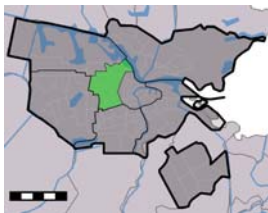
<sup>77</sup> Gemeente Amsterdam, O&S, *Onderzoek onder vergunninghouders CE-01 en CE-03 in stadsdeel Centrum*, maart 2008.

<sup>78</sup> Gemeente Amsterdam, O&S, *Parkeergarage Singelgracht, Marnix. Meningspeiling onder bewoners en ondernemers*, december 2009.

<sup>79</sup> Zie Bijlage 3 voor een beschrijving van de groepsgesprekken.

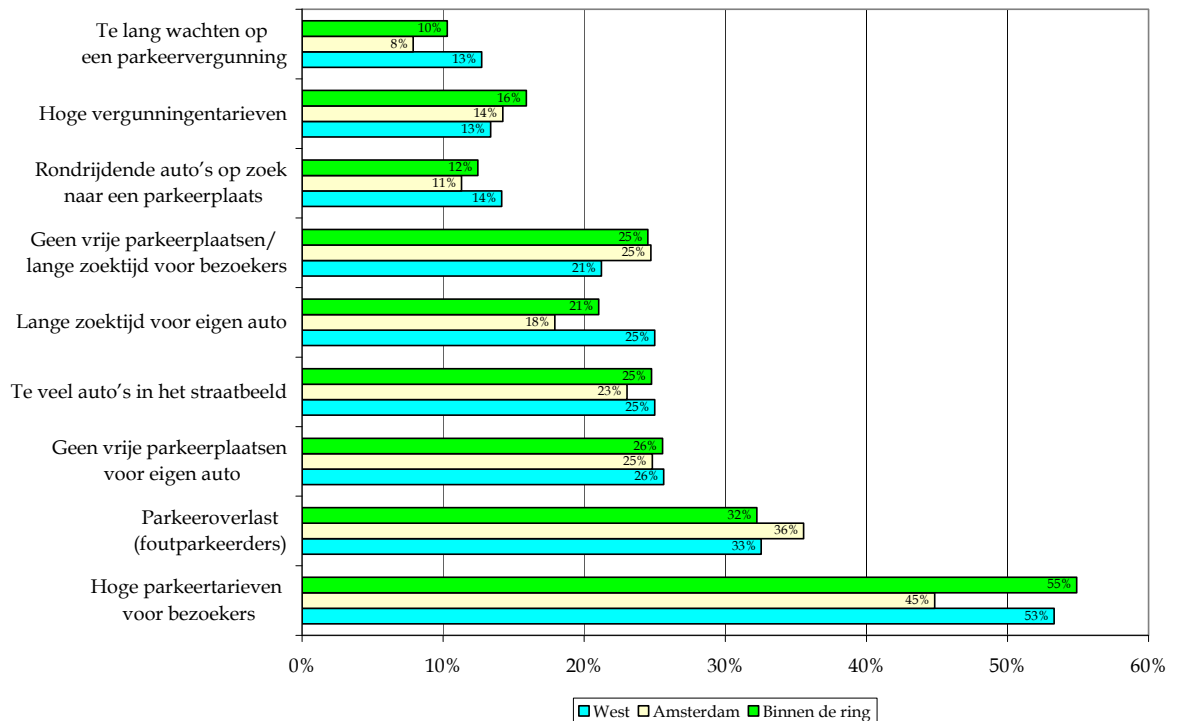
Voor de bewoners is het helder dat het stadsdeel streeft naar minder geparkeerde auto's op straat en dat het stadsdeel daarmee de leefbaarheid in de openbare ruimte wil verbeteren. Het beleid om meer parkeergarages te bouwen om zo het aantal auto's op straat te verminderen wordt positief beoordeeld. De bewoners wijzen er wel op dat het aantal beschikbare plaatsen op straat te veel wordt ingeperkt door het inrichten van laad- en losplekken en plekken voor elektrische auto's. Met name dit laatste wordt als "oneerlijk" ervaren.

### 4.3 West



#### 4.3.1 Grootste parkeerergernissen in het stadsdeel

Figuur 4.3 - Top drie parkeerergernissen 2012- West



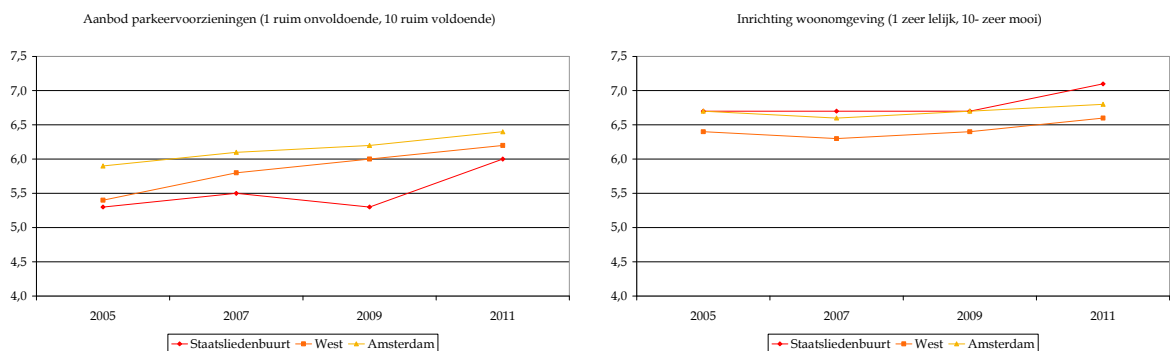
Bron: Onderzoek en statistiek april 2012, bewerking rekenkamer



De belangrijkste parkeerergernis van de bewoners in Stadsdeel West zijn de hoge parkeertarieven voor bezoekers. Van alle bewoners vindt 53% dat een van de drie belangrijkste parkeerergernissen in Stadsdeel West. Een derde van de inwoners van Stadsdeel West noemt de parkeeroverlast als gevolg van foutparkeerders als een van de drie grootste parkeerergernissen. Een kwart van de inwoners vindt het gebrek aan vrije parkeerplaatsen, de lange zoektijd voor een parkeerplek en het te veel aan auto's in het straatbeeld een van de drie grootste parkeerergernissen. Een op de vijf inwoners noemt de beschikbaarheid van vrije parkeerplaatsen en de daarbij horende zoektijd naar een parkeerplek als parkeerergernis. De lange wachttijd voor een parkeervergunning en de hoogte van de vergunningtarieven alsook rondrijdende auto's op zoek naar een parkeerplaats wordt door ongeveer één op de acht bewoners als belangrijke parkeerergernis gezien. Het stadsdeel wijkt nauwelijks af van het gemiddelde beeld van de stadsdelen binnen de ring.

### 4.3.2 Oordeel over parkeervoorzieningen en woonomgeving

Figuur 4.4 - Beoordeling parkeervoorzieningen en inrichting woonomgeving 2005-2011-West



Bron: Wonen in Amsterdam 2005-2011

In 2011 beoordelen de bewoners van Stadsdeel West de parkeervoorzieningen met een 6,2 en zijn daarmee iets negatiever over de parkeervoorzieningen dan in de stad als geheel (6,4). In de door ons onderzochte Staatsliedenbuurt is men iets negatiever (6,0) dan in het stadsdeel als geheel. De tevredenheid over de parkeervoorzieningen is in het stadsdeel wel verbeterd. In 2005 waardeerden de bewoners in het stadsdeel als geheel en in de Staatsliedenbuurt de parkeervoorziening nog gemiddeld met een onvoldoende (respectievelijk 5,4 en 5,3). In 2011 is de tevredenheid met bijna een vol punt toegenomen.

In stadsdeel West beoordelen de bewoners in 2011 de inrichting van de woonbuurt met een 6,6. Dat is iets lager dan in de stads als geheel (6,8). De bewoners van de Staatsliedenbuurt beoordelen de inrichting positiever (7,1) dan in het stadsdeel en de gemeente. Deze beoordeling is positiever dan in 2005. Toen beoordeelden de bewoners de inrichting van de woonbuurt met een 6,7. Ook in het stadsdeel als geheel is in

2011 de beoordeling van de inrichting van de woonbuurt iets positiever dan in 2005 (6,6 versus 6,4).

### 4.3.3 Onderzoeken stadsdeel onder bevolking

In maart 2012 heeft stadsdeel West een bevolkingsonderzoek laten uitvoeren om te bekijken op welk draagvlak onder de bevolking de maatregelen uit de parkeer- en fietsparkeernota konden rekenen.<sup>80</sup> Een groot deel van de bewoners is het eens met het hoofddoel van het stadsdeel: minder parkeerplekken op straat als er ondergrondse parkeerplekken zijn gerealiseerd (69% is het hiermee eens). Daarnaast zijn de bewoners in meerderheid positief over een aantal voorgenomen maatregelen:

- Gratis parkeren op zondag voorlopig behouden (86%)
- Parkeerplekken in winkelstraten- overdag voor fietsen, 's avonds en 's nachts voor auto's (61%)
- Parkeervergunning voor kleine auto's goedkoper dan voor grote auto's (57%)
- Ringparkeren (62%)

Ten aanzien van ringparkeren moet echter wel worden opgemerkt dat slechts een klein deel van de bewoners zegt daar zelf gebruik van te zullen maken (21%).

Iets minder bewoners zijn positief over het gelijktrekken van betaald parkeren in het hele stadsdeel – overall tot 24.00 (45%). Dat geldt met name voor de bewoners in Bos en Lommer waar nu tot 21.00 uur betaald parkeren geldt, daar vindt 21% van de bewoners dit een goed plan.

Naast dit onderzoek heeft het voormalige stadsdeel Westerpark in samenwerking met stadsdeel Centrum in 2009 onderzoek laten doen naar draagvlak voor de Singelgrachtgarage onder bewoners en ondernemers.<sup>81</sup> Bijna 50% van de bewoners in de omliggende buurten vindt de bouw van een parkeergarage een goed idee. Bijna een kwart van de bewoners vindt het een slecht plan.

### 4.3.4 Draagvlak onder bewoners<sup>82</sup>

Met negen bewoners uit de Staatsliedenbuurt is in een groepsgesprek nader gesproken over de parkeerproblemen in de buurt en de maatregelen die het stadsdeel daarvoor inzet. De bewoners zeggen dat er met name een hoge parkeerdruk is als er evenementen zijn in het Westerpark en op zondag vanwege bezoekers aan het Centrum. In de buurt kan gratis worden geparkeerd terwijl in het Centrum hoge parkeertarieven gelden. Sommige bewoners geven aan dat er op woensdag en zaterdagavond en op zondag lang gezocht moet worden naar een parkeerplek. Daarnaast worden de hoge parkeertarieven genoemd die het voor bezoekers door de weeks kostbaar maakt om bij bewoners langs te komen. Met betrekking tot de parkeervergunningen merken de bewoners op dat de wachttijden lang zijn en het onhandig is dat je eerst een auto moet hebben voor je op de wachtlijst kunt.

---

<sup>80</sup> Gemeente Amsterdam, O&S, Parkeer en Fietsparkeernota West, maart 2012

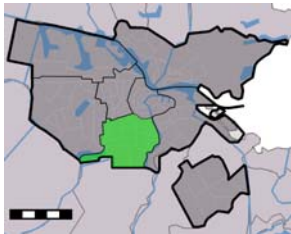
<sup>81</sup> Gemeente Amsterdam, O&S, Parkeergarage Singelgracht, Marnix. Meningspeiling onder bewoners en ondernemers, december 2009.

<sup>82</sup> Zie Bijlage 3 voor een beschrijving van de groepsgesprekken.

De bewoners weten dat het staddeel de openbare ruimte wil verbeteren door parkeerplekken op straat weg te halen en parkeren onder de grond te bevorderen. In de buurt zijn op verschillende plekken de stoepen verbreed. Ze beoordelen dit positief.

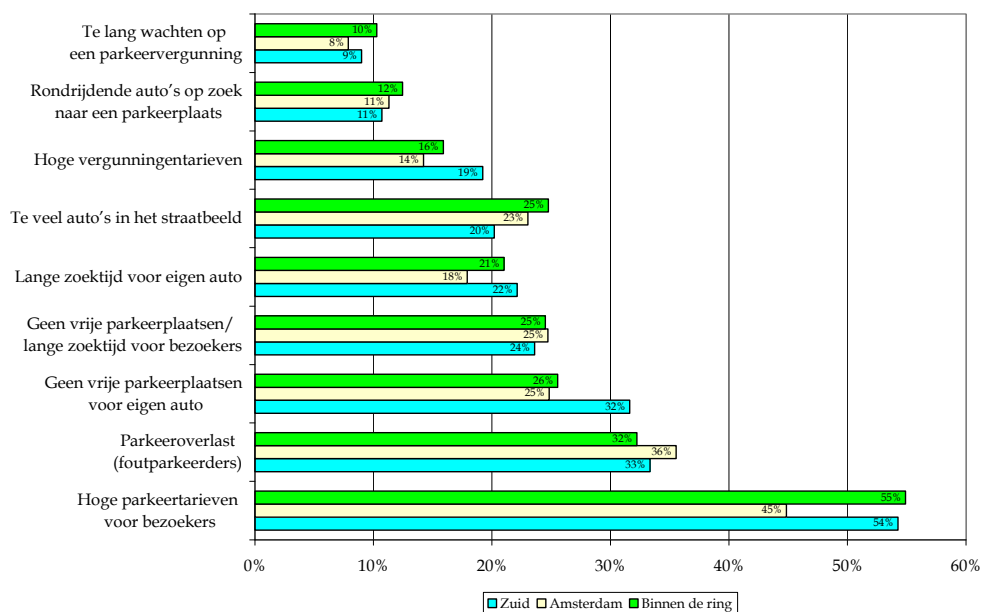
Kritischer zijn de bewoners over de kwaliteit van het OV en het ringparkeren. Van dit laatste ziet men met name veel beperkingen en wordt deze optie alleen overwogen als het gratis zou zijn. Ten aanzien van het OV wordt met name de slechte verbinding tussen de buurt en station Sloterdijk en het Centraal station genoemd. Ook is er geen goede verbinding tussen het P+R terrein op Sloterdijk en het Westergashuis-terrein, waardoor er parkeeroverlast in de buurt ontstaat.

#### 4.4 Zuid



##### 4.4.1 Grootste parkeerergernissen in het stadsdeel

Figuur 4.5 - Top drie parkeerergernissen 2012- Zuid

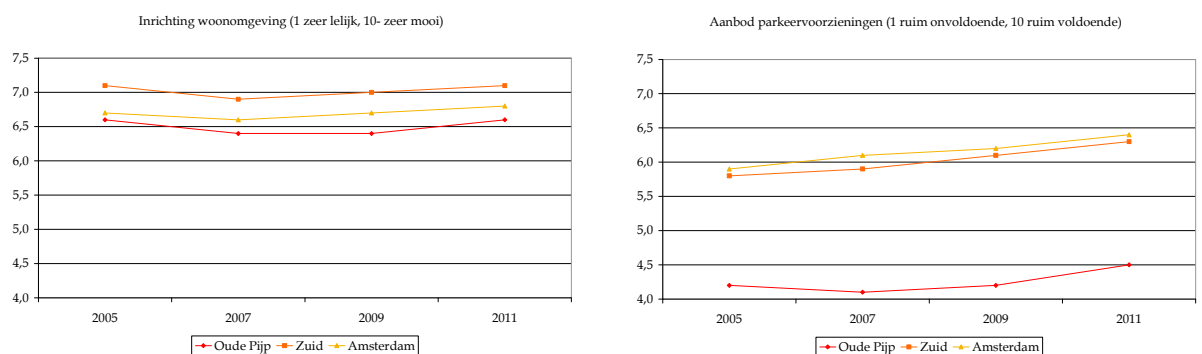


Bron: Onderzoek en statistiek april 2012, bewerking rekenkamer

In stadsdeel Zuid zijn de hoge parkeertarieven voor bezoekers een van de belangrijkste parkeerergernissen voor veel bewoners. Van alle bewoners noemt 54% het als een van de drie belangrijkste ergernissen. Ongeveer een derde van de bewoners noemt parkeeroverlast door foutparkeeders en het gebrek aan vrije parkeerplaatsen voor de eigen auto als belangrijke parkeerergernis. Wat betreft dit laatste wijkt stadsdeel Zuid af van het gemiddelde binnen de ring waar ongeveer een kwart het gebrek aan vrije parkeerplaatsen voor de eigen auto als een van de drie belangrijkste parkeerergernis ziet. Van de bewoners in Stadsdeel Zuid vindt 24% van de bewoners het gebrek aan vrije parkeerplaatsen voor bezoeker als belangrijke ergernis. Ongeveer een op de vijf bewoners vindt de lange zoektijd voor een parkeerplek voor de eigen auto en te veel auto's in het straatbeeld een van de drie belangrijkste parkeerergernissen. Dit laatste is een lager percentage dan binnen de gehele ring, waar een kwart van de bewoners dit als een van de drie belangrijkste parkeerergernissen noemt. Eveneens noemt één op de vijf bewoners hoge vergunningtarieven als een belangrijke parkeerergernis. Een relatief gering percentage noemt lang rondrijden van auto's op zoek naar een parkeerplek (11%) en te lang wachten op een parkeervergunning als parkeerergernis (9%). Hiermee wijken de bewoners van stadsdeel Zuid niet af van alle bewoners binnen de ring.

#### 4.4.2 Oordeel over parkeervoorzieningen en woonomgeving

Figuur 4.6 - Beoordeling parkeervoorzieningen en inrichting woonomgeving 2005-2011- Zuid



Bron: Wonen in Amsterdam 2005-2011

In 2011 beoordelen de inwoners van Stadsdeel Zuid de parkeervoorzieningen in de buurt met gemiddeld een 6,4. Dit rapportcijfer is vergelijkbaar met dat voor de gehele stad. In de door ons onderzochte wijk de Pijp is men beduidend negatiever over de parkeervoorzieningen in de buurt. De bewoners beoordelen dit in 2011 met een 4,5. In het stadsdeel is de tevredenheid over de parkeervoorzieningen toegenomen van een 5,8 in 2005 naar een 6,4 in 2011. het stadsdeel laat een vergelijkbaar beeld zien als de gehele stad. Ook de tevredenheid over de parkeervoorzieningen in de Pijp is sinds 2005 toegenomen, alleen de verbetering is minder groot dan in het stadsdeel als geheel (van een 4,3 naar een 4,5).

In stadsdeel Zuid beoordelen de bewoners in 2011 de inrichting van de woonbuurt met een 7,1. Dat is hoger dan in de stad als geheel (6,8). In de Oude Pijp is men negatiever (6,6) dan in het stadsdeel en de gemeente. Zowel in het stadsdeel als in de Oude Pijp is de beoordeling van de inrichting van de woonbuurt sinds 2005 niet veranderd.

#### **4.4.3 Onderzoeken stadsdeel onder de bevolking**

In stadsdeel Zuid zijn geen onderzoeken onder de bevolking gedaan naar het draagvlak van de bewoners voor het parkeerbeleid. Wel is er in 2010 in het voormalige stadsdeel Oud-Zuid en in 2011 in stadsdeel Zuid een onderzoek onder de bewoners geweest naar het draagvlak voor een parkeergarage in de Frans Hals buurt (Boerenwetering). De deelnemers aan beide onderzoeken zijn in meerderheid positief over de bouw van een parkeergarage als oplossing voor de parkeerdruk. Beide onderzoeken kenmerken zich echter door een lage response (lager dan 10%).<sup>83</sup>

#### **4.4.4 Draagvlak onder bewoners<sup>84</sup>**

Met zeven bewoners uit de Oude Pijp is in een groepsgesprek nader gesproken over de parkeerproblemen in de buurt en de maatregelen die het stadsdeel daarvoor inzet. De bewoners zijn zeer ontevreden over de parkeervoorzieningen in de buurt en ergeren zich aan de foutparkeerders waar niet tegen opgetreden wordt. De parkeertarieven zijn hoog en dat vindt men met name vervelend voor het bezoek. Verder vindt men dat in de Pijp er te veel blik op straat staat en er te weinig groen in de buurt is. Ten aanzien van het vergunningenbeleid heeft men gemengde oordelen over de omvang van het gebied en de hoogte van de tarieven. De een vindt het gebied te klein, en ander noemt de nadelen van een groot gebied (veel lopen). Sommige bewoners vinden het vergunningtarief aan de hoge kant en anderen vinden dat het wel mee valt.

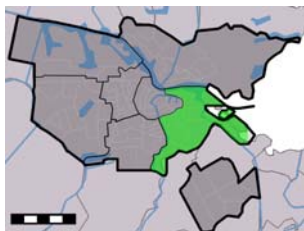
De bewoners vinden dat het stadsdeel niet veel aan het parkeerprobleem doet en ook hebben ze geen idee wat het stadsdeel met het parkeerbeleid wil bereiken. Ze vinden dat het stadsdeel meer moet inzetten op handhaving bij foutparkeren omdat dat gevaarlijke situaties met zich mee brengt. Alternatieve middelen van vervoer (Car2go, Greenwheels) worden niet omarmd. Wel is men in de Oude Pijp goed te spreken over de kwaliteit van het openbaar vervoer.

---

<sup>83</sup> Gemeente Amsterdam, O&S, *parkeergarage Frans Halsbuurt*, oktober 2009 en Ennëus, *Rapport uitkomsten draagvlakonderzoek Boerenweteringgarage*, oktober 2011.

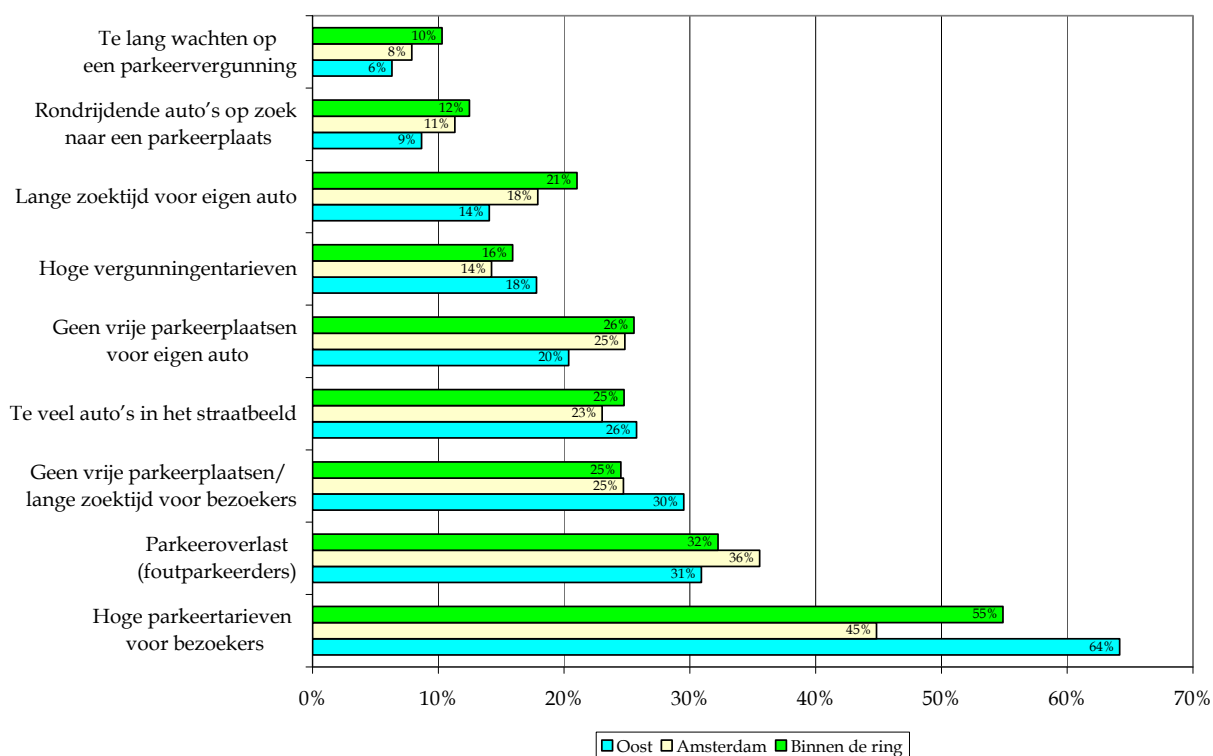
<sup>84</sup> Zie Bijlage 3 voor een beschrijving van de groepsgesprekken.

## 4.5 Oost



### 4.5.1 Grootste parkeerergernissen in het stadsdeel

Figuur 4.7 - Top drie parkeerergernissen 2012 – Oost



Bron: Onderzoek en statistiek april 2012, bewerking rekenkamer<sup>85</sup>

<sup>85</sup> De percentages voor de gemeente Amsterdam wijken af van percentages in het rapport Parkeren in Amsterdam. Parkeerproblemen in de stad (O&S, april 2012) omdat wij, anders dan O&S, bij de berekening de steekproef hebben gewogen naar omvang van het stadsdeel en O&S.

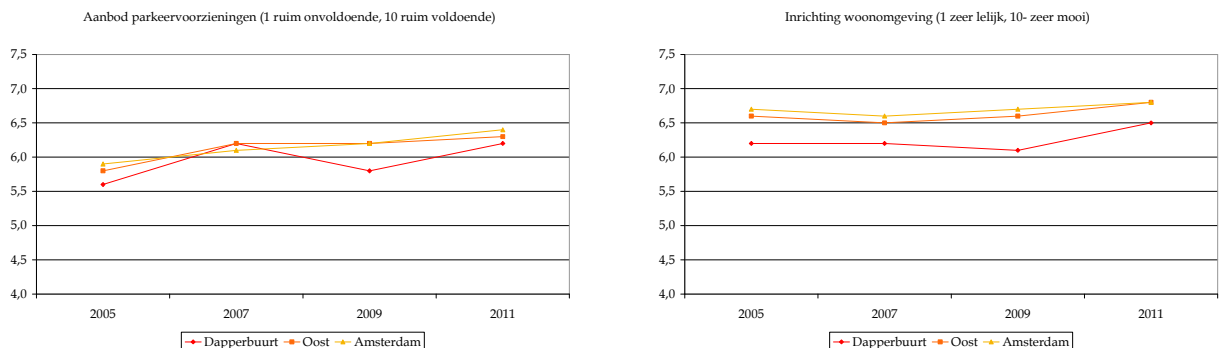
De bewoners van Stadsdeel Oost noemen het meest vaak de hoge parkeertarieven voor bezoekers als een van de drie belangrijkste parkeerergernissen. Hiermee wijken de bewoners van Oost niet af van de bewoners van Amsterdam en de bewoners binnen de ring. Wel is het percentage bewoners dat dit als belangrijkste parkeerergernis noemt (64%) beduidend hoger dan binnen de ring (55%) en in de stad (45%).

Ongeveer een derde van de bewoners in Oost vindt de parkeeroverlast door fout-parkeerders en dat er geen vrije parkeerplaatsen voor bezoekers zijn, ook een belangrijke ergernis. In Oost is het percentage dat geen vrije parkeerplaatsen voor bezoekers als belangrijkste ergernis noemt hoger dan in de overige stadsdelen binnen de ring. Van alle bewoners noemt ongeveer een kwart het te veel aan auto's op straat als belangrijke ergernis. Dat is vergelijkbaar met de andere stadsdelen binnen de ring of binnen de rest van Amsterdam.

Een vijfde van de bewoners vindt het gebrek aan vrije parkeerplaatsen voor de eigen auto een belangrijke ergernis. Dit percentage is echter lager (20%) dan bij alle bewoners binnen de ring (25%)

#### 4.5.2 Oordeel over parkeervoorzieningen en woonomgeving

Figuur 4.8 - Beoordeling parkeervoorzieningen en inrichting woonomgeving 2005-2011 – Oost



Bron: Wonen in Amsterdam 2005-2011

De bewoners van Oost beoordelen de parkeervoorzieningen in 2011 met een voldoende (6,3) en ligt daarmee op een vergelijkbaar niveau als de gehele stad (6,4). Ook de tevredenheid over de parkeervoorziening in de Dapperbuurt wijkt in 2011 niet erg af (6,2) van het algehele beeld in het stadsdeel en in de gemeente. De ontwikkeling van de tevredenheid over de parkeervoorzieningen laat een licht positieve trend zien. Lag de gemiddelde tevredenheid over de parkeervoorzieningen in het stadsdeel Oost en in de Dapperbuurt net onder de 6 (5,6 en 5,8) dat is in de periode 2005-2011 licht verbeterd naar respectievelijk een 6,3 en een 6,2.

In Stadsdeel Oost beoordelen de bewoners de inrichting van de woonomgeving met een 6,8. Dat is vergelijkbaar met het gemiddelde oordeel in de gehele stad (6,8). In de Dapperbuurt is men iets negatiever over de inrichting van de woonomgeving (6,5) dan in het gehele stadsdeel. De beoordeling van de inrichting van de woonbuurt is in 2011 in vergelijking met 2005 zowel in de Dapperbuurt als in het gehele stadsdeel licht verbeterd.

#### **4.5.3 Onderzoeken stadsdeel onder de bevolking**

In stadsdeel Oost zijn geen integrale onderzoeken onder de bevolking gedaan naar het draagvlak van de bewoners voor parkeerbeleid. Wel heeft het stadsdeel in 2011 een onderzoek laten doen naar de 10-centszones in het stadsdeel.<sup>86</sup> Een van de conclusies uit het onderzoek is dat bewoners vinden dat door invoering van de 10-cent zones het lastiger is geworden om in de buurt te parkeren.

#### **4.5.4 Draagvlak onder bewoners<sup>87</sup>**

Met zeven bewoners uit de Dapperbuurt in Stadsdeel Oost is een groepsgesprek gevoerd over de parkeerproblemen in de buurt en de maatregelen die het stadsdeel daartegen neemt. De bewoners noemen de kleine parkeerplekken als probleem evenals de hoogte van de parkeertarieven. Dit laatste werkt beperkend voor bezoekers. De aanwezige Dappermarkt zorgt vooral op zaterdag voor problemen. In de avonduren is de parkeerdruk wisselend volgens deze bewoners. Wel constateren de bewoners op veel verschillende plekken overlast door dubbel parkeren. Ook zijn er volgens de bewoners veel ontheffingen bijvoorbeeld voor gehandicapten en canta's maar is de controle daarop te beperkt.

De bewoners hebben geen helder beeld wat het stadsdeel met het parkeerbeleid wil bereiken. Ze vinden dat er geen parkeerplekken moeten verdwijnen, maar als plekken op straat worden vervangen door plekken in parkeergarages dan is dat geen probleem, als er maar niet meer voor moet worden betaald of bewoners ver moeten lopen.

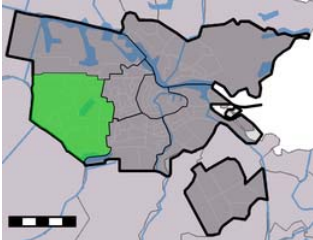
---

<sup>86</sup> SOAB, *Evaluatie 10-centszones Stadsdeel Oost, Amsterdam*, november 2011.

<sup>87</sup> Zie Bijlage 3 voor een beschrijving van de groepsgesprekken.

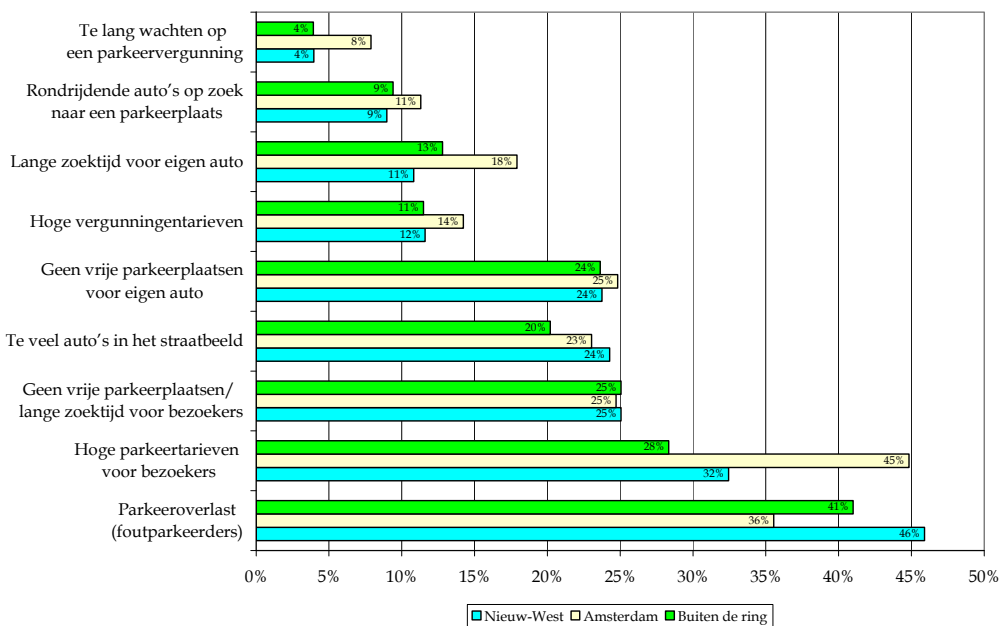


## 4.6 Nieuw-West



### 4.6.1 Grootste parkeerergnissen in het stadsdeel

Figuur 4.9 - Top drie parkeerergnissen 2012- Nieuw-West



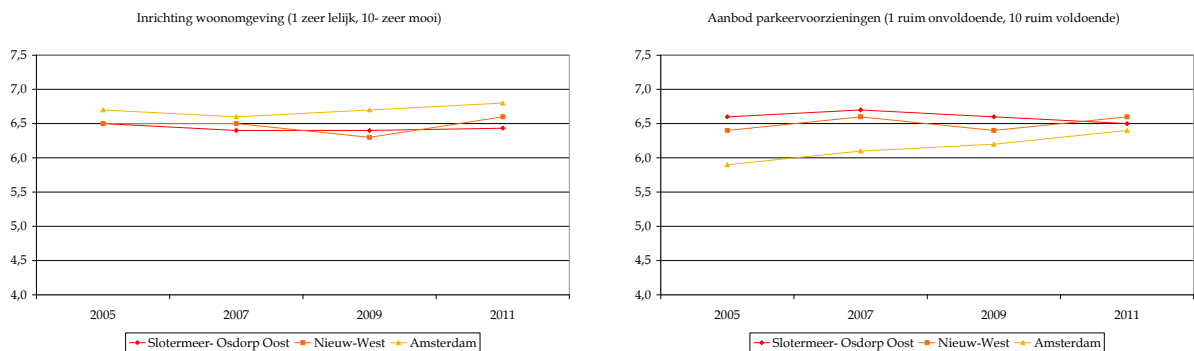
Bron: Onderzoek en statistiek april 2012, bewerking rekenkamer

In Nieuw-West is de grootste parkeerergnis de parkeeroverlast door foutparkeerders (46%). Dit percentage is aanzienlijk hoger dan in geheel Amsterdam (36%), maar komt overeen met het percentage van alle stadsdelen buiten de Ring (41%). Daarna komt als belangrijke parkeerergnis in Nieuw-West de hoge parkeertarieven voor bezoekers (32%). Dit percentage is aanzienlijk lager dan in de gehele stad (45%) en iets hoger in vergelijking met alle stadsdelen buiten de ring (26%). Ongeveer een kwart van de inwoners noemt het gebrek aan vrije parkeerplaatsen voor bezoekers en bewoners en te veel auto's in het straatbeeld een belangrijke parkeerergnis. Minder vaak worden hoge vergunningentarieven, lange zoektijd voor een parkeerplek voor de

eigen auto, rondrijdende auto's op zoek naar een parkeerplek en de wachttijd voor parkeervergunningen genoemd. Dat laatste is niet zo vreemd omdat er in stadsdeel Nieuw-West geen wachtlijst voor parkeervergunningen bestaat.

#### 4.6.2 Oordeel over parkeervoorzieningen en woonomgeving

Figuur 4.10 - Beoordeling parkeervoorzieningen en inrichting woonomgeving 2005-2011- Nieuw-West



Bron: Wonen in Amsterdam 2005-2011

De inwoners van stadsdeel Nieuw-West waarderen de parkeervoorzieningen in 2011 met een 6,6. In de periode 2005-2011 is de tevredenheid over parkeervoorzieningen niet wezenlijk veranderd. Ook in de door ons onderzochte wijken Sloterveer en Osdorp is de tevredenheid over parkeervoorzieningen in deze periode niet wezenlijk veranderd. Het rapport cijfer schommelt rond de 6,5. De toegenomen tevredenheid over parkeervoorzieningen in de buurt in de gehele stad is in Nieuw-West niet zichtbaar.

In Stadsdeel Nieuw-West beoordelen de bewoners in de 2011 de inrichting van de woonomgeving met een 6,6. Dat is lager dan in de Stad als geheel (6,8). In Sloterveer-Osdorp Oost is men negatiever (6,4) over de inrichting van de woonbuurt dan in het stadsdeel en de gemeente. Sinds 2005 is de beoordeling van de inrichting van de woonbuurt niet wezenlijk veranderd. Hiermee wijken het stadsdeel en de buurt niet af van het algemene beeld in de stad.

### **4.6.3 Onderzoeken stadsdeel onder de bevolking**

In Stadsdeel Nieuw-West is geen integraal onderzoek naar het draagvlak voor het parkeerbeleid onder de bewoners uitgevoerd. In 2012 is echter wel een evaluatie uitgevoerd naar de invoering van betaald parkeren in Slotervaart 2. Hierbij is onder meer aan de bewoners gevraagd of ze tevreden zijn over de invoering van betaald parkeren en of betaald parkeren moet worden teruggedraaid. Van de bewoners vond 44% dat betaald parkeren moest worden teruggedraaid. Ongeveer de helft van de bewoners is ontevreden over betaald parkeren en 68% vindt de tarieven te hoog.<sup>88</sup>

### **4.6.4 Draagvlak onder bewoners<sup>89</sup>**

Met acht bewoners in Nieuw-West die in Slotermeer of Osdorp Oost wonen is in een groeps gesprek nader gesproken over de parkeerproblemen in de buurt en de maatregelen die het stadsdeel daarvoor inzet. Er zijn voldoende parkeervoorzieningen in de buurt. Die kunnen door bewoners echter niet goed worden benut vanwege langparkeerders. Dat doet zich vooral voor rondom tram- en metrohaltes met een verbinding naar Schiphol of naar het Centrum. Het goede openbaar vervoer in het stadsdeel wordt gezien als de oorzaak van het parkeerprobleem. Daarnaast constateren de bewoners dat de handhaving op foutparkeerders zeer wisselend is. In sommige gebieden gaat dat goed maar in ander wordt tegen fout parkeren nauwelijks opgetreden. De bewoners die in een blauwe zone wonen zijn positief over de invoering daarvan, maar realiseren zich dat het parkeerprobleem dan verplaatst naar aangrenzende buurten. De bewoners zijn tegen betaald parkeren in hun woonwijk. Rondom winkelcentra ziet men dat bezoekers weinig gebruik maken van de parkeergarages omdat daarvoor betaald moet worden.

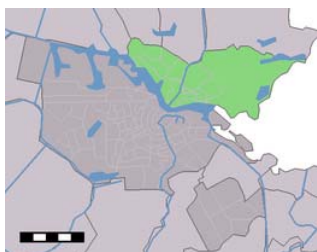
De bewoners hebben vrijwel geen idee wat het stadsdeel met het parkeerbeleid wil bereiken. Ze vinden dat het stadsdeel vrij willekeurig parkeerplekken laat verdwijnen. En blauwe zones worden volgens de bewoners vaak onder druk van buurten ingevoerd. Het stadsdeel heeft hier volgens de bewoners geen eigen visie op.

---

<sup>88</sup> Regioplan, *Evaluatie betaald parkeren Slotervaart 2*, oktober 2012.

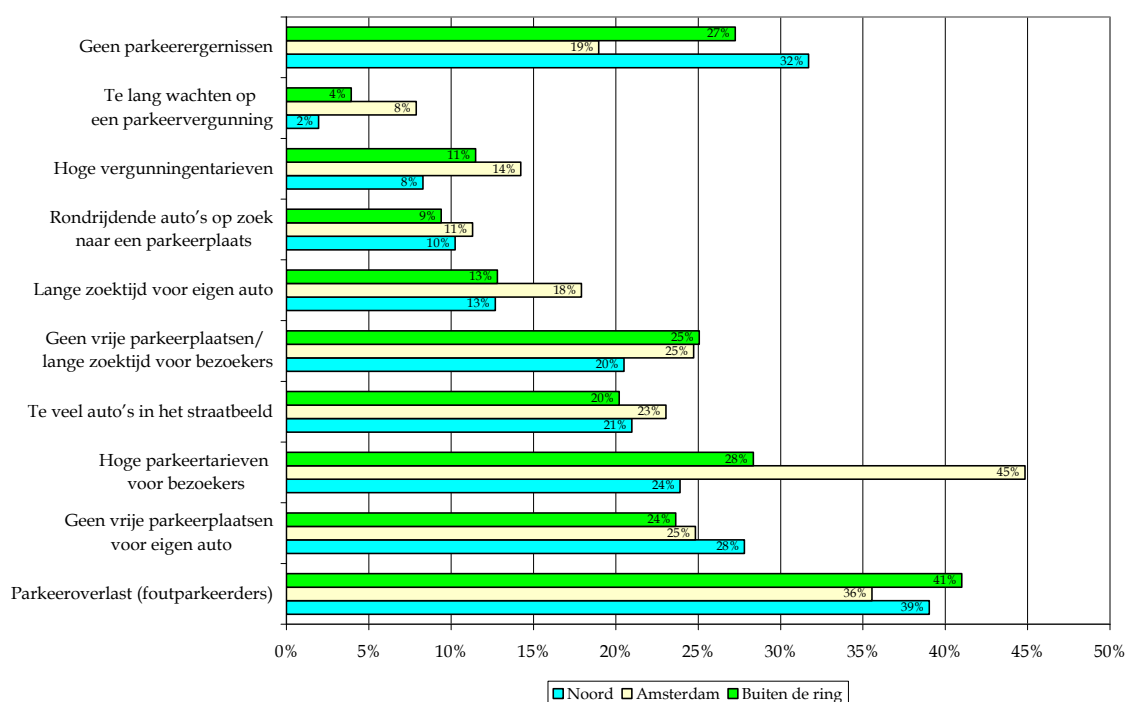
<sup>89</sup> Zie Bijlage 3 voor een beschrijving van de groeps gesprekken.

## 4.7 Noord



### 4.7.1 Grootste parkeerergernissen in het stadsdeel

Figuur 4.11 - Top drie parkeerergernissen 2012- Noord



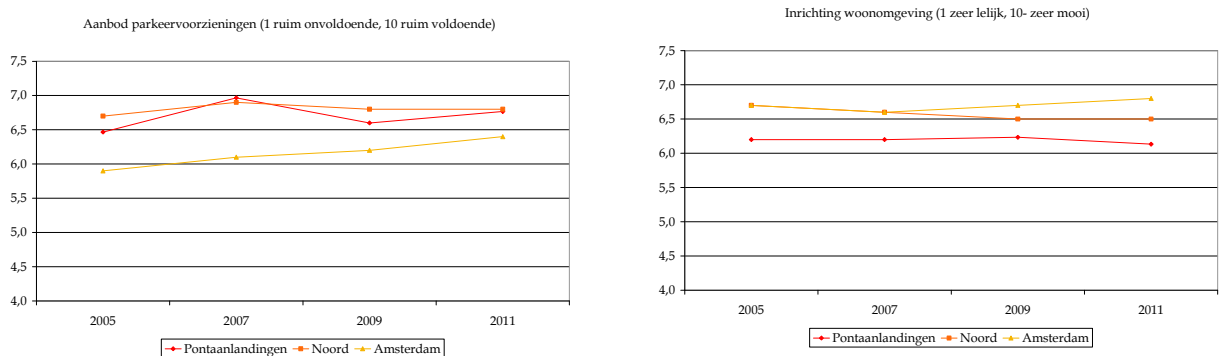
Bron: Onderzoek en statistiek april 2012, bewerking rekenkamer

In Noord heeft bijna een derde van de bewoners geen parkeerergernissen (32%). Dit percentage is veel hoger dan in Amsterdam (14%) en iets hoger dan in alle stadsdelen buiten de ring (27%). De belangrijkste Top3 parkeerergernis in Noord is parkeeroverlast door foutparkeerders (39%). Dit percentage is vergelijkbaar met het percentage bewoners buiten de ring dat dit als een belangrijke parkeerergernis noemt. Ongeveer een kwart van de inwoners van Noord vindt de hoge parkeertarieven voor bezoekers een van de drie belangrijkste parkeerergernissen. Dit percentage is wel veel lager dan in de stad als geheel (45%). Eveneens een kwart van de inwoners van Noord noemt het gebrek van vrije parkeerplaatsen voor de eigen auto als belangrijke parkeer-

ergernis. Ongeveer een op de vijf inwoners noemt het gebrek aan vrije parkeerplaatsen voor bezoekers en te veel auto's in het straatbeeld als een van de drie belangrijkste parkeerergernissen. Minder vaak worden te lang wachten op vergunningen en de hoogte van vergunningtarieven genoemd. De bewoners van Noord wijken hiermee niet erg af van alle bewoners buiten de ring.

#### 4.7.2 Oordeel over parkeervoorzieningen en woonomgeving

Figuur 4.12 - Beoordeling parkeervoorzieningen en inrichting woonomgeving 2005-2011- Noord



Bron: Wonen in Amsterdam 2005-2011

In Stadsdeel Noord waardeert men de parkeervoorzieningen in de buurt met een 6,8. Deze waardering is sinds 2005 nauwelijks veranderd. De waardering voor de parkeervoorzieningen ligt in Noord hoger dan in de gehele stad (6,4 versus 6,8). In de door ons onderzochte wijken is men gemiddeld genomen in 2011 net zo tevreden over de parkeervoorzieningen als in het gehele stadsdeel. In vergelijking met 2005 is de tevredenheid over de parkeervoorzieningen hier iets verbeterd (van een 6,5 naar een 6,8).

De bewoners van stadsdeel Noord beoordelen in 2011 de inrichting van de woonomgeving met een 6,5. Dit is lager dan in de stad als geheel (6,8). Rondom de pontaanlandingsgebieden is de waardering voor de inrichting van de woonomgeving negatievere (6,1). In vergelijking met 2005 is de beoordeling van de inrichting van de woonomgeving in het stadsdeel iets verslechterd (van 6,7 naar 6,5). In de gebieden rond de pontaanlandingen is het oordeel over de inrichting van de woonomgeving nauwelijks veranderd.

#### 4.7.3 Onderzoeken stadsdeel onder de bevolking

Stadsdeel Noord heeft op verschillende momenten onderzoek gedaan onder de bewoners om ze te raadplegen over oplossingen voor parkeeroverlast. In 2010 is er een onderzoek gedaan onder de bewoners in de schilgebieden rond winkelcentrum boven 't IJ en bij de pontaanlandingsgebieden. Hierbij is onder meer gevraagd hoe men aankeek tegen eventuele invoering van betaald parkeren of de invoering van een blauwe zone. Over de invoering van betaald parkeren was men in meerderheid negatief (meer dan 70%). Positiever waren de bewoners over de eventuele invoering

van een blauwe zone.<sup>90</sup> In 2012 heeft het stadsdeel een uitgebreid onderzoek gedaan onder de inwoners in Noord.<sup>91</sup> Hierbij is de mening van de bewoners gevraagd over vier mogelijke scenario's voor het parkeerbeleid in Noord. Wederom komt daar uit naar voren dat men erg negatief is over de eventuele invoering van betaald parkeren in het hele stadsdeel. Veel positiever is men over maatwerk en overal vrij parkeren in het stadsdeel

#### **4.7.4 Draagvlak onder bewoners<sup>92</sup>**

Met zeven bewoners in Noord die in de buurt van de pontaanlandingen wonen is in een groeps gesprek nader gesproken over de parkeerproblemen in de buurt en de maatregelen die het stadsdeel daarvoor inzet. Bewoners van Overhoeks zijn ontevreden over parkeervoorzieningen. Bij het nieuwe complex bestond de verplichting om een parkeerplek in de parkeergarage te kopen of te huren. Deze verplichting is komen te vervallen met als gevolg dat er veel op straat geparkeerd wordt. Tevens is de blauwe zone nog niet doorgevoerd waardoor er veel geparkeerd wordt door mensen die niet in de buurt wonen. Dan gaat het om mensen die in de stad wonen of werken en toeristen die de auto parkeren en met de pont de stad in gaan. Binnenkort wordt wel een blauwe zone ingevoerd maar niet iedereen denkt dat het veel gaat helpen, omdat binnen de blauwe zone 2,5 uur geparkeerd mag worden. In de andere gebieden rond de pontaanlandingen is er veel overlast door foutparkeerders waar onvoldoende tegen wordt opgetreden.

De bewoners weten niet goed wat het stadsdeel met het parkeerbeleid wil bereiken. De algemene indruk is dat het stadsdeel erg passief en reactief is en geen toekomstvisie heeft. Men heeft wel gehoord dat het stadsdeel parkeren op maat wil in voeren, maar men vreest dat het stadsdeel de problematiek onvoldoende onderkent. De blauwe zone rond de pontaanlanding bij het IJ-plein heeft wel de parkeeroverlast verholpen.

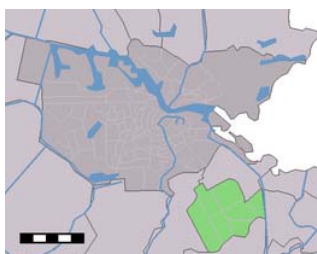
---

<sup>90</sup> Gemeente Amsterdam, O&S, *Meningspeiling oplossing parkeeroverlast*, december 2010

<sup>91</sup> Gemeente Amsterdam, O&S, *Meningspeiling parkeerbeleid Noord*, november 2012

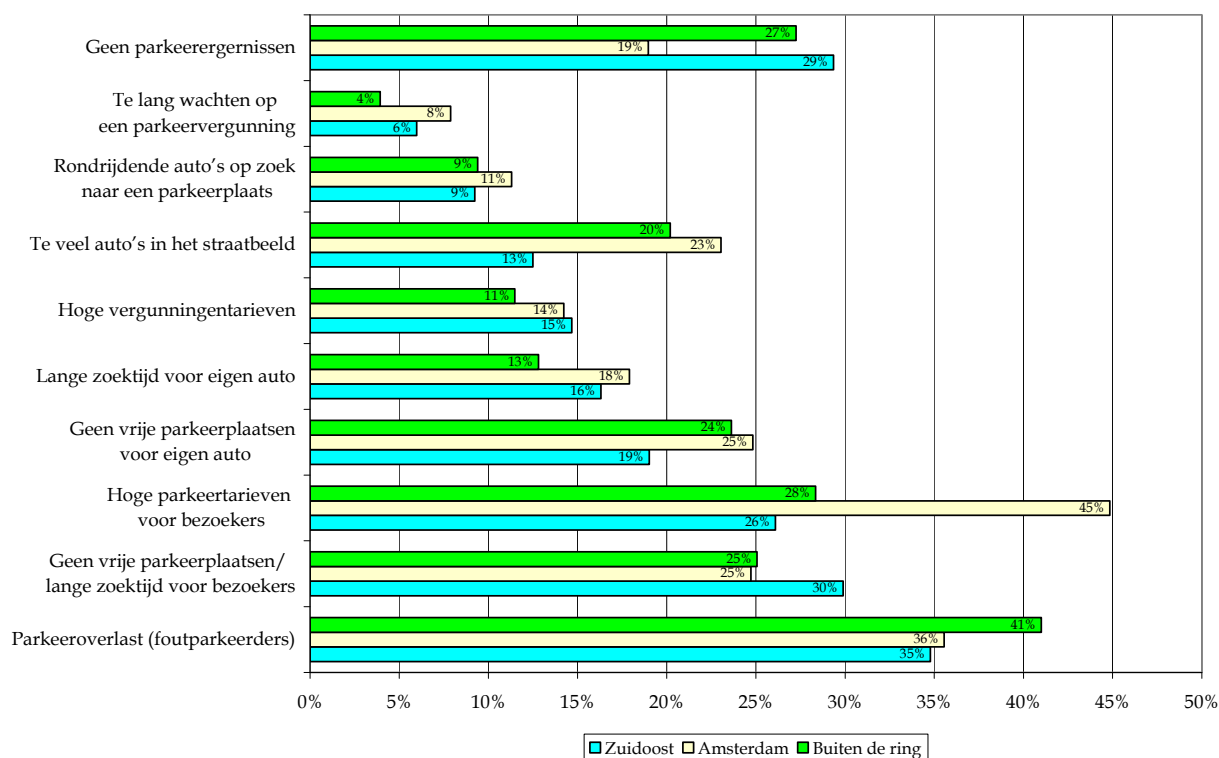
<sup>92</sup> Zie Bijlage 3 voor een beschrijving van de groeps gesprekken.

## 4.8 Zuidoost



### 4.8.1 Grootste parkeerergernissen in het stadsdeel

Figuur 4.13 - Top drie parkeerergernissen 2012- Zuidoost

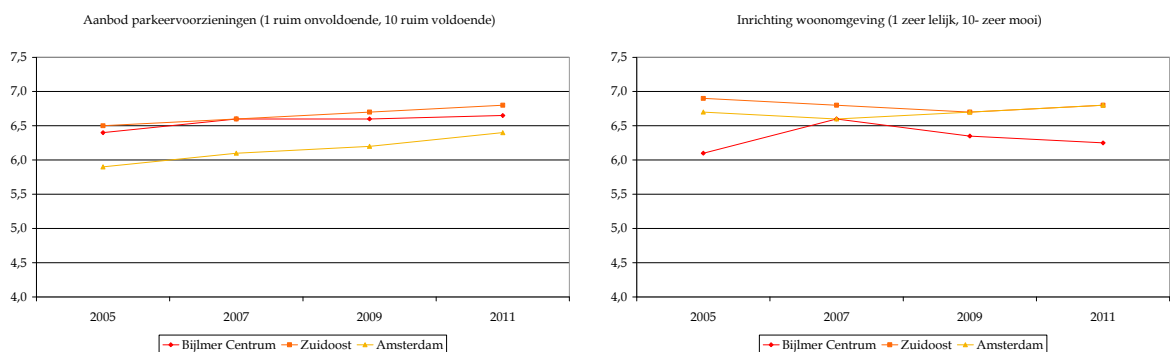


Bijna een derde van de inwoners (29%) in Zuidoost kent geen parkeerergernissen. Dat is iets meer dan alle bewoners buiten de ring. In Zuidoost wordt door de bewoners de parkeeroverlast door foutparkeerders het vaakst (35%) genoemd als parkeerergernis. Dit percentage is wel lager dan van alle bewoners buiten de ring (41%) en ligt op het zelfde niveau als in de stad als geheel. Ongeveer een derde (30%) van de bewoners vindt het gebrek aan vrije parkeerplaatsen voor bezoekers en de daaraan gekoppelde lange zoektijd een belangrijke parkeerergernis. Dit percentage is hoger dan bij alle bewoners buiten de ring en in de stad als geheel. Veel minder vaak dan in de stad als

geheel worden de hoge parkeertarieven voor bezoekers genoemd (26% versus 45%). Dat is niet zo verwonderlijk omdat er slechts in een beperkt deel van Zuidoost betaald parkeren is ingevoerd. In Zuidoost noemen de bewoners de aanwezigheid van te veel auto's in het straatbeeld minder vaak als parkeerergernis dan in de stad of binnen alle stadsdelen buiten de ring.

#### 4.8.2 Oordeel over parkeervoorzieningen en woonomgeving

Figuur 4.1 - Beoordeling parkeervoorzieningen en inrichting woonomgeving - Zuidoost



Bron: Wonen in Amsterdam 2005-2011

In Stadsdeel Zuidoost waardeert men de parkeervoorzieningen in de buurt met een 6,8 in 2011. Deze waardering is sinds 2005 licht toegenomen (was een 6,5). In Zuidoost is men meer tevreden over de parkeervoorzieningen in de buurt dan in de stad als geheel. De mate waarin de tevredenheid over parkeervoorzieningen in de stad is toegenomen (van 5,9 naar 6,4) treffen we niet in gelijke mate aan in Stadsdeel Zuidoost. In de door ons onderzochte wijk Bijlmer-centrum ligt de tevredenheid over de parkeervoorzieningen op een iets lager niveau dan in het stadsdeel als geheel (6,6 versus 6,8).

De bewoners van stadsdeel Zuidoost beoordelen in 2011 de inrichting van hun woonomgeving met een 6,8. Dat is vergelijkbaar met de beoordeling in de gehele stad van de inrichting van de woonomgeving (6,8). In de wijk Bijlmer-Centrum is men in 2011 negatiever over de inrichting van de woonomgeving (6,3). In vergelijking met 2005 is de waardering voor de inrichting van de woonomgeving iets verbeterd (van 6,1 naar 6,3). In het stadsdeel als geheel is de gemiddelde waardering nauwelijks veranderd (van 6,9 naar 6,8).

#### 4.8.3 Bevolkingsonderzoek stadsdeel

Stadsdeel Zuidoost heeft in 2011 een parkeerenquête onder haar bewoners uitgevoerd in Bijlmer Centrum. In de enquête is gevraagd naar de ervaren parkeeroverlast, de tevredenheid over parkeerhandhaving en de opvattingen over de invoering van betaald parkeren. De response op de enquête was laag, van alle bewoners die de enquête hadden ontvangen heeft slechts 18% deze ingevuld.



Van de bewoners in Bijlmer Centrum die de enquête hebben ingevuld ervaart een belangrijk deel geen parkeerproblemen (60%). Er zijn echter wel grote verschillen tussen de buurten in de mate waarin parkeerproblemen worden ervaren. Het grootste deel van de bewoners dat parkeerproblemen ervaart is te vinden in de H-buurt (56%), het minst worden parkeerproblemen ervaren in de Venserpolder (23%). Van de bewoners in Bijlmer Centrum is 78% negatief over de invoering van betaald parkeren. De bewoners in Bijlmer Centrum zijn in meerderheid tevreden over de parkeerhandhaving in de blauwe zone (56%), hoewel hier ook een groot verschil tussen de buurten te zien is. Het meest tevreden is men in de F-buurt (65%) en het minst in de Vogeltjeswei (45%).<sup>93</sup>

#### 4.8.4 Draagvlak onder bewoners<sup>94</sup>

Met zeven bewoners die in Bijlmer Centrum wonen is in een groepsgesprek nader gesproken over de parkeerproblemen in de buurt en de maatregelen die het stadsdeel daarvoor inzet. De bewoners zijn van mening dat er voldoende voorzieningen zijn, maar die worden vaak door anderen gebruikt dan de bewoners zelf. Het gaat dan om werknemers op het Bijlmerplein, bezoekers van evenementen en winkelend publiek. Er is onder de bewoners grote onvrede over de invoering van betaald parkeren. Dat zou volgens de meeste bewoners nooit gebeuren, anderen vinden het een minder groot bezwaar omdat de wereld nu eenmaal verandert. Ook vinden de bewoners het vervelend dat bezoekers maar voor maximaal 1 uur in sommige delen van de betaald parkeerzone mogen parkeren. Daarnaast vinden de bewoners dat de handhaving in de blauwe zones te kort schiet. Ook vinden de bewoners dat parkeergarages onvoldoende worden benut. Dat geldt zowel voor de garage waar wel als waar niet voor betaald hoeft te worden. Oorzaken voor het niet benutten zijn volgens de bewoners de kosten en het gevoel van onveiligheid bij bezoekers van de Bijlmer.

De bewoners hebben geen helder beeld bij wat het stadsdeel met het parkeerbeleid wil bereiken. Ook de inhoud van het beleid leidt soms tot onbegrip: waarom mag een bewoner geen vergunning kopen als hij een garageplek heeft. Er is op zich ruimte genoeg in Zuidoost. De invoering van betaald parkeren wordt vooral als middel van het stadsdeel gezien om geld te verdienen.

## 4.9 Conclusie

### *Parkeerergermissen*

Er is een onderscheid tussen de stadsdelen binnen en de stadsdelen buiten de ring waar het gaat om de top drie van parkeerergermissen. Binnen de ring worden met name de hoge tarieven voor bezoekers als belangrijkste ergeren genoemd (55% van de bewoners). Er zijn echter grote verschillen tussen de stadsdelen binnen de ring. In Centrum noemt 46% dit de belangrijkste parkeerergermissen en in Oost is dit 64%. Op de tweede plaats van parkeerergermissen staat binnen de ring parkeeroverlast als gevolg

---

<sup>93</sup> Stadsdeel Zuidoost, Overzicht uitkomsten Parkeerenquête 2011 Vogeltjeswei, F buurt, H-buurt, Venserpolder-Zuid, 2011.

<sup>94</sup> Zie Bijlage 3 voor een beschrijving van de groepsgesprekken.

van fout parkeren. In alle stadsdelen binnen de ring noemt ongeveer een derde dit de belangrijkste ergernis.

In de stadsdelen buiten de ring is parkeeroverlast als gevolg van fout parkeren de grootste ergernis (41%). Ook hier zijn er nog wel enige verschillen tussen de stadsdelen. In Nieuw-West is dit percentage iets hoger 46% en in Zuidoost is het iets lager (35%). In de stadsdelen buiten de ring wordt ook door ruim een kwart van de bewoners de hoge tarieven voor bezoekers als parkeerergernis genoemd. Dat dit percentage lager is dan binnen de ring is natuurlijk niet verwonderlijk omdat in deze stadsdelen niet overal betaald parkeren is ingevoerd. Echter ook dit suggereert dat in de gebieden met betaald parkeren de ergernis over de tarieven die bezoekers moeten betalen ook in deze stadsdelen hoog is.

#### *Parkeervoorzieningen en woonomgeving*

In de meeste stadsdelen is het parkeerbeleid gericht op zowel het verbeteren van de parkeervoorzieningen voor bewoners door verlagen van de parkeerdruk als het verbeteren van de kwaliteit openbare ruimte. Sinds 2005 is men in Amsterdam gemiddeld genomen iets positiever geworden over het aanbod van parkeervoorzieningen in de buurt. Die tendens zien we in vrijwel alle stadsdelen terug met uitzondering van stadsdeel Zuidoost en stadsdeel Nieuw-West.

De activiteiten gericht op het verbeteren van de openbare ruimte hebben zich in de gemeente nog niet vertaald in een betere waardering voor de inrichting van de woonomgeving. Er is wel een licht positieve ontwikkelingen zichtbaar in de stadsdelen Centrum, Oost en West.

#### *Draagvlak*

In de meeste stadsdelen is geen integraal onderzoek onder de bevolking uitgevoerd naar draagvlak voor (belangrijke) elementen uit het parkeerbeleid. Positieve uitzonderingen zijn de stadsdelen West en Noord waar in 2012 aan de bewoners is gevraagd wat ze van verschillende maatregelen uit het parkeerbeleid (West) of verschillende mogelijke scenario's (Noord) vinden. In de andere stadsdelen zijn op een beperkt aantal onderdelen van het parkeerbeleid bewoners en ondernemers geraadpleegd. In Centrum rondom een experiment voor vergunninghouders en de bouw van een parkeergarage, in Oost over de 10-cents parkeerzones, in Zuid over de bouw van een parkeergarage, in Nieuw-West en Zuidoost rond de invoering van betaald parkeren in delen van het stadsdeel.

Uit de groepsgesprekken die we in de verschillende stadsdelen hebben gevoerd komt naar voren dat in de meeste stadsdelen de bewoners geen goed beeld hebben van de doelen die het stadsdeel met het parkeerbeleid wil bereiken en de instrumenten dat ze daarvoor inzet.

Ook is er bij de bewoners weinig begrip in de stadsdelen binnen de ring voor parkeerplaatsen die vanwege allerlei redenen (elektrische auto's, bouwwerken, gehandicapten, laad-en losplekken) niet meer door iedereen gebruikt kunnen worden. Dat leidt tot vaak lege plekken, terwijl bewoners lang moeten zoeken naar een parkeerplaats.

Daarnaast wordt in de meeste stadsdelen rondom fout parkeren het gebrek aan of het selectief handhaven op foutparkeren als bron van ergernis genoemd.



## Bijlage 1 - Overzicht wijktypen

De parkeersituatie varieert tussen verschillende typen wijken. Wijken uit de periode 1880 tot heden verschillen onder andere in bebouwingsdichtheid, bebouwingstypologie, grondgebruik (wegennetwerk en verkaveling) en de mate waarmee rekening is gehouden met het parkeren van de auto. Om inzicht in deze verschillen te geven, is de gebruikmakend van de criteria van CROW<sup>95</sup> de volgende typologie van woongebieden opgesteld.

ligging	periode	wijktype(n)
Centrum	1880 - 1920	Speculatiebouw
Vooroorlogse schil	1920 - 1940	Monumentaal
	1920 - 1940	Tuindorpen
Naoorlogse schil	1940 - 1970	Vroegnaoorlogs
	1950 - 1970	Laatnaoorlogs
Suburbane schil	1970 - 1985	Woonerven
	1985 - 1995	Neorationalisme
	1995 -heden	Nieuwe Tuinwijken (Vinex)

### *Centrum - Speculatiebouw: 1880 - 1920*

#### Ruimtelijke structuur:

Deze wijken zijn van oudsher in een krappe ruimte opgezet, kennen een hoge bouwdichtheid en bestaan uit gesloten bouwblokken van drie tot vijf lagen. De binnengebieden zijn bijzonder smal en ingericht met particuliere tuintjes of collectief groen. De geringe hoeveelheid openbare ruimte is geconcentreerd in enkele pleintjes of parkjes. Langs de (smalle) straten, die voortkomen uit de oude polderverkaveling, is ook weinig ruimte voor bomen waardoor de straten erg 'stenig' ogen. De straten zijn voor de auto ingericht: er is vaak eenrichtingverkeer met aan één, en waar mogelijk aan twee zijden, parkeerplekken. Tijdens de stadsvernieuwing in de jaren tachtig zijn in verschillende ingrepen uitgevoerd in deze oude wijken. De bouwblokken en de wegen zijn toen ruimer opgezet en er is meer openbare ruimte in de vorm van ('versteende') pleinen gekomen. Er heeft renovatie plaatsgevonden, waarbij woningen zijn samengevoegd tot één grote woning (verdunning van de bevolking).

#### Sociaal-maatschappelijke structuur:

De wijken hadden oorspronkelijk een grote mate van functiemenging. Op de begane grond winkels en kantoren en daarboven woningen. Ook tegenwoordig is in sommige delen van de wijk deze functiemenging nog aanwezig. Speculatiewijken zijn erg in trek bij hoogopgeleide één- en tweezinshuishoudens. Hoewel hun autobezit doorgaans lager is dan gemiddeld, veroorzaakt de hoge woondichtheid hier toch een hoge parkeerdruk. Dit wordt versterkt door de ligging van de wijken, direct tegen de binnenstad aan. De parkeerdruk vanuit het centrum wordt deels afgewenteld op deze wijken.

<sup>95</sup> Parkeeroplossingen in woonwijken - een ideeënboek, CROW



Speculatiebouw (voorbeeld Staatsliedenbuurt)

#### *Vooroorlogse schil – Monumentaal 1920 – 1940*

##### Ruimtelijke structuur:

Het wijktype monumentaal komt voornamelijk voor rond het centrum van de steden. De bebouwingsdichtheid is hoog. De bebouwing in dit wijktype bestaat uit gesloten bouwblokken, die breder zijn dan de gesloten blokken in het type speculatiebouw, met portiekwoningen van vier tot vijf lagen met particuliere tuinen in de binnengebieden. Het stratenpatroon is bepalend voor dit type wijk. Het wegennetwerk kent een duidelijke hiërarchie met brede monumentale hoofdwegen en smallere ‘stenige’ secundaire wegen. De buurten worden van elkaar gescheiden door brede wegen. Binnen de buurten zijn er smalle straten. De meeste openbare ruimte is vervlochten met het wegennetwerk (groenstroken tussen hoofdwegen) en er liggen enkele pleintjes binnen het woongebied. De wijk is overwegend monofunctioneel, alleen langs enkele hoofdwegen zijn winkels gelegen. Ook dit wijktype is niet op de auto ontworpen. Er wordt voornamelijk langs de straten geparkeerd: langs, schuin of dwars. Ook worden bepaalde ‘loze’ plekken in het wegennetwerk (plekken die niet direct verblijfsruimte zijn) gebruikt voor parkeren terwijl in verschillende wijken groene veldjes wel zijn behouden.

##### Sociaal-maatschappelijke structuur:

Alhoewel ooit ontworpen voor de arbeider, zijn de woningen tegenwoordig, al dan niet opgeknapt, erg in trek bij hoogopgeleiden. Jonge één- en tweepersoonshuishoudens en oudere echtparen wisselen elkaar af. Het autobezit onder deze doelgroepen is niet uitzonderlijk hoog, vaak geen of één auto per huishouden. Door de hoge woondichtheid is de parkeerdruk echter toch hoog. De wijken zijn grotendeels monofunctioneel van opzet. Slechts langs de hoofdwegen zijn in de plint<sup>96</sup> veel winkels aanwezig. De parkeerdruk is in de avonduren hoog door de aanwezigheid

---

<sup>96</sup> De plint bij gebouwen is de begane grond verdieping aan de straatkant.

van bewoners, maar overdag is de parkeerdruk nog hoger door bezoekers. Ook de ligging dicht bij de binnenstad zorgt voor een hoge parkeerdruk.



Monumentaal (voorbeeld Rivierenbuurt)

#### *Vooroorlogse schil – Tuindorpen 1920 – 1940*

##### Ruimtelijke structuur:

De tuindorpen liggen vooral in de schil rond het centrum. De wijken waren bedoeld voor de arbeiders van fabrieken, die vaak net buiten de stad lagen. De wijken zijn dorps: de bebouwing in de tuindorpen bestaat uit ruime gesloten blokken met rijen van twee tot zes grondgebonden huizen. Deze worden gekarakteriseerd door grote kappen met een nok die parallel loopt aan de straat. De grootte van de blokken verschilt per tuindorp. In sommige wijken zijn blokken ruim opgezet met woningen met een eigen voor- en een diepe achtertuin, waarbij soms zelfs nog sprake is van een groene collectieve ruimte binnen deze particuliere ruimte. In sommige wijken zijn de blokken zeer smal, hebben ze een krappe achtertuin en oogt de wijk versteend door de afwezigheid van voortuinen. De ruimer opgezette wijken hebben voornamelijk door de voortuinen, maar soms ook door het groen langs het wegennetwerk, een groen karakter. Er is een hiërarchische structuur in de openbare ruimte: er zijn verschillende kleine pleintjes en soms een centraal openbaar plein/groen in dit wijktype. De doorgaande en vaak bochtige straten zijn smal, met daarlangs vaak brede stoepen, met daartussen soms groenstroken. De wijken zijn monofunctioneel (woonfunctie). De wijk is niet ontworpen op de auto. Op de eigen kavel is soms ruimte voor een auto, maar over het algemeen staan de auto's vaak langs de straten. Behalve in de straat is er niet veel ruimte voor parkeren in de wijk.

##### Sociaal-maatschappelijke structuur:

Oorspronkelijk zijn de tuindorpen opgezet voor de arbeider. Het aantrekkelijke woonmilieu trekt echter al gauw de middenklasse aan. Dankzij vernieuwingen zijn ook nieuwe doelgroepen aangetrokken. De wijken zijn tegenwoordig dan ook erg geliefd bij vele huishoudtypen, zowel gezinnen als één- of tweepersoonhuishoudens. Het merendeel van de bewoners heeft één tot twee auto's. De wijken zijn monofunctioneel. Parkeren geschiedt langs de straat, vaak aan beide zijden. Bij eenzijdig

langsparkeren wordt vanwege de hoge parkeerdruk parkeren op het trottoir vaak gedoogd. De parkeerdruk is vooral in de avonduren erg hoog; dan zijn de bewoners thuis. Het groeiende autobezit is in het verleden vaak opgelost door het opofferen van groenstroken. Daarnaast hebben bewoners hun voortuin tot parkeerplaats gemaakt. De hoge parkeerdruk wordt veroorzaakt door de bewoners zelf.



Tuindorp (voorbeeld Nieuwendam en Tuindorp Oostzaan in Amsterdam Noord)

#### *Naoorlogse schil – Vroegnaoorlogs 1940 – 1970*

##### Ruimtelijke structuur:

Deze wijken liggen vaak aan de rand van de stad. De wijken zijn ontworpen volgens de 'wijkgedachte'. Kenmerkend hiervoor is de streng rechthoekige structuur van de ontsluiting, de eenzijdige bebouwing van stroken portiekwoningen en een grote hoeveelheid groene openbare ruimte. In de kleinschalige vroegnaoorlogse wijken bestaat de wijk voornamelijk uit stroken portiekwoningen van drie tot vijf lagen. De wijk is ruim opgezet: er is redelijk wat openbare ruimte in de vorm van binnentuinen tussen de strokenbouw, en er is groen langs de wegen. Het wegennetwerk is over het algemeen hiërarchisch en ruim opgezet. Hoofdwegen ontsluiten de wijk en secundaire wegen scheiden de wijk in verschillende buurten. Hoewel auto's in deze periode steeds vaker onderdeel uitmaken van het straatbeeld, maken ze nog geen vanzelfsprekend deel uit van het stedenbouwkundig plan. In de woonstraten, vaak met groenstroken en ruime stoepen, wordt aan beide zijden geparkeerd. Vaak is er sprake van langsparkeren maar ook dwars parkeren komt voor; de ruime stoepen zijn dan versmald. Deze wijken worden vaak geherstructureerd. Portiekwoningen en collectieve binnentuinen worden hierbij veelal vervangen door grondgebonden woningen met eigen tuinen. Het aantal huishoudens in de wijk neemt hierdoor af. Tegelijkertijd is deze wijk nu aantrekkelijker voor hogere inkomensgroepen, waardoor het autobezit er zal toenemen.



Sociaal-maatschappelijke structuur:

Deze wijken zijn oorspronkelijk bedoeld voor de middenklasse. Door de relatief slechte kwaliteit van de woningen (wederopbouw) en de veranderde woonwensen krijgen de wijken met verpaupering te maken. In de wijken wonen tegenwoordig naast de middenklasse ook veel lager opgeleiden. De gezinsgrootte is aanzienlijk, maar het autobezit vrij laag. Ondanks de hoge woondichtheid is er daarom slechts een lage tot matige parkeerdruk, vooral overdag wanneer bewoners weg zijn.



Vroegnaoorlogs (voorbeeld Slotermeer)

*Naoorlogse schil – Laatnaoorlogs 1950 – 1970*

Ruimtelijke structuur:

Net als de vroegnaoorlogse wijken liggen deze wijken aan de rand van de stad. In de laatnaoorlogse wijken wordt de wijkgedachte verder uitgewerkt, de opzet wordt ruimer, de differentiatie in woningen wordt geïntroduceerd en de functies wonen, werken en recreatie worden sterker gescheiden.

Het bouwblok is in dit wijktype geheel geopend. Aangezien de structuur nog ruimer is opgezet dan in de vroegnaoorlogse wijken, hebben ze ruime openbare groene velden, waarbij het wegennetwerk geïntegreerd is en waarin soms ook particuliere tuintjes liggen. Ook is openbaar groen te vinden langs de hoofdstructuur en geconcentreerd in een openbaar park. De hoogte van de bebouwing varieert van twee à vier lagen tot een aantal hogere galerijflats, die op vaak op markante plekken staan. Het wegennetwerk is hiërarchisch opgebouwd, met een hoofdstructuur die de wijk met het centrum verbindt en een secundaire structuur die buurten binnen de wijk verbindt. Midden in de wijk ligt vaak een groot winkelcentrum, geopend langs een plein of overdekt. De auto heeft een plek in dit wijktype; vooral rond de flats liggen parkeervelden die een schakel vormen tussen wegennetwerk en bebouwing. Het parkeren gebeurt zowel collectief op de parkeervelden als aan beide zijden langs de straten (langs, dwars of schuin).

Sociaal-maatschappelijke structuur:

De bedoeling was door de zorgvuldig samengestelde woningtypes per buurt een mix aan doelgroepen te huisvesten, van lagere, midden- en hogere inkomensgroepen, van jonge gezinnen tot ouderen. Dit bleek al snel lastig te realiseren. Het is vooral de lagere inkomensgroep die tegenwoordig in deze wijken woont. Hierbij is een variatie te zien van grote gezinnen tot eengezinshuishoudens. Ook studenten en starters zijn hier te vinden. Het autobezit onder al deze groepen is laag. Daarom is er ondanks een beperkt parkeeraanbod nog geen sprake van een tekort aan parkeerplaatsen.

Vanwege de verre ligging ten opzichte van het stadscentrum zijn vrijwel nergens parkeerreguleringen ingesteld. Net als veel van de vroegnaoorlogse wijken kampt ook dit type wijken met sociale problemen en liggen er veel herstructureringsplannen gereed.



Laatnaoorlogs (voorbeeld Buitenveldert)

### *Suburbane schil*

De suburbane schil wordt overheerst door laagbouwwijken, die in verschillende periodes met verschillende opvattingen tot stand zijn gekomen. Vanaf 1970 komt er verzet tegen het grootschalige functionalisme en gaat de 'stedenbouw van de menselijke maat' de uitbreidingen uit deze periode beheersen. Dit begint met uitbreidingen in de vorm van woonerfwijken, die aan de stad 'groeien'. Deze wijken bestaan vrijwel geheel uit laagbouw en een grillig wegennetwerk waarbij smalle verkeersluwe en doodlopende woonstraten (woonerven) overheersen. In de jaren tachtig komt er een nieuwe stroming op, die zich afzet tegen de onoverzichtelijke woonerfwijken uit de jaren zeventig, het neorationalisme. In deze woongebieden keert de straat terug, met een voorkeur voor rationale rechthoekige stratenpatronen, evenals de gesloten bouwblokken. Vanaf de jaren negentig wordt het stratenpatroon weer grilliger. De in deze periode gerealiseerde nieuwe tuinwijken (Vinex) kennen vrijere patronen dan de neorationalistische wijken en verwijzen naar voorbeelden uit het verleden.

### *Suburbane schil – Woonerfwijken 1970 - 1985*

#### Ruimtelijke structuur:

De woonerven liggen vaak aan de rand van de stad. Het wegennetwerk van deze woonerven is hiërarchisch, de brede hoofdwegen kronkelen door de wijk en vertakken uiteindelijk tot smalle doodlopende zijwegen, die uitkomen op het woonerf. Langs de wegen en erven staan grondgebonden rijwoningen, vaak met de voorkant gericht op de straat en de achterkant op de groenstructuur. Deze groenstructuur leidt naar een groot groen gebied, dat vaak in of aan de rand van de wijk ligt. De auto heeft een plek in deze wijken gekregen. Op de woonerven kan collectief geparkeerd worden. Daarnaast kan er bij de rijhuizen vaak op het eigen erf geparkeerd worden, onder carports of in drive-inwoningen. In deze tijd is veel geëxperimenteerd met nieuwe woonvormen en de rol van de auto. Voorbeelden hiervan zijn 'parkeerkoffers' (parkeernissen langs de weg) en 'woondecks', waarbij op de begane grond wordt geparkeerd en de woonstraten op het eerste niveau zijn gerealiseerd. De wijken zijn vaak monofunctioneel (wonen); er wonen veel gezinnen.

#### Sociaal-maatschappelijke structuur:

Woonerfwijken zijn erg in trek bij gezinnen. De grote variatie in woningen zorgt ervoor dat verschillende inkomensgroepen door elkaar wonen. Het autobezit is vrij hoog. De wijken zijn doorgaans ontworpen met een parkeernorm van tussen de 1,0 en 1,2 auto per huishouden. Tegenwoordig is de parkeerdruk hoog, voornamelijk in de avonduren. Dit wordt versterkt door het feit dat veel bewoners hun garage of oprit niet gebruiken om te parkeren.



Woonerf (voorbeeld sommige wijken in Zuidoost)

### *Suburbane schil – Neorationalisme 1985 - 1995*

#### Ruimtelijke structuur:

Deze wijken zijn helder van opzet: in plaats van kronkelig is het stratenpatroon rechthoekig en de wijk is overzichtelijk. Bouwblokken met eengezinswoningen zijn vaak gesloten. De binnengebieden zijn ingericht als particuliere tuintjes. De wegennetwerken hebben vaak een grote breedte en zijn hiërarchisch, met ruime hoofdwegen die de wijk structureren (ze lopen om of door de wijk en langs het winkelcentrum),

secundaire wegen die buurten scheiden en (autovrije) woonstraten. Bij de hoofd-wegen bevinden zich vaak groenstroken tussen de rijbanen. De woonstraten zijn vaak minimaal ontworpen met aan beide zijden net genoeg ruimte voor stoepen en parkeerplaatsen. De straten zijn vaak 'stenig'. Openbare ruimte is vaak geconcentreerd in een park, veelal in de buurt van het winkelcentrum waar ook de winkels en andere voorzieningen geconcentreerd zijn. De rest van de wijk is monofunctioneel.

Sociaal-maatschappelijke structuur:

De wijken worden bevolkt door een mix aan bevolkingsgroepen. Het betreft voornamelijk gezinnen, maar ook een- of tweeverdieners en bejaarden zijn vertegenwoordigd. Daarnaast komen alle inkomensgroepen voor. De wijken zijn zeer monofunctioneel van opzet. Het autobezit is relatief hoog. Omdat de wijken destijds zijn ontworpen met een lage parkeernorm van rond de 1,2 plaatsen per woning, is de parkeerdruk 's avonds aanzienlijk. Er zijn echter meestal geen (grote) parkeerproblemen.



Neorationalisme (voorbeeld Nieuw Sloten)

*Suburbane schil – Vinex 1995 - heden*

Ruimtelijke structuur:

Vinex wijken grijpen terug op de tuindorpen uit de jaren twintig tot veertig: veel groen, dorps karakter, grillig stratenpatroon, semigesloten bouwblokken met grondgebonden woningen met particuliere tuinen aan voor- en achterzijde. Er kunnen ook doodlopende wegen voorkomen, die juist typerend zijn voor het woonerf. Dit type woonwijk is, enigszins generaliserend, een combinatie van het woonerf uit de zeventiger jaren en de tuindorpen uit de jaren dertig, zij het met een veel breder palet aan vormoplossingen. De wijken kennen een grote variatie aan straten, pleintjes en bebouwing; deze zijn met elkaar vervlochten. De opzet van het wegennetwerk is vaak hiërarchisch, met brede hoofdweegen, secundaire wegen die buurten scheiden, en woonstraten. De woonstraten zijn vaak verkeersluw en kennen een hoge mate van visuele beslotenheid. Door de wijk verspreid liggen verschillende groene veldjes; daarnaast maken alle voortuintjes dat de wijk groen oogt. In de wijk kan gesloten bebouwing (woonhoven en rijenbebouwing) en open bebouwing

(vrijstaand of twee onder een kap) worden onderscheiden. Afgezien van een winkelcentrum, waar winkels en voorzieningen zijn geconcentreerd, zijn de wijken monofunctioneel (wonen). In dit wijktype wordt veel geëxperimenteerd met parkeeroplossingen: er wordt niet alleen langs de straat geparkeerd, maar ook in binnenhoven, parkeervelden in het groen, op collectieve veldjes, de eigen kavel, en combinaties daarvan. De parkeeroplossingen hebben een plek gekregen binnen de stedenbouwkundige opzet. Suburbane woonwijken zijn niet voorzien van een parkeerregulering en door de lage dichtheid zijn de loopafstanden tot haltes van het openbaar vervoer relatief groot. Omdat in deze nieuwbouwggebieden veel gezinnen wonen, is het aantal auto's in deze wijken hoger dan in stedelijk gebied.

#### Sociaal-maatschappelijke structuur

De Vinex-wijken, die langzamerhand allemaal gereed zijn, worden vooral bevolkt door jonge gezinnen. Hoewel er naar gestreefd is een brede mix van inkomensgroepen aan te trekken, zijn de midden- en hogere inkomens ruim vertegenwoordigd. In deze suburbane wijken is doorgaans geen parkeerregime ingesteld. Daarnaast zijn de (loop)afstanden tot een ov-halte vrij groot en is het hoofdwegennet relatief nabij. Hierdoor is het autobezit in de wijken hoog. Veel gezinnen hebben twee auto's. Behalve een centraal geplaatst winkelcentrum is er weinig bedrijvigheid in de Vinex-wijken.



## Bijlage 2 - Overzicht parkeermaatregelen

maatregel		bijdrage aan verlaging parkeerdruk	verbetering openbare ruimte	kosten	realisatie-tijd	doel-groep
bouwen	herindeling (op maaiveld)	++	-	€€€	middellange termijn, 1-3 jaar	bewoners bezoekers
	parkeervelden	++	-	€€€	middellange termijn, 1-3 jaar	bewoners bezoekers
	parkeergarages	+++	+	€€€€€	lange termijn, langer dan 3 jaar	bewoners bezoekers
reguleren	betaald parkeren	++	+	€	middellange termijn, 1-3 jaar	bezoekers
	tariefdifferentiatie betaald parkeren	+	+	€	korte termijn, korter dan 1 jaar	bezoekers
	vergunningen	++	+	€€	korte termijn, korter dan 1 jaar	bewoners
	tariefdifferentiatie vergunningen	+	+	€	korte termijn, korter dan 1 jaar	bewoners
	bepanking vergunningen	+	+	€	korte termijn, korter dan 1 jaar	bewoners
	plafond vergunningen	+	+	€	korte termijn, korter dan 1 jaar	bewoners
	overloopgebieden vergunningen	++	+	€	korte termijn, korter dan 1 jaar	bewoners
	parkeerverboden	+	+	€	korte termijn, korter dan 1 jaar	bewoners
	parkeerduurzone (parkeerschijf)	++	+/-	€€€	korte termijn, korter dan 1 jaar	bezoekers
	bezoekersregeling	n.v.t.	+/-	€€	korte termijn, korter dan 1 jaar	bewoners

maatregel		bijdrage aan verlaging parkeerdruk	verbetering openbare ruimte	kosten	realisatie-tijd	doel-groep
beïnvloeden	spijtoptanten regeling	+	+	€	korte termijn, korter dan 1 jaar	bewoners
	deelauto	+	+	€	korte termijn, korter dan 1 jaar	bewoners
	openbaar vervoer	+	+	€€€€€	middellange termijn, 1-3 jaar	bewoners bezoekers
	fiets bereikbaarheid	+	+	€€€€€	middellange termijn, 1-3 jaar	bewoners bezoekers
	parkeren op afstand bewoners	++	+	€€€	middellange termijn, 1-3 jaar	bewoners
	parkeren op afstand bezoekers	++	+	€€€€€	middellange termijn, 1-3 jaar	bezoekers
benutten	stimulering beter gebruik van de beschikbare parkeergelegenheid	++	+	€€	korte termijn, korter dan 1 jaar	bewoners bezoekers



## Bijlage 3 - Groepsgesprekken

In het kader van het onderzoek naar het parkeerbeleid van stadsdelen heeft de rekenkamer de dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam gevraagd om zeven groepsgesprekken met bewoners uit de zeven stadsdelen te organiseren. In elk stadsdeel is één gebied geselecteerd waaruit de bewoners afkomstig zijn. De groepsgesprekken duurden elk ongeveer 1,5 uur en zijn georganiseerd door de Dienst Onderzoek en Statistiek en zijn in de periode van 4 februari 2013 tot en met 4 maart 2013 gehouden. Van elk van de gesprekken is een gespreksverslag gemaakt dat is gebruikt voor delen van hoofdstuk 4.

Hierna beschrijven we de wijze van selecteren van de bewoners voor de groepsgesprekken en de lijst met onderwerpen die tijdens de groepsgesprekken aan de orde is geweest.

### *Selectie van bewoners*

Via het internetpanel van O&S zijn bewoners van verschillende stadsdelen benaderd om deel te nemen aan de groepsgesprekken. Bij de selectie van bewoners is bij de stadsdelen binnen de ring is er voor gezorgd dat er zowel autobezitters als niet-autobezitters in de groep vertegenwoordigd waren en dat er een zeker spreiding in leeftijd was binnen de gespreksgroepen.

In onderstaande tabel is voor de zeven stadsdelen de groepsamenstelling weergegeven.

	Centrum	West	Zuid	Zuid	Nieuw-West	Noord	Zuidoost
Autobezit	2	5	3	4	6	3	8
Geen autobezit	3	3	4	3	1	4	2
Jonger dan 50	3	6	2	3	1	3	5
Ouder dan 50	2	2	5	4	6	4	5
Totaal	5	8	7	7	7	7	10

### *Gespreksonderwerpen*

Voor de groepsgesprekken is gebruikgemaakt van een standaard onderwerplijst aangevuld met specifieke onderwerpen per stadsdeel. Hieronder volgt eerst de algemene onderwerplijst waarna de specifieke onderwerpen per stadsdeel zijn toegevoegd.

#### *Algemene onderwerpen*

1. Tevredenheid over parkeervoorzieningen
2. Ervaren parkeeroverlast
3. Oorzaken van parkeeroverlast
4. Algemeen oordeel over parkeerbeleid stadsdeel
5. Bezoekersparkeren
6. Leefbaarheid – kwaliteit openbare ruimte

*Stadsdeel Centrum – aanvullende onderwerpen*

- a) Vergunningenbeleid
- b) Verminderen straatparkeren
- c) Nieuwe parkeergarages
- d) Alternatieve vervoersmiddelen

*Stadsdeel West – aanvullende onderwerpen*

- a) Vergunningenbeleid
- b) Verminderen straatparkeren
- c) Nieuwe parkeergarages
- d) Alternatieve vervoersmiddelen

*Stadsdeel Zuid – aanvullende onderwerpen*

- a) Ontwikkeling nieuwe parkeergarages
- b) Grootte vergunninggebieden
- c) Alternatieve vervoersmiddelen

*Stadsdeel Oost – aanvullende onderwerpen*

- a) Verhoging uurtarieven
- b) Alternatieve vervoersmiddelen

*Stadsdeel Nieuw-West- aanvullende onderwerpen*

- a) Invoeren betaald parkeren
- b) Uitbreiden blauwe zones

*Stadsdeel Noord - aanvullende onderwerpen*

- a) Invoeren betaald parkeren
- b) Uitbreiden blauwe zones

*Stadsdeel Zuidoost - aanvullende onderwerpen*

- a) Invoeren betaald parkeren
- b) Uitbreiden blauwe zones
- c) Benutting parkeergarages

## **Bijlage 4 - Overzicht met geraadpleegde documenten**

### *Algemeen*

- CROW, checklist straatparkeren, 15 september 2006
- CROW, kwaliteit straatparkeren, 1 oktober 2001
- CROW, parkeeroplossingen in woonwijken – een ideeënboek, 2009
- Hoogerwerf, A., *Beleid, processen en effecten*, in: A. Hoogerwerf, M. Herweijer (red.), *Overheidsbeleid: een inleiding in de beleidswetenschap*, 2008.
- Van de Graaf, H. en R. Hoppe, *Beleid en politiek - Een inleiding tot de beleids-wetenschap en de beleidskunde*, 2007

### *Gemeente Amsterdam*

- Gemeente Amsterdam, *De auto en de stad. Op weg naar een autoluwe Amsterdam*, 2009
- Gemeente Amsterdam, *Kerncijfers Amsterdam 2013*
- Gemeente Amsterdam, *Meerjarenvoorstel Centraal Mobiliteitsfonds 2010-2014*, 2010
- Gemeente Amsterdam, *Menukaart parkeren*, 2004
- Gemeente Amsterdam, *Parkeerverordening 2009*
- Gemeente Amsterdam, *Parkeren in Amsterdam*, april 2013
- Gemeente Amsterdam, *Parkeren is manoeuvreren*, nota herijking parkeerbeleid, 2001
- Gemeente Amsterdam, *Verordening Mobiliteitsfondsen Amsterdam 2011*, 2011
- Gemeente Amsterdam, *Verordeningen Parkeerbelasting 2010-2013*,
- Gemeente Amsterdam, *Voordracht voor de raadsvergadering van 3 april 2013*,  
Intrekken Parkeerverordening 2009 en vaststellen Parkeerverordening 2013
- Gemeente Amsterdam, *Voorrang voor een gezonde stad*, 2008
- Gemeente Amsterdam, *Wonen in Amsterdam 2005*
- Gemeente Amsterdam, *Wonen in Amsterdam 2007*
- Gemeente Amsterdam, *Wonen in Amsterdam 2009*
- Gemeente Amsterdam, *Wonen in Amsterdam 2011*

### *Stadsdeel Centrum*

- Stadsdeel Centrum, *Actieplan autoparkeren*, mei 2009
- Stadsdeel Centrum, *Autoluwe Binnenstad*, oktober 2008
- Stadsdeel Centrum, *Autoparkeren in Centrum: Uitwerkingsnotitie*, 22 maart 2013
- Stadsdeel Centrum, *Bereikbaarheid Binnenstad 2004-2009*
- Stadsdeel Centrum, *De Bereikbare Binnenstad: naar een economische sterke en duurzame binnenstad*, februari 2013.
- Stadsdeel Centrum, *Garageprojecten stadsdeel Centrum: stand van zaken*, november 2011
- Onderzoek en Statistiek, *Onderzoek onder vergunninghouders CE-01 en CE-03 in stadsdeel centrum*, maart 2008
- Stadsdeel Centrum, *Parkeerbalans 2009*
- Onderzoek en Statistiek, *Parkeergarage Singelgracht, Marnix. Meningspeiling onder bewoners en ondernemers*, december 2009
- Stadsdeel Centrum, *Parkeerplaatsen op straat en inpandig niet-openbaar: Stand van zaken per 1 december 2010*, 17 februari 2011

Stadsdeel Centrum, Programmabegroting 2013, 2012  
Stadsdeel Centrum, Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening 2010 stadsdeel Centrum, 2010  
Stadsdeel Centrum, Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening 2012 stadsdeel Centrum, 2012  
Stadsdeel Centrum, Zwaarwegend advies met betrekking tot gewenste aanpassingen parkeerbeleid, 23 mei 2012

#### *Stadsdeel West*

Onderzoek en statistiek, Gebruik tijdelijke parkeerlocaties door bewoners op de wachtlijst, 2011.  
Onderzoek en statistiek, Parkeer en Fietsnota West, maart 2012  
Stadsdeel Bos en Lommer, Verordening op het parkeerbonds Bos en Lommer, 1997.  
Stadsdeel West, Afwegingskader besteding parkeerbonds Stadsdeel West 2012-2015  
Stadsdeel West, Ambitieboom: West heeft de meest creatieve mobiliteitsarrangementen van de stad  
Stadsdeel West, Meerjarenraming parkeerbonds 2011-2025  
Stadsdeel West, Notitie Houthaven parkeergarage Pontsteiger, oktober 2010  
Stadsdeel West, Notitie Kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte door ringparkeren, oktober 2012  
Stadsdeel West, Parkeergarage Singelgracht, Marnix. Meningspeiling onder bewoners en ondernemers, december 2009  
Stadsdeel West, Parkeernota stadsdeel West 2012-2020, vastgesteld op 5 juni 2012  
Stadsdeel West, Plan van aanpak Slimmer reizen in West, 2010  
Stadsdeel West, Programmabegroting 2012  
Stadsdeel West, Uitwerkingsbesluit parkeerverordening West 2011, 2011  
Stadsdeel West, West maakt het verschil, coalitieakkoord PvdA, GroenLinks, D66 2010-2014, 2010.  
Stadsdeel West, Zwaarwegend advies met betrekking tot gewenste aanpassingen parkeerbeleid, 23 mei 2012  
Stadsdeel Westerpark, Verordening op het parkeerbonds Westerpark, 1996.  
Trajan, Meting parkeerdruk en capaciteit stadsdeel West, 2012.

#### *Stadsdeel Zuid*

Stadsdeel Zuid, Aanvullend zwaarwegend advies parkeerregeling bezoekers, 18 september 2012  
Enneus, Rapport uitkomsten draagvlakonderzoek Boerenweteringgarage, oktober 2011  
Stadsdeel Zuid, Experiment bezoekersregeling parkeren, 2011  
Goudappel en Coffeng, Parkeerdrukmeting stadsdeel Zuid 2011, 2012  
Stadsdeel Zuid, Memo raadscommissie Leefomgeving, Ontwikkeling parkeerdruk in stadsdeel Zuid, 2011  
Onderzoek en Statistiek, Parkeergarage Frans Halsbuurt, oktober 2009  
Stadsdeel Zuid, Parkeren in Zuid: nota parkeren 2011  
Stadsdeel Zuid, Plan van aanpak fietsparkeren stadsdeel Zuid, 2012  
Stadsdeel Zuid, Programmabegroting 2012

Stadsdeel Zuid, Programmabegroting 2013  
Trajan, Meting parkeerdruk en capaciteit stadsdeel Zuid 2010, 2011.  
Stadsdeel Zuid, Uitgangspunten parkeerbalans, mei 2012  
Stadsdeel Zuid, Uitwerkingsbesluit parkeren stadsdeel Zuid 2011, december 2010  
Stadsdeel Zuid, Uitwerkingsbesluit parkeren stadsdeel Zuid 2012, 17 mei 2012  
Stadsdeel Oud-Zuid, Verordening op het parkeerfonds stadsdeel Oud Zuid, 2009.  
Stadsdeel Zuid, Zwaarwegend advies met betrekking tot gewenste aanpassingen parkeerbeleid, 23 mei 2012

#### *Stadsdeel Oost*

Groen Licht Verkeersadviezen, Parkeeronderzoek stadsdeel Amsterdam Oost.  
Parkeerdrukmeting 4 buurten, 2011  
Groen Licht Verkeersadviezen, Parkeeronderzoek stadsdeel Amsterdam Oost.  
Parkeerdrukmeting Swammerdambuurt, 2011  
Stadsdeel Oost, Nota Parkeerbeleid stadsdeel Oost 2012, 8 mei 2012.  
Stadsdeel Oost, Nota parkeernormen stadsdeel Oost 2012, 2012  
Onderzoek en Statistiek, De staat van de Dapperbuurt 2013  
Stadsdeel Oost, Programmabegroting 2012  
Stadsdeel Oost, Programmabegroting 2013  
SOAB, Evaluatie 10-centszones stadsdeel Oost, november 2011  
Stadsdeel Oost, Uitwerkingsbesluit parkeerverordening stadsdeel Oost 2011, 2013  
Stadsdeel Oost, Zwaarwegend advies met betrekking tot gewenste aanpassingen parkeerbeleid, 23 mei 2012

#### *Stadsdeel Nieuw-West*

Stadsdeel Nieuw-West, Beleidsregels voor ontheffingen parkeren in de blauwe zones in Nieuw-West, 17 april 2012  
Stadsdeel Nieuw-West, Programmabegroting 2012  
Stadsdeel Nieuw-West, Zwaarwegend advies met betrekking tot gewenste aanpassingen parkeerbeleid, 23 mei 2012  
Stadsdeel Nieuw-West, Beleidsregels voor ontheffingen parkeren in Nieuw-West, april 2012  
Stadsdeel Nieuw-West, Beleidsregels voor ontheffingen parkeren in Nieuw-West, april 2012  
Stadsdeel Nieuw-West, Memo: stand van zaken Evaluatie betaald parkeren in Slotervaart-2 (rap37 en rap38), 21 maart 2013  
Regioplan, Evaluatie betaald parkeren Slotervaart-2, oktober 2012  
Stadsdeel Nieuw-West, Nota parkeernormen Nieuw-West, 2011  
Mobycon, parkeeronderzoek stadsdeel Nieuw-West, 2011  
Stadsdeel Nieuw-West, Kansen bieden – talenten benutten, coalitieakkoord PvdA, GroenLinks, D66 2010-2014, 2010  
Stadsdeel Nieuw-West, Balans in parkeergelden. Herijking parkeerfonds Nieuw-West 2012, 2012  
Stadsdeel Nieuw-West, Parkeerfonds Nieuw-West 2011-2012. Bestedingsprogramma parkeeropbrengsten, 2011

Stadsdeel Nieuw-West, Bestedingsvoorstel parkeerfonds 2012-2014, januari 2011

*Stadsdeel Noord*

Goudappel Coffeng, Evaluatie Parkeren in Amsterdam Noord: Stand van zaken 2012, 31 juli 2012

Stadsdeel Noord, Laat de Fiets Links liggen! Fietsnet 2007,

Stadsdeel Noord, Legesverordening 2013

Onderzoek en statistiek, Aanvullende Meningspeiling oplossing parkeeroverlast, februari 2011

Onderzoek en statistiek, Betaald parkeren Boven't IJ, mei 2012

Onderzoek en statistiek, Meningspeiling oplossing parkeeroverlast, december 2010

Onderzoek en statistiek, Meningspeiling parkeerbeleid Noord, november 2012

Onderzoek en statistiek, Parkeeronderzoek omgeving Molenwijk, november 2011

Stadsdeel Noord, Parkeerdrukmetingen 2008

Stadsdeel Noord, Parkeerdrukmetingen 2009

Stadsdeel Noord, Parkeren op maat: Parkeernota stadsdeel Amsterdam Noord 2008.

Stadsdeel Noord, Programmabegroting 2012

Stadsdeel Noord, Programmabegroting 2013

Stadsdeel Noord, Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening stadsdeel Amsterdam-Noord 2010

Stadsdeel Noord, Verordening op het parkeerfonds 2010, 2010

Stadsdeel Noord, Voorontwerp actualisering parkeerbeleid stadsdeel Noord, gemeente Amsterdam 2013-2017, vastgesteld door het dagelijks bestuur d.d. 5 februari 2013 ter kennisname aangeboden aan de stadsdeelraad, vrijgegeven voor inspraak

Stadsdeel Noord, Zwaarwegend advies met betrekking tot gewenste aanpassingen parkeerbeleid, 23 mei 2012

*Stadsdeel Zuidoost*

Ecorys, Autobezit in de K-buurt, 2010

Ecorys, Parkeerdruk en foutparkeren Gein, 2009

Ecorys, Parkeeronderzoek Amsterdam Zuidoost H-buurt, 2011

Ecorys, Parkeeronderzoek Amsterdam Zuidoost K-buurt, 2010

Ecorys, Parkeeronderzoek Zuidoost, 2008

Ecorys, Parkeren E-buurt Amsterdam Zuidoost, 2009

Stadsdeel Zuidoost, Fietsnota Amsterdam Zuidoost: Zo op de fiets, januari 2010

Goudappel en Coffeng, Parkeermotiefonderzoek, 2010

Goudappel en Coffeng, Parkeeronderzoek Nieuwlandhof, 2011

Stadsdeel Zuidoost, Implementatieplan invoering betaald parkeren, 2010

Stadsdeel Zuidoost, Notitie Invoering betaald parkeren, oktober 2011

Stadsdeel Zuidoost, Overzicht uitkomsten parkeerenquête 2011 Vogeltjeswei, F-buurt, H-buurt, Venserpolder-Zuid, 2011

Stadsdeel Zuidoost, Parkeerenquête 2011, 2011

Stadsdeel Zuidoost, Parkeernota Zuidoost 2008, 30 juni 2008

Stadsdeel Zuidoost, Parkeerverbodzone in Vogeltjeswei & Stadsdeel Zuidoost,  
Parkeerverbodzone in de Venserpolder Zuid  
Stadsdeel Zuidoost, Programmabegroting 2012  
SPARK, Parkeerstrategie K-midden stadsdeel Zuidoost, juni 2010  
Stadsdeel Zuidoost, Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening 2009, Amsterdam  
Zuidoost 2012  
Stadsdeel Zuidoost, Uitwerkingsbesluit parkeerverordening Zuidoost 2012, 2012  
Stadsdeel Zuidoost, Zwaarwegend advies met betrekking tot gewenste aanpassingen  
parkeerbeleid, 23 mei 2012





## **Bijlage 5 - Overzicht met geïnterviewde personen**

### *Dienst infrastructuur, verkeer en vervoer*

- Rick Batelaan
- Joyce Zwaan

### *Stadsdeel Centrum*

- Ronald Hendriks
- Leendert Miedema

### *Stadsdeel West*

- William Smit
- Martijn Schravendeel

### *Stadsdeel Oost*

- Erwin Zantman
- Sander van den Brant
- Freek van der Meer

### *Stadsdeel Zuid*

- Jorden Steenge

### *Stadsdeel Nieuw-West*

- Jan Vos
- Martijn Ernest

### *Stadsdeel Noord*

- David Madja
- Ingrid Eggerdink

### *Stadsdeel Zuidoost*

- John Brewster
- Macha Koekoek





## Rekenkamer Stadsdelen Amsterdam

Frederiksplein 1  
1017 XK Amsterdam

telefoon 020 552 2897  
fax 020 552 2943  
[info@rekenkamer.amsterdam.nl](mailto:info@rekenkamer.amsterdam.nl)  
[www.rekenkamer.amsterdam.nl](http://www.rekenkamer.amsterdam.nl)