

Parkeren in Zuid

Nota Parkeren 2011

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
Inleiding	8
1.1 Zuid: een stadsdeel in ontwikkeling	8
1.2 Parkeerbeleid	8
1.3 Nieuw parkeerbeleid voor Zuid.....	8
1.4 Opbouw van deze nota	8
1.5 Proces	9
Visie en ambitie	10
2.1 Speerpunt parkeerbeleid	10
2.2 Stedelijke kaders	10
Uitwerking parkeergarages	12
3.1 Inleiding	12
3.2 Garageplaatsen: hoe en voor wie?	12
3.3 Rol(len) van het stadsdeel.....	13
3.4 Waar worden parkeergarages gerealiseerd?	13
3.5 Ruimtelijke randvoorwaarden.....	14
3.6 Garageverordening	16
3.7 Compensatie parkeerplaatsen in de openbare ruimte	16
Financiële aspecten parkeergarages	17
4.1 Inleiding	17
4.2 Buurtgarages	17
4.3 Plusplaatsen en dubbelgebruik	19
4.4 Eigendom	20
4.5 Totaalbeeld.....	20
Parkeernormen bij (ver-)nieuwbouw	22
5.1 Wat zijn parkeernormen?	22
5.2 Probleemstelling.....	22
5.3 Doel van dit hoofdstuk.....	22
5.4 Bevoegdheden en kaders	22
5.6 Uitgangspunten voor parkeren bij (ver-)nieuwbouw.....	23
5.7 Parkeernormen kantoren en bedrijven	26
5.8 Parkeernormen wonen	27
5.9 Parkeernormen voorzieningen en instellingen	29
5.10 Afwijken van de parkeernormen	29
Maatregelen betaald parkeren	30
6.1 Inleiding	30
6.2 Maatregelen betaald parkeren	30
6.3 Invoering betaald parkeren Buitenveldert-Zuid	31
6.4 De grootte van de vergunninggebieden	33
6.5 Het vergunningtarief	38
6.6 Prinses Irenebuurt	38
6.7 Winkelstratenregime & parkeerduurbeperving.....	39
6.8 Overzicht voorgestelde besluiten	40
Beleidsuitgangspunten voor gereserveerde parkeerplaatsen	41
7.1 Inleiding.....	41
7.2 Parkeerplaatsen bij elektrische oplaadpunten.....	41
7.3 Autodeelparkeerplaatsen.....	43
7.4 Gereserveerde parkeerplaatsen	43
7.5 Laad- en losplaatsen en -stroken	44

Samenvatting

Visie en ambitie

Stadsdeel Zuid streeft naar een optimale bereikbaarheid van het stadsdeel. Een onderdeel van bereikbaarheid is de bereikbaarheid per auto en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen is daar weer een onderdeel van. Het stadsdeel streeft naar uitbreiding van parkeerplaatsen om zo de autobereikbaarheid te verbeteren. De uitbreiding zal voornamelijk plaatsvinden door de bouw van parkeergarages.

De visie van het parkeerbeleid kan daarom als volgt gedefinieerd worden:

Het parkeerbeleid van stadsdeel Zuid is gericht op het vergroten van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen met het doel de bereikbaarheid te verbeteren.

De parkeerbehoefte van bewoners en bedrijven in het stadsdeel komt hierbij op de eerste plaats, gevolgd door de parkeerbehoefte van hun bezoekers. Naast het reguleren van het parkeren middels parkeergelden en –vergunningen wil het stadsdeel ook het aantal parkeerplaatsen uitbreiden. In de openbare ruimte zal dit, vooral in de 19^e-eeuwse wijken, lastig zijn. Hier richt het stadsdeel zich op behoud van de plaatsen die er nu al zijn. Uitbreiding moet gevonden worden in het realiseren van parkeergarages.

Het doel is een parkeerdruk binnen de Ring A10 die niet hoger is dan 95%. Buiten de Ring A10 is de doelstelling een parkeerdruk van maximaal 80%.

In deze Nota Parkeren komen de volgende zaken aan de orde:

- de realisatie van parkeergarages;
- de financiële aspecten van de realisatie en het beheer van parkeergarages;
- parkeernormen bij (ver-)nieuwbouw;
- maatregelen met betrekking tot het parkeren in de openbare ruimte (parkeerregulering).

Realisatie van parkeergarages

In principe kunnen op drie manieren garageplaatsen worden gerealiseerd:

1. De bouw van buurtgarages.
Buurtgarages zijn parkeergarages ten behoeve van een wijk of buurt. Deze buurtgarages hebben een capaciteit die uiteen kan lopen van circa zestig tot enkele honderden parkeerplaatsen. De primaire doelgroep van buurtgarages wordt gevormd door bewoners. In de uren dat de bewoners er niet zijn (met name overdag) kunnen er ook bezoekers in de garage worden toegelaten.
2. Garages bij (ver-)nieuwbouw.
Bij (ver-)nieuwbouwprojecten stelt het stadsdeel de eis dat de parkeerbehoefte van de bewoners en/of werknemers van het betreffende gebouw of complex in een garage moet worden opgevangen. In sommige gevallen geldt dit ook voor de parkeerbehoefte van bezoekers.
3. Plusplaatsen bij (ver-)nieuwbouw.
In een aantal gevallen is het bij (ver-)nieuwbouwprojecten mogelijk een grotere parkeergarage te realiseren dan voor de eigen behoefte van het gebouw of complex nodig is. Deze extra parkeerplaatsen, zogenaamde ‘plusplaatsen’, zijn bestemd voor bewoners uit de omgeving die hun auto nog in de openbare ruimte parkeren of op de wachtlijst voor een parkeervergunning staan.

Het stadsdeel wil zijn inspanningen met betrekking tot het realiseren van garageplaatsen voornamelijk richten op de wijken en buurten met een hoge parkeerdruk en weinig openbare ruimte, zoals De Pijp en de Hoofddorppleinbuurt. Hier is de parkeerdruk het hoogst

Parkeerbilans

Het stadsdeel werkt met een parkeerbilans. Het uitgangspunt hierbij is de parkeercapaciteitmeting 2001 en voor de Rivierenbuurt en Buitenveldert de parkeercapaciteitmeting 2006. In de parkeerbilans zijn zowel de parkeerplaatsen in de openbare ruimte als de parkeerplaatsen in garages opgenomen.

De uitgangspunten moeten nog worden uitgewerkt maar de hoofdlijnen zijn:

- Het aantal parkeerplaatsen per wijk blijft minimaal gelijk¹.
- Idealiter wordt de parkeerbilans verfijnd naar buurtniveau.
- Gereserveerde parkeerplaatsen zullen in de parkeerbilans worden meegenomen met als uitgangspunt dat gereserveerde plaatsen gecompenseerd moeten worden.

Wanneer een buurtgarage wordt gerealiseerd wordt eerst gekeken naar de parkeerbilans. Omdat parkeerplaatsen in de openbare ruimte in de regel efficiënter gebruikt worden moet voor elke opgeheven parkeerplaats in de openbare ruimte twee parkeerplaatsen in garages terug komen. Als de parkeerbilans positief is (er zijn meer parkeerplaatsen dan in het referentiejaar) kunnen parkeerplekken in de openbare ruimte worden opgeheven volgens de hier gegeven norm van 2 op 1.

Zoals gezegd moeten de uitgangspunten voor de parkeerbilans nog worden uitgewerkt. De uitgangspunten zullen in september 2011 naar de raadscommissie worden gestuurd. Het streven is om in 2014 de parkeerbilans in evenwicht te hebben. Dit wil zeggen dat er in 2014 evenveel openbare, voor iedereen toegankelijke, parkeerplaatsen zijn als in 2001 voor het voormalig Oud-Zuid en als in 2006 voor voormalig Zuideramstel.

Eigendom van parkeergarages

Stadsdeel Zuid heeft een lichte voorkeur om het eigendom van buurtgarages bij het stadsdeel te houden. Op deze manier is het stadsdeel er van verzekerd dat zij nu en in de toekomst eisen kan stellen ten aanzien van het gebruik van de garage. De voorkeur voor buurtgarages in eigendom is gebaseerd op ervaringen uit het verleden. Bij het proces rondom de parkeergarage onder de Boerenwetering bleek dat marktpartijen niet geïnteresseerd waren in de exploitatie van een garage voor bewoners uit de buurt waarbij de prijs van een abonnement niet boven het vergunningtarief op straat mocht uitkomen. Als in de toekomst blijkt dat marktpartijen wel interesse hebben voor het bouwen en exploiteren van buurtgarages dan zal het stadsdeel hier alle medewerking aan verlenen.

Financiële aspecten parkeergarages

Het bouwen en exploiteren van parkeergarages voor bewoners is kostbaar. In delen van het stadsdeel hebben vergunninghouders bijgedragen aan de kosten doordat hier de vergunningtarieven stelselmatig zijn verhoogd. In andere delen (de Rivierenbuurt en Buitenveldert) is er niet gespaard. De stelselmatige verhogingen van de vergunningtarieven heeft geleid tot een spaarpot (de bestemmingsreserve Inpandige Parkeervoorzieningen) van ca. € 18 miljoen in 2011. Jaarlijks komt hier € 3 miljoen bij.

Vooralsnog zijn er plannen om parkeergarageplaatsen voor vergunninghouders te maken onder het Stadionplein, bij het voormalige Archiefterrein en om een parkeergarage onder de Boerenwetering te realiseren. Plannen voor parkeergarages onder de Koeienweide, het

¹ Stadsdeel Zuid heeft 15 wijken (Duivelseiland en Museumkwartier worden hier samen als 1 wijk gerekend).

Westeinde en het Surinameplein staan voorlopig op een laag pitje. In het programma-akkoord is afgesproken dat de parkeergarage onder de Churchillaan niet wordt uitgevoerd.

Parkeernormen bij (ver-)nieuwbouw

Met parkeernormen geeft de overheid aan hoeveel parkeerplaatsen er bij een (ver-)nieuwbouwproject minimaal moeten en/of maximaal mogen worden gerealiseerd. Vervolgens dient de overheid aan te geven waar deze parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden (op eigen terrein en/of in de openbare ruimte) en hoe het gebruik van deze parkeerplaatsen geregeld wordt.

Het stadsdeel hanteert ten aanzien van parkeren bij (ver-)nieuwbouwprojecten de volgende uitgangspunten:

1. De parkeernormen gelden voor bouwprojecten in de bestaande (bebouwde) omgeving. Voor grootschalige gebiedsontwikkeling kunnen er specifieke parkeernormen worden geformuleerd, afgestemd op de ligging van het gebied.
2. De parkeerbehoefte voor bewoners en werknemers dient op eigen terrein te worden opgevangen.
3. De parkeerbehoefte voor bezoekers dient in de openbare ruimte of in openbare parkeergarages te worden opgevangen (behalve bij grote publiekstrekkende voorzieningen).
4. Het aantal parkeerplaatsen waarover een bewoner of een bedrijf beschikt of kan beschikken wordt in mindering gebracht op het aantal te verlenen parkeervergunningen voor de openbare ruimte aan de betreffende bewoner of het betreffende bedrijf.
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein dienen bij voorkeur kadastraal te worden gekoppeld aan de woningen of bedrijven. Andere regelingen met een zelfde effect zijn ook mogelijk.
6. In gebouwen of complexen met diverse functies wordt gestreefd naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Overzicht van de parkeernormen die stadsdeel Zuid hanteert.

Overzicht parkeernormen kantoren en bedrijven per gebiedstype ¹		
	Aantal parkeerplaatsen (op eigen terrein t.b.v. werknemers)	Per
Grootstedelijk kerngebied ²	1	250 m2 bvo
Stedelijk woon-werkgebied ³	1	125 m2 bvo
Bedrijventerrein Schinkel	Geen norm	

¹ Deze normen wijzigen mogelijk bij het vaststellen van een centraalstedelijke Beleidsnota Locatiebeleid

² Noordelijk deel Museumkwartier, Duivelseiland, Oude Pijp en Burgerweeshuispad

³ Rest stadsdeel excl. bedrijventerrein Schinkel

Overzicht parkeernormen wonen		
	Aantal parkeerplaatsen (op eigen terrein t.b.v. bewoners)	Per
Binnen de Ring A10		
Vrije sector (huur en koop)	1	Woning
Sociale huur	0,7	Woning
Overige woonvormen	Maatwerk	
Buiten de Ring A10		
Vrije sector en sociale huur	Maatwerk	

Het benodigd aantal parkeerplaatsen bij voorzieningen en instellingen wordt bepaald met behulp van de beschikbare parkeerkcijfers van het CROW (zie ook bijlage 2). Bij voorzieningen en instellingen van grotere omvang dient de specifieke parkeerbehoefte te worden onderzocht om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd dienen te worden.

Maatregelen betaald parkeren

Ten aanzien van het parkeren in de openbare ruimte worden de volgende maatregelen genomen:

1. Invoering van betaald parkeren Buitenveldert-Zuid tot de Van Boshuizenstraat/ de Cuserstraat.
2. Het wijzigen van de vergunninggebieden van 10 naar 5 vergunninggebieden;
3. Het instellen van deelvergunninggebieden en het vaststellen van de vergunningplafonds hiervoor;
4. Vergunninggebied 'Noord' aan te wijzen als overloopgebied voor deelvergunninggebied Noord-Pijp en het aantal uit te geven overloopvergunningen te beperken tot 200.
5. Geen vergunningen meer uit te geven voor het deelvergunninggebied Zuidas.
6. Voor het deelvergunninggebied Veluwebuurt twee bewonersvergunningen per zelfstandige woning uit te geven en 1 vergunning per 5 werknemers voor bedrijven.
7. Het vaststellen van het tarief van bewonersvergunningen voor vergunninggebieden Noord, bedrijventerrein Schinkel en de Pijp op € 20,- per maand, voor de Rivierenbuurt op € 11,- per maand en voor Zuid op € 8,- per maand.
8. Het parkeerregime in de Prinses Irenebuurt ongewijzigd te laten in afwachting van het beleid van de centrale stad over belanghebbendenparkeren binnen de ring A10.
9. Het huidige parkeerregime voor winkelstraten in Zuid te handhaven waarbij de parkeertijden nog wel op elkaar aangepast moeten worden.

Beleidsuitgangspunten voor gereserveerde parkeerplaatsen

Voorgesteld wordt om een limiet te stellen aan het aantal aan te leggen oplaadplaatsen voor elektrische voertuigen en autodeelstandplaatsen.

1 Inleiding

1.1 Zuid: een stadsdeel in ontwikkeling

Stadsdeel Zuid is een aantrekkelijk en levendig onderdeel van Amsterdam, een hoogstedelijk gebied dat in toenemende mate wordt gekenmerkt door een menging van functies. In steeds meer wijken en buurten in het stadsdeel is een mix van wonen, werken, winkelen en recreatie (uitgaan, toerisme) te vinden. Dit uit zich bijvoorbeeld in het verschijnen van cafés en restaurants in woonbuurten of de realisatie van woningen in gebouwen of gebieden die voorheen een andere functie hadden.

Verwacht wordt dat deze trend zich de komende jaren zal blijven voortzetten als gevolg van ontwikkelingen in en rondom het stadsdeel. Zo zijn het Museumkwartier en de Oude Pijp steeds meer deel gaan uitmaken van het (toeristisch) kerngebied van de stad. Men zou kunnen stellen dat de binnenstad van Amsterdam niet langer ophoudt bij de Singelgracht. De Zuidas ontwikkelt zich tot een woon- en werkgebied met internationale allure. En in het westen van het stadsdeel is het gebied rondom het Olympisch Stadion in ontwikkeling als aantrekkelijk woon- en recreatiegebied.

1.2 Parkeerbeleid

Parkeerbeleid is in van oudsher vooral ingezet op regulering van de parkeervraag en het aanbod van parkeerplaatsen. Dit heeft geleid tot maatregelen zoals het invoeren van betaald parkeren, het invoeren van een vergunningensysteem voor bewoners en bedrijven en het handhaven op foutparkeren. Bezoekers van Amsterdam hebben de keuze om hun auto tegen een hoger tarief in de stad te parkeren (op straat of in een parkeergarage) of tegen een lager tarief aan de rand van de stad op een P&R-terrein (om vervolgens verder te reizen met het openbaar vervoer of de fiets). Voor bewoners en bedrijven is er een vergunningensysteem in het leven geroepen.

1.3 Nieuw parkeerbeleid voor Zuid

Het parkeerbeleid van Zuid richt zich op het zo goed mogelijk bereikbaar houden van het stadsdeel. De parkeerbehoefte van bewoners en bedrijven in het stadsdeel komt hierbij op de eerste plaats, gevolgd door de parkeerbehoefte van hun bezoekers. Naast het reguleren van het parkeren middels parkeergelden en –vergunningen wil het stadsdeel ook het aantal parkeerplaatsen uitbreiden. In de openbare ruimte zal dit, met name in de 19^e-eeuwse wijken, lastig zijn. Hier richt het stadsdeel zich op behoud van de plaatsen die er nu al zijn. Uitbreiding moet gevonden worden in het realiseren van parkeergarages.

1.4 Opbouw van deze nota

Deze Nota Parkeren kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 wordt de visie en ambitie van het stadsdeel ten aanzien van parkeren en bereikbaarheid uiteengezet. De hoofdstukken 3 tot en met 6 vormen een nadere uitwerking van deze ambitie. Hoofdstuk 3 gaat dieper in op de realisatie van parkeergarages; hoofdstuk 4 handelt specifiek over de financiële aspecten daarvan. Hoofdstuk 5 behandelt het realiseren van parkeerplaatsen bij (ver-)nieuwbouwprojecten in het stadsdeel (parkeernormen). In hoofdstuk 6 staat een aantal maatregelen op het gebied van betaald parkeren en in hoofdstuk 7 tenslotte staat het beleid ten aanzien van gereserveerde parkeerplaatsen.

In deze nota wordt bestaand beleid geharmoniseerd. Door vergunninggebieden samen te voegen krijgen vergunninghouders een groter gebied tot hun beschikking waardoor het makkelijker wordt om te parkeren. De intentie is om de Garageverordening Zuid af te schaffen.

1.5 Proces

De conceptnota wordt op 15 februari besproken in de vergadering van het Dagelijks Bestuur. De conceptnota zal van 24 februari tot 7 april ter inzage liggen ten behoeve van de inspraak. De conceptnota zal ter kennisname worden gestuurd naar de commissie Leefomgeving. De planning is om de nota Parkeren in Zuid op 25 mei 2011 ter besluitvorming voor te leggen in de stadsdeelraadsvergadering

2 Visie en ambitie

2.1 Speerpunt parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van stadsdeel Zuid is gericht op het vergroten van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen met het doel de bereikbaarheid te verbeteren.

Visie

Het stadsdeel ziet het als haar taak om mensen te faciliteren hun leven in te richten naar eigen inzicht en behoeften. Dit geldt ook voor mobiliteit. De auto is een niet weg te denken onderdeel van het moderne leven en voor velen onmisbaar voor werk of gezin. De 19^e eeuwse wijken zijn echter niet berekend op een grootschalig gebruik van de auto waardoor schaarste aan parkeergelegenheid ontstaat. Om de behoefte aan automobilititeit beter te faciliteren zal het stadsdeel waar mogelijk extra parkeergelegenheid moeten creëren, bij voorkeur in pandig of in ondergrondse garages. Daarnaast dient het parkeren te worden gereguleerd om tot een optimale verdeling van de schaarse parkeerruimte te komen. De parkeerbehoefte van bewoners en bedrijven in het stadsdeel staan daarbij centraal. Op de tweede plaats komt de parkeerbehoefte van hun bezoekers. Bezoekers worden gestimuleerd hun auto te parkeren in P+R voorzieningen aan de Ring A10.

Het stadsdeel kan het parkeerprobleem niet oplossen maar wel terugbrengen tot een aanvaardbaar niveau.

2.2 Stedelijke kaders

Het parkeerbeleid in Zuid moet niet alleen aansluiten bij de bredere (beleids)doelen die het stadsdeel nastreeft. Het parkeerbeleid moet ook passen binnen het stedelijk beleid ten aanzien van automobilititeit in het algemeen en parkeren in het bijzonder. Hieronder wordt kort ingegaan op de relevante stedelijke beleidskaders.

Parkeren is Manoeuvreren – Parkeerverordening 2009/Verordening parkeerbelastingen 2011

In 2001 heeft de gemeente Amsterdam de Nota Herijking Parkeerbeleid 'Parkeren is Manoeuvreren' vastgesteld. In deze nota is de bevoegdhedenverdeling tussen centrale stad en stadsdelen vastgelegd met betrekking tot het betaald parkeren. De stadsdelen hebben slechts een beperkte (beleids)vrijheid; wanneer zij wijzigingen willen doorvoeren in het regime van betaald parkeren dienen zij dit voor te leggen aan de centrale stad. De concrete maatregelen op het gebied van betaald parkeren (tarieven, bloktijden van betaald parkeren, soorten vergunningen etcetera) worden geëffectueerd door middel van de Parkeerverordening en de Verordening parkeerbelastingen. Deze verordeningen kunnen maximaal één maal per jaar gewijzigd worden.

Structuurvisie

In de Structuurvisie worden de uitgangspunten van het zogenaamde locatiebeleid beschreven. Het locatiebeleid is een vestigingsbeleid voor bedrijven en kantoren aan de hand van een indeling van Amsterdam in verschillende typen stedelijke milieus en de bereikbaarheid van deze stedelijke milieus. Aan de hand van de uitgangspunten in het Structuurplan en het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan van de Stadsregio Amsterdam is een Beleidsnota Locatiebeleid opgesteld.

Voorrang voor een Gezonde Stad (2009)

Het actieplan *Voorrang voor een Gezonde Stad* (VGS) is een pakket aan bronmaatregelen, tariefmaatregelen en flankerende maatregelen. De maatregelen zijn vooral gericht op minder en

schoner autoverkeer, in het gebied binnen de ring A10 en ten zuiden van het IJ. Hieronder viel onder andere het invoeren van de milieuzone voor vrachtverkeer en uitbreiding van het aantal P+R plaatsen. Voor het parkeerbeleid is de verhoging van de parkeertarieven het meest van belang. Ook is binnen de ring A10 verplicht betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 uur tot 21.00 uur ingevoerd. Uitzondering hierop zijn de bedrijventerreinen en delen van de prinses Irenebuurt waar belanghebbenden parkeren geldt.

Ambitie of doel

Doel van het parkeerbeleid is het verbeteren van de bereikbaarheid van het stadsdeel voor bewoners, bedrijven en hun bezoekers. Het stadsdeel wil dit realiseren door meer parkeergelegenheid te creëren en de beschikbare parkeergelegenheid optimaal te verdelen. De doelstelling is een parkeerdruk binnen de ring die niet hoger is dan 95%. Buiten de ring is de doelstelling een parkeerdruk van maximaal 80%. Het stadsdeel wil extra parkeerplaatsen in garages realiseren. Als concreet doel zet het stadsdeel in op een parkeergarage onder de Boerenwetering.

3 Uitwerking parkeergarages

3.1 Inleiding

Het voornemen om een deel van de parkeerbehoefte in het stadsdeel onder te brengen in parkeergarages wordt in dit hoofdstuk verder uitgewerkt. Hierbij komen de volgende zaken aan de orde:

- Hoe kunnen er garageplaatsen worden gerealiseerd?
- Wie zijn de beoogde gebruikers van de parkeergarages?
- Welke rol(len) speelt het stadsdeel bij realisatie?
- Waar worden parkeergarages gerealiseerd?
- Op welke wijze dienen de parkeergarages ruimtelijk te worden ingepast?
- Op welke wijze vindt de compensatie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats?

3.2 Garageplaatsen: hoe en voor wie?

In principe kunnen op drie manieren garageplaatsen worden gerealiseerd:

1. De bouw van buurtgarages.
2. Garages bij (ver-)nieuwbouw.
3. Plusplaatsen bij (ver-)nieuwbouw.

In deze nota wordt niet ingegaan op de bouw van P+R garages. Hierin heeft de centrale stad een leidende rol. In 2011 komt de centrale stad met beleid waarin het gebruik van de P+R garages, de beoogde doelgroep voor de P+R garages en de beoogde uitbreiding van het aantal P+R plaatsen aan bod komt.

Bouw van buurtgarages

De eerste manier om garageplaatsen te realiseren is de bouw van nieuwe parkeergarages ten behoeve van een wijk of buurt, de zogenaamde 'buurtgarages'. Deze buurtgarages hebben een capaciteit die uiteen kan lopen van circa zestig tot enkele honderden parkeerplaatsen. De primaire doelgroep van buurtgarages wordt gevormd door bewoners. In de uren dat de bewoners er niet zijn (met name overdag) kunnen er ook bezoekers in de garage worden toegelaten. Het toelaten van bezoekers in buurtgarages zorgt voor extra inkomsten.

Garageplaatsen bij (ver-)nieuwbouw

Bij (ver-)nieuwbouwprojecten stelt het stadsdeel de eis dat de parkeerbehoefte van de bewoners en/of werknemers van het betreffende gebouw of complex in een garage moet worden opgevangen. In sommige gevallen geldt dit ook voor de parkeerbehoefte van bezoekers. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op het aantal parkeerplaatsen dat bij een (ver-)nieuwbouwproject minimaal moet en/of maximaal mag worden gerealiseerd om de eigen parkeerbehoefte te faciliteren, de zogenaamde parkeernormen.

Plusplaatsen bij (ver-)nieuwbouw

In een aantal gevallen is het bij (ver-)nieuwbouwprojecten mogelijk om een grotere parkeergarage te realiseren dan voor de eigen behoefte van het gebouw of complex nodig is. Deze extra parkeerplaatsen, zogenaamde 'plusplaatsen', zijn bestemd voor bewoners uit de omgeving die hun auto nog in de openbare ruimte parkeren of op de wachtlijst voor een parkeervergunning staan. Eventueel kunnen houders van een werknemersvergunning ook gebruik maken van plusplaatsen. Door deze omwonenden een plusplaats aan te bieden kan de parkeerdruk in de openbare ruimte verminderd worden en kunnen eventueel ook parkeerplaatsen in de openbare ruimte opgeheven worden.

3.3 Rol(len) van het stadsdeel

Parkeergarageplaatsen komen er niet vanzelf. Er zijn verschillende manieren waarop het stadsdeel de realisatie van garageplaatsen kan bevorderen:

- Het stadsdeel kan bij (ver-)nieuwbouw dwingende normen opleggen voor het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze normen worden in hoofdstuk 5 behandeld.
- Het stadsdeel kan zelf opdrachtgever zijn voor de bouw van parkeergarages.
- Het stadsdeel kan meeliften op initiatieven van derden.
- Het stadsdeel stelt randvoorwaarden (bijvoorbeeld door middel van het bestemmingsplan).

Het stellen van randvoorwaarden en het vaststellen van normen bij nieuwbouw zijn traditionele rollen van het stadsdeel, waarbij het stadsdeel reageert op initiatieven van derden. De rollen van opdrachtgever en meelifter zijn pro-actiever; ze worden hieronder wat uitgebreider geschetst.

Opdrachtgever

Dit is een rol die het stadsdeel neemt bij het realiseren van buurtgarages. Het stadsdeel bepaalt de locatie waar de buurtgarage moet komen, wat de gewenste omvang is en stelt ruimtelijke en verkeerskundige randvoorwaarden. Dit wordt door het stadsdeel vertaald in een bestek dat vervolgens aanbesteed wordt. Ook voor het beheer van de buurtgarage bepaalt het stadsdeel de randvoorwaarden. Vervolgens contracteert het stadsdeel een beheerder. Dit kan een marktpartij zijn of de gemeentelijke dienst Advies en Beheer.

Meelifter

In de rol als meelifter bekijkt het stadsdeel of zij bij (bouw)projecten in het stadsdeel kan aanhaken om extra garageplaatsen ten behoeve van de buurt te realiseren. Het stadsdeel zou dan in de planfase met ontwikkelaars om de tafel moeten gaan zitten om hier de mogelijkheden van te bekijken. Bij de herontwikkeling van bijvoorbeeld het Gemeentearchief en het Stadionplein wordt hiernaar gekeken.

3.4 Waar worden parkeergarages gerealiseerd?

De vraag waar het stadsdeel zijn middelen het beste kan inzetten kan op twee manieren beantwoord worden:

1. Daar waar de parkeerdruk het hoogst is.
2. Daar waar het minste openbare ruimte per woning is.

Er is een relatie tussen hoge parkeerdruk en weinig openbare ruimte. In een wijk met veel openbare ruimte kan makkelijker een deel van die ruimte voor parkeren worden benut. In wijken met weinig openbare ruimte loopt men sneller tegen de grenzen op wat je aan parkeerplaatsen kwijt kunt. Zo kent de Oude Pijp een zeer hoge parkeerdruk en heeft het laagste aantal openbare parkeerplekken per woning. Een relatie als deze is niet overal hetzelfde. Zo is de parkeerdruk in de Hoofddorppleinbuurt en in de Rivierenbuurt hoger dan die in de Nieuwe Pijp, terwijl in de laatste wijk toch minder parkeerplaatsen per woning zijn. De parkeerdruk heeft ook te maken met de parkeerbehoefte. In een wijk met veel functies (winkels, horeca, wonen) bestaat meer behoefte aan parkeerplaatsen dan in een woonwijk. Hierbij spelen ook sociaal economische en demografische factoren een rol.

De wijken met de hoogste parkeerdruk zijn: de Hoofddorppleinbuurt, de Oude Pijp, de Rivierenbuurt (exclusief de Veluwebuurt), de Nieuwe Pijp en de Schinkelbuurt. In de eerste vier buurten ligt de parkeerdruk 's nachts boven de 95 %. In de Schinkelbuurt is dat 90 %. In de rest van het stadsdeel ligt de parkeerdruk 's nachts rond de 80 % of daaronder.

Het stadsdeel zet zich in voor een bewonersparkeergarage onder de Boerenwetering. Daarnaast zijn al afspraken gemaakt over bewonersparkeerplaatsen onder het Stadionplein en

het Archiefterrein. Voor nieuwe projecten geldt dat per geval bekeken zal worden of het stadsdeel plusplaatsen kan of wil kopen. Verder zal onderzocht worden wat de mogelijkheden voor een buurtgarage in de Rivierenbuurt zijn.

3.5 Ruimtelijke randvoorwaarden

Stadsdeel Zuid staat positief tegenover de realisatie van ondergrondse parkeergarages en wil de realisatie daarvan ook graag stimuleren. Dit geldt zowel voor garages onder de openbare ruimte als voor garages onder privé-terreinen.

Hoewel het stadsdeel de realisatie van ondergrondse parkeergarages nastreeft wordt dit in nieuwe bestemmingsplannen niet door middel van een 'direct bouwrecht' mogelijk gemaakt. De ontwikkeling van ondergrondse parkeergarages is namelijk maatwerk waarbij in ieder geval aandacht moet worden besteed aan de stedenbouwkundige inpasbaarheid, de verkeerssituatie ter plekke, de kwaliteit van de leefomgeving (vooral geluid, lucht, veiligheid), een adequate parkeernorm, voorkoming van grondwaterproblemen etcetera. Een algemene regeling voor ondergrondse parkeergarages in bestemmingsplannen waarin al deze aspecten kunnen worden meegenomen is daarom niet haalbaar. In die gevallen waar een ondergrondse parkeergarage gewenst is en voldaan wordt aan de randvoorwaarden, wordt daarom medewerking verleend door een planologische procedure. Welke procedure dat is, hangt af van het geval (omvang van het plan, aard van het gebied). In de geldende bestemmingsplannen zijn doorgaans wel de in het (verdere) verleden gerealiseerde parkeerplaatsen (van welke aard dan ook) vastgelegd. Ten aanzien van vervanging of wijziging van die parkeerplaatsen heeft het stadsdeel doorgaans weinig sturingsmogelijkheden. Dit geldt in sommige bestemmingsplannen ook voor bouwplannen voor bijvoorbeeld vervangende nieuwbouw die in zijn geheel passen binnen het bestemmingsplan. Dergelijke plannen komen in de praktijk echter niet vaak voor. Onderzocht zal worden wat de mogelijkheden zijn om, in bestemmingsplannen waar de eis tot parkeerplaatsen op eigen terrein niet afdwingbaar is, toch garages bij nieuwbouw te realiseren.

Ruimtelijke uitgangspunten die ten aanzien van parkeergarages onder bebouwing doorgaans worden gehanteerd zijn:

- Parkeergarages dienen in principe volledig verdiept te worden gerealiseerd. Hierdoor wordt voorkomen dat het levendige karakter van de begane grond wordt aangetast;
- Het heeft doorgaans niet de voorkeur om parkeergarages direct langs gebiedsontsluitingswegen te realiseren omdat de doorstroming van het verkeer hierdoor verminderd kan worden;
- Het realiseren van een "traditionele" parkeergarage leidt tot een lange hellingbaan. Als dit bij ondiepe panden substantiële bebouwing van het binnenterrein tot gevolg heeft, dan is dit ongewenst. Het realiseren van (semi-)automatische parkeergarages (waarbij auto's met een lift naar beneden worden gebracht) heeft dan de voorkeur;
- Parkeren onder binnentuinen vereist zorgvuldig afgewogen maatwerk. Vele aspecten zoals stedenbouwkundige inpasbaarheid, de verkeerssituatie rondom het complex, de kwaliteit van de leefomgeving (geluid, lucht, veiligheid), het voorkomen van grondwaterproblemen, de aanwezige flora en fauna en mogelijk andere relevante aspecten zullen in een dergelijke beoordeling betrokken worden. Om de kwaliteit van de binnentuin te kunnen behouden is een grondbedekking van circa 80 cm op de ondergrondse parkeergarage gewenst. Het groeien van planten, struiken en kleine bomen is dan mogelijk.

Bij bouwprojecten waar de bovenstaande ruimtelijke uitgangspunten overduidelijk de ruimtelijk en beleidsmatig gewenste planvorming in de weg staat kan gemotiveerd van de uitgangspunten worden afgeweken.



Voorbeeld van een ruimtebesparend parkeersysteem (hoog-laag)



In De Pijp zijn parkeergarages onder waterlopen een optie (Boerenwetering)

Garageplaatsen dienen dus bij voorkeur ondergronds te worden gerealiseerd. Inpandige parkeeroplossingen (op begane grond) hebben niet de voorkeur.

3.6 Garageverordening

Stadsdeel Zuid heeft op dit moment een garageverordening waarin vooral wordt geregeld dat mensen die een parkeergarage hebben ook een in- en uitrit krijgen. Het is de intentie om de garageverordening te schrappen. Wel zal er nog gekeken moeten worden naar de relatie met de omgevingsvergunning en de financiële aspecten. Hiervoor zal een apart voorstel aan de raad worden aangeboden.

3.7 Compensatie parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Uitgangspunt bij het opheffen van parkeerplaatsen op straat is dat de parkeercapaciteit intact blijft. Het stadsdeel stelt daarom voor om bij de compensatie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte als gevolg van de bouw van een buurtgarage uit te gaan van een norm van één op twee. Per twee gerealiseerde garageplaatsen kan één parkeerplaats in de openbare ruimte worden opgeheven en omgekeerd.

Ten aanzien van de op te heffen parkeerplaatsen in de openbare ruimte hanteert het stadsdeel de volgende werkwijze:

- Eerst wordt naar de parkeerbalans van de buurt of wijk gekeken. Als daaruit blijkt dat nog plaatsen gecompenseerd moeten worden wordt dit eerst verrekend in de verhouding 1 op 2;
- De op te heffen parkeerplaatsen in de openbare ruimte dienen gelegen te zijn in de directe omgeving (buurt) van de te realiseren parkeergarage. Hierbij wordt uitgegaan van de wijk- en buurtindeling die het stadsdeel hanteert;
- Bij de realisatie van buurtgarages heft het stadsdeel pas parkeerplaatsen in de openbare ruimte op nadat de parkeergarage is gerealiseerd.

4 Financiële aspecten parkeergarages

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een financiële uitwerking gegeven aan de plannen en ambities die eerder in deze nota aan bod gekomen zijn. Eerst wordt een beeld gegeven van de kosten en opbrengsten van het realiseren van buurtgarages. Vervolgens komen de plusplaatsen aan bod. Daarna wordt kort ingegaan op de eigendomsvraag. Aan het eind van het hoofdstuk wordt getracht een financieel totaalbeeld te schetsen voor het realiseren garageplaatsen.

Met nadruk moet worden gesteld dat het erg lastig is om exact aan te geven wat het realiseren en beheren van garageplaatsen het stadsdeel zal gaan kosten. Hierbij speelt een groot aantal variabelen een rol zoals:

- het type garageplaats dat wordt gerealiseerd (buurtgarage, dubbelgebruik, nieuwbouwplaats, plusplaats);
- de ruimtelijke inpassing van de garage (locatie, vormgeving etcetera);
- het eigendom van de garageplaatsen;
- de wijze waarop de garageplaatsen worden beheerd;
- de gehanteerde tarieven;
- de kosten van de (her)inrichting en het beheer van de vrijgekomen openbare ruimte.

Er wordt naar gestreefd om de komende tien jaar garageplaatsen te realiseren, maar er dient rekening te worden gehouden met een financiële tijdshorizon die fors langer is, omdat de parkeergarages minimaal enkele tientallen jaren dienen mee te gaan.

De in dit hoofdstuk genoemde bedragen zijn daarom richtbedragen, bedoeld om een indruk te geven van de kosten die het realiseren en beheren van garageplaatsen met zich meebrengen.

4.2 Buurtgarages

Buurtgarages kosten geld. Geld om ze te bouwen en geld om ze te beheren. Daarnaast leveren garages ook geld op. Om een inzicht te geven in de ruwe cijfers is een onderscheid gemaakt tussen kosten en opbrengsten.

Kosten

Aan de kostenkant zijn er drie belangrijke componenten:

- stichtingskosten;
- beheerkosten;
- financieringslasten.

Stichtingskosten

Het realiseren van een parkeergarage kost circa € 60.000,- per parkeerplaats². Dit bedrag is een richtbedrag, waarbij de kosten per parkeerplaats sterk afhankelijk zijn van de locatie en het type garage. Bij een traditionele parkeergarage is vanwege het in- en uitrijden meer ruimte nodig (o.a. hellingbanen) wat de garage duurder maakt dan een mechanisch systeem waarbij alleen het systeem de grond in hoeft en de automobilist zelf bovengronds blijft.

² Dit richtbedrag is gebaseerd op de doorrekening van de kosten voor een parkeergarage onder de Koeienwei en de parkeergarage Boerenwetering zoals die in 2009 zijn berekend. Parkeerplaatsen onder de Koeienweide werden globaal op € 40.000,- begroot, parkeerplaatsen onder de Boerenwetering op ca.€ 70.000,-. De prijzen zijn niet geïndexeerd.

Beheerkosten

Onder beheerkosten vallen zowel de kosten voor het dagelijks beheer als de kosten voor groot onderhoud. De personeelskosten zijn sterk afhankelijk van het type garage en de manier waarop het toezicht geregeld is. Een 24-uurs bewaking in de garage is duur. Een mechanische garage met cameratoezicht en een belsysteem is dan goedkoper, zeker als de beheerder meerdere garages beheert. Omdat er hier voornamelijk over garages voor bewoners wordt gesproken wordt de variant met 24-uursbewaking hier in de berekening buiten beschouwing gelaten. Garages waarin naast bewoners ook betalende bezoekers worden toegelaten (een variant die voor de parkeergarage onder de Boerenwetering wordt onderzocht) hebben een heel ander exploitatiemodel. In de hier gegeven berekening worden de kosten voor het dagelijks beheer van een buurtgarage gegeven. De beheerkosten komen dan op circa € 35,- per maand per parkeerplaats.³

Daarbovenop komen dan nog de kosten voor het groot onderhoud. Bij een mechanische garage wordt gerekend met een complete vervanging van het mechanische systeem per 15 jaar. Per plek kost een dergelijk systeem circa € 11.000,-. Voor een periode van 40 jaar zal het systeem 2 keer vervangen moeten worden. De kosten per parkeerplaats per maand komen dan op circa € 45,- uit. Dit brengt de totale beheerkosten per parkeerplek per maand op circa € 80,-.

Financieringslasten

Om een garage te bouwen moet geld geleend worden of de garage uit de reserves betaald worden. In het laatste geval moet er met inkomstenverlies gerekend worden (misgelopen rendement). In het eerste geval moet rente betaald worden. Voor de berekening van de financieringslasten wordt uitgegaan van een rente van 3,5 %. Daarmee komen de financieringslasten per parkeerplek uit op circa € 175,- per maand.

Opbrengsten

De opbrengsten van een parkeergarage zijn moeilijker in te schatten dan de kosten. Dit heeft voornamelijk te maken met het feit dat een parkeergarage het meest verdient aan bezoekers en dat de geschatte inkomsten van veel factoren afhankelijk zijn. Met deze kanttekening worden hier de drie componenten aan de inkomstenkant behandeld:

- de economische restwaarde van de parkeerplek (na 40 jaar);
- de opbrengst uit abonnementen;
- de opbrengst uit bezoekersparkeren.

Economische restwaarde

Het stadsdeelbeleid is om gebouwen over een periode van 40 jaar af te schrijven. Het doel hiervan is om de aanschafkosten van de investering gelijkmatig over de jaren te verdelen. Door af te schrijven worden ook de kosten die het gebruik c.q. het bezit van de garage met zich meebrengt inzichtelijk.

Dit laat onverlet dat een parkeergarage na 30 of 40 jaar nog wel economische waarde heeft. Deze waarde heeft het alleen maar als besloten wordt om de garage te verkopen. Wanneer het stadsdeel besluit de garage te houden is de economische waarde nul.

Abonnementen

De opbrengst hangt af van de gehanteerde abonnementsprijs en het aantal verkochte abonnementen. Een parkeervergunning in de openbare ruimte kost nu € 8,-/ € 11,- of € 20,- per maand. Een abonnement in de Marie Heineken garage kost € 290,- per maand en een

³ De berekening van de beheerkosten komt uit 2006. De prijzen zijn sindsdien wel wat gestegen maar niet dusdanig dat het richtbedrag hier aangepast wordt.

abbonement in de Museumpleingarage kost € 460,-. Een abbonement in de garage van de RAI kost € 120,- per maand maar bij grote evenementen in de RAI kan er niet geparkeerd worden. De bovenstaande abbonementen zijn allemaal 24 uur per dag, 7 dagen per week geldig. Daarnaast kunnen er ook andere abbonementen worden aangeboden, zoals avond- en weekendabbonementen, of juist abbonementen die alleen overdag geldig zijn.

Bezoekers

Op het moment dat ook bezoekers van een buurtgarage gebruik maken stijgen de inkomsten. De vraag is hoeveel bezoekers in de garage zullen parkeren. Als er geen grote publiekstrekkende functies in de omgeving van de garage worden toegevoegd, en als er parkeerplaatsen op straat worden opgeheven, zal een deel van het bezoek dat nu op straat parkeert, in de garage gaan staan. In een doorberekening van een garage onder het Surinameplein die ook voor bezoekers toegankelijk zou moeten zijn is de dienst Advies en beheer ervan uitgegaan dat circa 85 % van de plekken voor bezoekers toegankelijk zouden zijn en dat elke plek circa 1.000 uur per jaar door bezoekers gebruikt wordt. Met andere woorden, elke garageplaats zou gemiddeld 2,5 uur per dag gebruikt worden. Deze aanname is niet onredelijk in berekeningen voor bewonersgarages waar ook bezoekers kunnen parkeren. Een garageplek kan dan tussen de € 130,- en € 140,- per maand opleveren.

4.3 Plusplaatsen en dubbelgebruik

Het financiële plaatje voor het realiseren van plusplaatsen wijkt deels af van dat van de buurtgarages. Hieronder worden op dezelfde manier de kosten en opbrengsten behandeld als bij de buurtgarages. Bij het realiseren van plusplaatsen zijn de kosten veel meer dan bij buurtgarages afhankelijk van het project en de afspraken met de projectontwikkelaar. Vanwege deze onzekerheden worden hier geen richtbedragen gegeven.

Kosten plusplaatsen

Stichtingskosten

Bij plusplaatsen lift het stadsdeel mee op een nieuwbouwproject waar al in een garage voorzien is. De stichtingskosten van deze extra parkeerplaatsen zullen daarmee doorgaans lager uitvallen dan die bij buurtgarages. Hoeveel lager verschilt per project.

Beheerkosten

De beheerkosten zullen in principe niet veel verschillen van die van een buurtgarage. Ook voor garages onder nieuwbouw geldt dat ze klein en groot onderhoud nodig hebben. Over de verdeling van de kosten zullen goede afspraken gemaakt moeten worden met de eigenaar/ beheerder van het nieuwbouwcomplex.

Financieringslasten

Het principe werkt hetzelfde als bij buurtgarages. De financieringslasten zullen per project in beeld gebracht moeten worden.

Opbrengsten plusplaatsen

Economische restwaarde

Ook hier wordt gekozen om de economische restwaarde over 40 jaar op nul te stellen.

Abbonementen

De enige opbrengst van plusplaatsen komt uit abonnementsgelden. Het is niet de bedoeling om betalende bezoekers toe te laten. Net als bij de buurtgarages hangen de inkomsten af van de gehanteerde abonnementsprijs en het aantal verkochte abbonementen.

In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat het minder geld kost om plusplaatsen te realiseren en te exploiteren dan buurtgarages. Daar staat tegenover dat plusplaatsen minder efficiënt gebruikt kunnen worden dan parkeerplaatsen in buurtgarages.

4.4 Eigendom

Tot nu toe is in het midden gelaten wie de eigenaar van de buurtgarages en de plusplaatsen wordt. Stadsdeel Zuid heeft een lichte voorkeur om het eigendom van buurtgarages bij het stadsdeel te houden. Op deze manier is het stadsdeel ervan verzekerd dat zij nu en in de toekomst eisen kan stellen ten aanzien van het gebruik van de garage. Het is ook mogelijk dit soort afspraken te maken met marktpartijen maar ervaringen in het project garage Boerenwetering hebben geleerd dat dit niet eenvoudig is.

Voor de plusplaatsen is het nog helemaal de vraag wat het beste zou zijn. Op zich zou er geen overwegend bezwaar zijn als het stadsdeel eigenaar is van een deel van een garage. Het stadsdeel zou dan als rechtspersoon deel uitmaken van een vereniging van eigenaren van het betreffende complex. Maar als er goede afspraken gemaakt worden met de eigenaar van het complex is er ook geen bezwaar als het stadsdeel een deel van de garage financiert met als tegenprestatie dat het stadsdeel over die gefinancierde plekken kan beschikken.

4.5 Totaalbeeld

Naast de direct aan de garages toe te rekenen kosten zijn er ook de kosten voor de herinrichting van de openbare ruimte die nodig is na het bouwen van een parkeergarage. Aangezien deze kosten zeer sterk afhangen van het uiteindelijke plan is hiervoor geen richtbedrag te geven.

In dit voorbeeld wordt er van uitgegaan dat alle parkeerplekken worden gerealiseerd in buurtgarages en dat deze buurtgarages eigendom van het stadsdeel worden, waarbij het financiële risico ook bij het stadsdeel ligt. Als de garages eigendom van een marktpartij zijn zullen de inkomsten van de garage ten koste gaan van de inkomsten op straat. In alle plannen is er sprake van het verplaatsen van parkeercapaciteit, dus blijft het totaal (inkomsten op straat plus inkomsten uit garages) gelijk. In het onderstaande rekenvoorbeeld wordt ervan uitgegaan dat de garages in eigendom van het stadsdeel zijn en dus ook afgeschreven moeten worden. Er is niet gerekend met een economische restwaarde.

Overzicht kosten garageplaatsen. De genoemde bedragen zijn prijspeil 2006, exclusief BTW en zijn niet geïndexeerd. De stichtingskosten bedragen € 60.000,- per garageplaats.

	Jaar 1		Jaar 10		Over 40 jaar
	Per maand	Per jaar	Per maand	Per jaar	
Afschrijving 40 jaar per plek	€ 125,-	€ 1.500,-	€ 125,-	€ 1.500,-	€ 60.000,-
Beheerkosten per plek	€ 80,-	€ 960,-	€ 80,-	€ 960,-	€ 38.400,-
Financieringslasten per plek	€ 175,-	€ 2.100,-	€ 131,-	€ 1.575,-	€ 43.050,-
Totaal kosten per plek	€ 380,-	€ 4.560,-	€ 336,-	€ 4.035,-	€ 141.450,-

In de bovenstaande tabel wordt er omwille van de duidelijkheid vanuit gegaan dat garageplaatsen volledig via krediet worden gefinancierd. De jaarlijkse financieringslasten zullen lager uitvallen wanneer een deel van de plaatsen met eigen geld worden gefinancierd. Op basis van een jaarlijks bedrag van € 3 miljoen, zoals dit nu in de bestemmingsreserve parkeergarages

wordt gestort, kunnen ca. 800 garageplekken worden gerealiseerd. Verder is in de berekening niet uitgegaan van de netto contante waarde⁴ maar is met vaste bedragen gewerkt. De reden hiervoor is dat in de doorrekening het onzeker is wat de geldontwaarding voor de komende 40 jaar is. Door deze onzekerheid nu niet toe te voegen aan de andere hierboven gegeven schattingen is de hier gegeven raming wat conservatiever geworden.

⁴ In berekeningen waarbij de investeringsbedragen netto contant worden gemaakt wordt rekening gehouden met de waardevermindering van het investeringsbedrag. € 60.000,- in 2011 is meer waard dan hetzelfde bedrag in 2040.

5 Parkeernormen bij (ver-)nieuwbouw

5.1 Wat zijn parkeernormen?

Iedere ruimtelijke functie (wonen, werken, winkelen, recreëren) trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer en genereert daarmee ook een bepaalde parkeerbehoefte. Toevoeging of wijziging van functies in een bepaald gebied als gevolg van nieuwbouw of verbouw kan ook verandering in parkeerbehoefte betekenen. De vraag is of stadsdeel Zuid deze – vaak extra – parkeerbehoefte kan of wil opvangen en hoe. Parkeernormen zijn hierbij een belangrijk beleidsinstrument. Met deze normen geeft de overheid aan hoeveel parkeerplaatsen bij een (ver-)nieuwbouwproject minimaal moeten en/of maximaal mogen worden gerealiseerd. Vervolgens dient de overheid aan te geven waar deze parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden (op eigen terrein en/of in de openbare ruimte) en hoe het gebruik van deze parkeerplaatsen geregeld wordt.

5.2 Probleemstelling

In 2007 zijn in voormalig stadsdeel Oud-Zuid parkeernormen vastgesteld. Voormalig stadsdeel Zuideramstel kende geen vastgestelde parkeernormen. Het Zuidas gebied kent wel parkeernormen. Omdat de ontwikkeling van dit gebied onder verantwoordelijkheid valt van het projectbureau Zuidas en ook de vaststelling van parkeernormen in het gebied een centraalstedelijke bevoegdheid is zal de Zuidas in dit hoofdstuk buiten beschouwing worden gelaten. Het stadsdeel vindt het van belang dat hier ook voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd zodat de parkeerdruk niet op de openbare ruimte wordt afgewenteld.

5.3 Doel van dit hoofdstuk

Het doel van dit hoofdstuk is tweeledig:

1. het formuleren van parkeernormen, dat wil zeggen aangeven hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden bij een (ver-)nieuwbouwproject;
2. aangeven waar deze parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd (op eigen terrein of in de openbare ruimte) en hoe het gebruik ervan geregeld wordt.

Het benodigd aantal parkeerplaatsen bij een bouwproject is afhankelijk van de aard en omvang van de activiteiten die plaatsvinden in het te realiseren gebouw of complex. Daarom worden in deze notitie aparte normen geformuleerd voor:

1. kantoren en bedrijven;
2. woningen;
3. voorzieningen.

5.4 Bevoegdheden en kaders

De bevoegdheden voor het formuleren van parkeernormen zijn neergelegd bij de lagere overheden (provincies, kaderwetgebieden en gemeenten). De parkeernormen voor kantoren en bedrijven en voorzieningen worden door de gemeente Amsterdam vastgesteld, in afstemming met de Stadsregio Amsterdam. Ook bij grootstedelijke projecten waarover de gemeente Amsterdam de regie voert bepaalt de gemeente in principe het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Voor projecten op het gebied van wonen kunnen stadsdelen in principe zelf parkeernormen vaststellen. Deze vrijheid is echter wel enigszins beperkt doordat veel ruimtelijke plannen getoetst worden door de centrale stad.

In hoofdstuk 2 zijn de stedelijke kaders genoemd waarbinnen de te formuleren parkeernormen zullen moeten passen. Hieronder worden deze kaders nader toegelicht.

Structuurvisie 2040 'Economisch sterk en duurzaam' /Beleidsnota Locatiebeleid

In het Structuurvisie worden de uitgangspunten van het zogenaamde locatiebeleid beschreven. Het locatiebeleid is een vestigingsbeleid voor bedrijven en kantoren aan de hand van een indeling van Amsterdam in verschillende typen stedelijke milieus (weergegeven op de structuurplankaart) en de bereikbaarheid van deze stedelijke milieus.

In april 2008 is de nota 'Locatiebeleid Amsterdam 2008' vastgesteld. In deze nota zijn parkeernormen geformuleerd, gerelateerd aan functietype (kantoor, bedrijf, voorziening) en locatie. Deze in 2008 vastgelegde normen gelden voor heel Amsterdam.

Bouwverordening 2003 Amsterdam

In art. 2.5.30 is vastgelegd dat parkeergelegenheid bij of in gebouwen in voldoende mate aanwezig moet zijn.

5.5 Bevoegdheden bij bouwplannen

Met enige regelmaat ontstaat bij concrete bouwplannen verwarring over de bevoegdheid van het stadsdeel over de vraag naar het al dan niet kunnen toepassen van het parkeerbeleid (uit de Nota Parkeren). Meer specifiek over de vraag of er al dan niet parkeergelegenheid op eigen terrein moet of mag worden gecreëerd. Dit is in de praktijk regelmatig een juridisch ingewikkelde kwestie. In eerste instantie moet uit het bestemmingsplan blijken of er een gebouwde parkeervoorziening mag worden gerealiseerd. Als dat niet voldoende duidelijk is (meestal in oudere bestemmingsplannen), is doorgaans sprake van een aanvullende werking van de Bouwverordening Amsterdam.

De regeling uit de bouwverordening zegt zo ongeveer dat wanneer de omvang of de bestemming van een te realiseren of te verbouwen gebouw daartoe aanleiding geeft, er 'voldoende' parkeerplaatsen in, op of onder dat gebouw of het bijbehorende terrein moeten worden gerealiseerd. Dat mag niet te veel zijn, waarbij moet worden gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw en waarbij rekening moet worden gehouden met de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Ter uitwerking van het begrip 'voldoende' zijn in deze nota parkeernormen geformuleerd.

In nieuwe bestemmingsplannen zal om het in deze nota vastgestelde beleid vast te leggen een adequate regeling worden getroffen.

5.6 Uitgangspunten voor parkeren bij (ver-)nieuwbouw

De hieronder gegeven uitgangspunten geven een onderbouwing van de parkeernormen zoals weergegeven in tabellen 'overzicht parkeernormen kantoren en bedrijven' en 'overzicht parkeernormen wonen'.

1. Parkeernormen voor bouwprojecten in bestaande omgeving

De parkeernormen die in deze notitie worden geformuleerd gelden in principe alleen voor bouwprojecten in de bestaande (bebouwde) omgeving. Voor grootschalige gebiedsontwikkeling (bijvoorbeeld de Zuidas) kunnen aparte parkeernormen worden geformuleerd, afgestemd op de ligging van het gebied (bereikbaarheid), de te ontwikkelen functies en de inrichting van de openbare ruimte. De normen die in deze notitie zijn geformuleerd kunnen hierbij wel als ijkpunt fungeren.

2. Faciliterend beleid

Bij het formuleren van de parkeernormen is gekozen om voor woningen met minimumnormen te werken. Dit betekent dat projectontwikkelaars de ruimte krijgen om als zij dit wensen meer parkeerplaatsen per woning aan te bieden. Voor kantoren en bedrijven zijn de parkeernormen stedelijk vastgelegd.

3. Parkeren voor bewoners en/of werknemers: op eigen terrein

In de wijken binnen de ring A10 is uitbreiding van het parkeerareaal in de openbare ruimte vaak moeilijk. Het stadsdeel stelt daarom bij bouwprojecten de eis dat de parkeerbehoefte van bewoners en/of werknemers (langparkeerders) in principe op eigen terrein moet worden opgevangen.

De eis om voor langparkeerders parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren geldt in de volgende gevallen:

1. (vervangende) nieuwbouw;
2. wijziging van een gebouw of complex als gevolg waarvan de parkeerbehoefte significant toeneemt.

De parkeerplaatsen op eigen terrein dienen bij voorkeur ondergronds te worden gerealiseerd.

4. Parkeren voor bezoekers: bestaande areaal openbare ruimte of openbare parkeergarages

Bezoekers (kortparkeerders) dienen gebruik te maken van het bestaande parkeerareaal in de openbare ruimte of openbare parkeergarages. Een uitzondering geldt voor de (ver)bouw van grote publiekstrekkende voorzieningen zoals theaters, musea, ziekenhuizen of winkelcentra. Dergelijke grootschalige voorzieningen genereren een dusdanige behoefte aan parkeerruimte voor bezoekers dat deze niet in de bestaande openbare ruimte kan worden opgevangen. In deze gevallen dient in principe ook voor bezoekers parkeercapaciteit op eigen terrein te worden gerealiseerd, tenzij de parkeerbehoefte in nabijgelegen openbare parkeergarages kan worden opgevangen.

5. Koppeling parkeerplaatsen op eigen terrein en uitgifte parkeervergunningen op straat

De realisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein kent een relatie met de uitgifte van parkeervergunningen op straat. In de Parkeerverordening 2009 is de bepaling opgenomen dat het aantal parkeerplaatsen waarover een bewoner of een bedrijf beschikt of kan beschikken in mindering moet worden gebracht op het aantal te verlenen parkeervergunningen aan de betreffende bewoner of het betreffende bedrijf. Dit betekent bijvoorbeeld dat als een bewoner de beschikking heeft over een parkeerplaats op eigen terrein en in dat gebied per zelfstandige woning maximaal één bewonersvergunning wordt verleend deze bewoner niet in aanmerking komt voor een bewonersvergunning. Nieuwbouwlocaties waar, volgens de geldende parkeernormen, garageplaatsen zijn gebouwd, worden uit het vergunninggebied gelicht. Bewoners en bedrijven die daar gevestigd zijn komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.

6. Kadastrale koppeling

Parkeerplaatsen op eigen terrein dienen bij voorkeur kadastraal te worden gekoppeld aan de woningen of bedrijven; de woning of bedrijfsruimte wordt verkocht of verhuurd inclusief een parkeerplaats.

Andere regelingen die een zelfde effect hebben, namelijk het optimaliseren van het gebruik van de parkeervoorziening op eigen terrein, zijn ook mogelijk en toegestaan. Eén mogelijkheid is mandeligheid van de parkeervoorziening. Dit betekent dat de parkeerplaatsen op eigen terrein gezamenlijk bezit zijn. Parkeerplaatsen mogen wel worden doorverkocht of –verhuurd, maar alleen worden aangeboden aan bijvoorbeeld de leden van de Vereniging van Eigenaren van het

betreffende complex. Bewoners die besluiten om geen parkeerplaats te huren of te kopen komen in dat geval ook later niet in aanmerking voor een bewonersvergunning op straat.

In elk geval is het doel om duidelijkheid te bieden dat aan bewoners in die gevallen waar parkeerplaatsen deel uitmaken van het wooncomplex, bewonersvergunningen op straat niet worden verstrekt. Voor bewoners van sociale huurwoningen en gehandicapten kan dit beleid vanwege het prijsverschil met een parkeerplaats op straat ongunstig uitpakken. Hierover wordt (op stadsniveau) met de ombudsman gepraat.

7. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

In gebouwen of complexen met verschillende functies wordt zoveel mogelijk gestreefd naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Hierdoor kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden beperkt en wordt efficiënt gebruik gemaakt van de aanwezige parkeerruimte.

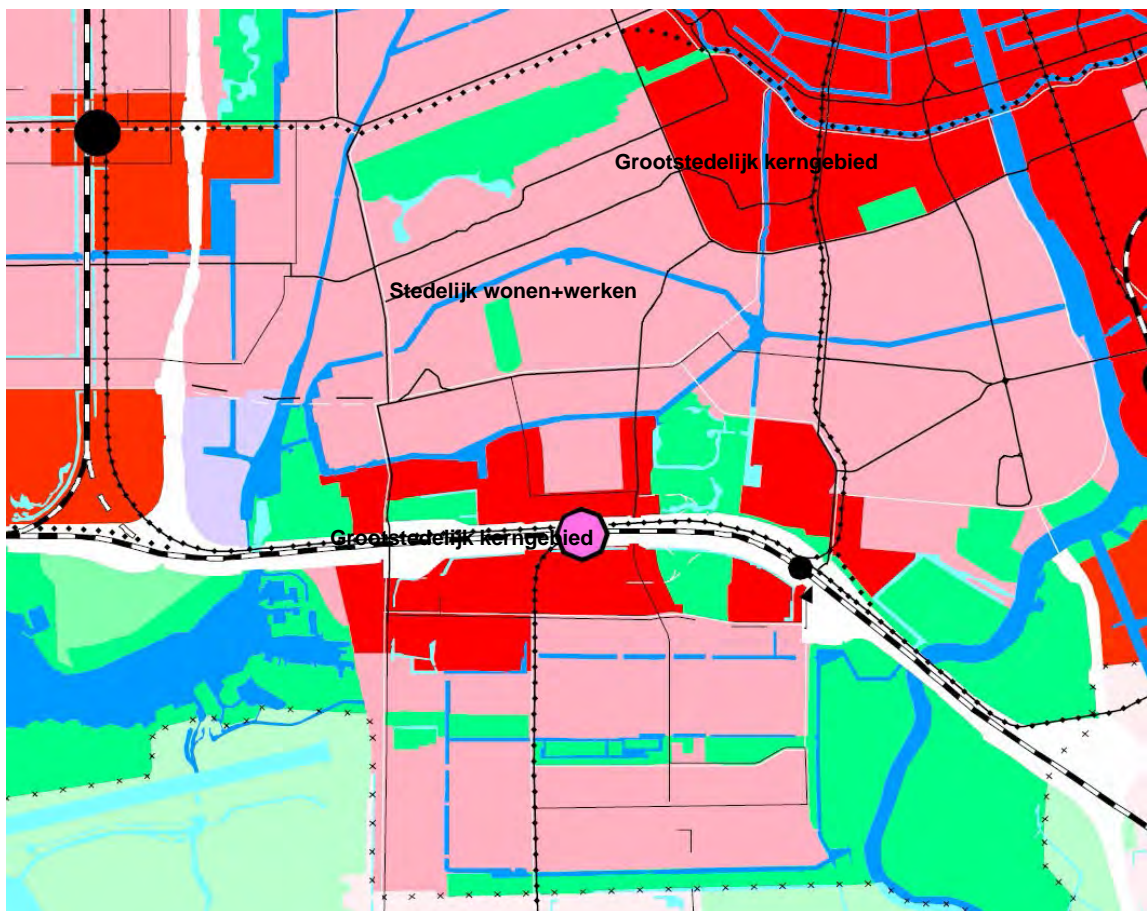
De daadwerkelijke vraag naar parkeerplaatsen per functie is niet de hele dag gelijk. Overdag, wanneer veel mensen niet thuis zijn, is de parkeerbehoefte bij woningen bijvoorbeeld kleiner dan 's avonds en 's nachts. Het omgekeerde geldt voor kantoren en bedrijven; hier is de parkeerbehoefte juist overdag, wanneer de medewerkers en bezoekers aanwezig zijn, het grootst. Daarnaast is er ook vaak een verschil tussen de parkeerbehoefte op werkdagen en die in het weekend.

In gebouwen of complexen met verschillende functies hoeven de piekmomenten in de parkeervraag van deze functies niet met elkaar samen te vallen in de tijd. Dit betekent dat de capaciteit van de parkeervoorziening lager mag zijn dan de som van de parkeerbehoeftes van de verschillende functies. Om te bepalen wat de capaciteit van de gezamenlijke parkeervoorziening zou moeten zijn wordt gebruik gemaakt van zogenaamde aanwezigheidspercentages. Aan de hand van deze percentages kan worden bepaald op welk moment de parkeerbehoefte voor het gebouw of complex als geheel het grootst is. Het benodigde aantal parkeerplaatsen kan hier op worden afgestemd. In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van de aanwezigheidspercentages. Bij gebouwen of complexen waarin ook woningen worden gerealiseerd dienen de parkeerplaatsen voor bewoners op enigerlei wijze te worden afgescheiden van de parkeerplaatsen voor de andere gebruikers, zodat bewoners altijd de garantie hebben op een parkeerplek.

Overzicht uitgangspunten parkeren bij (ver-)nieuwbouw	
1	De parkeernormen gelden voor bouwprojecten in de bestaande (bebouwde) omgeving.
2	De parkeerbehoefte van bewoners en werknemers dient op eigen terrein te worden opgevangen.
3	De parkeerbehoefte van bezoekers dient in de openbare ruimte of in openbare parkeergarages te worden opgevangen (behalve bij grote publiekstrekkende voorzieningen).
4	Het aantal parkeerplaatsen waarover een bewoner of een bedrijf de beschikking heeft wordt in mindering gebracht op het aantal te verlenen parkeervergunningen voor de openbare ruimte aan de betreffende bewoner of het betreffende bedrijf.
5	Parkeerplaatsen op eigen terrein dienen bij voorkeur kadastraal te worden gekoppeld aan de woningen of bedrijven. Andere regelingen met een zelfde effect zijn ook mogelijk.
6	Er wordt gestreefd naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

5.7 Parkeernormen kantoren en bedrijven

Het vestigingsbeleid voor kantoren en bedrijven is gekoppeld aan de indeling van Amsterdam in verschillende typen stedelijke milieus, weergegeven op de Structuurplankaart voor 2010. Het beleid is er op gericht arbeids- en bezoekersintensieve functies zoveel mogelijk te concentreren op locaties die goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer (en fiets). Voor deze gebieden gelden strengere parkeernormen dan voor gebieden die minder goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer. Onderstaande kaart is een uitsnede van de Structuurplankaart waarop de stedelijke milieus in Zuid staan weergegeven.



Het gebied binnen de Ring Zuid (noordelijk deel Museumkwartier, Duivelseiland en Oude Pijp) en het kantorencluster aan het IJsbaanpad en Burgerweeshuispad (onderdeel Zuidas) behoren tot het grootstedelijk kerngebied (A-locatie). Dit is het gebied dat bepalend is voor de uitstraling van Amsterdam als (inter-)nationaal cultureel, economisch en toeristisch centrum. Het grootstedelijk kerngebied kent zeer hoge bebouwingsdichtheden, wordt intensief gebruikt en is uitstekend bereikbaar door de ligging rondom (inter-)nationale knooppunten van het openbaar vervoer. In het grootstedelijk kerngebied geldt een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlak.

De overige delen van Zuid, met uitzondering van industrieterrein Schinkel, behoren tot de stedelijke woon-/werkgebieden (B-locatie). In deze gebieden is de woonfunctie dominant, maar wel gemengd met relatief kleinschalige andere functies zoals werken, winkelen en recreëren. De

bereikbaarheid per openbaar vervoer is goed, zij het iets minder goed dan het grootstedelijk kerngebied. In de stedelijke woon-/werkgebieden geldt (vooralsnog) een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m2 bruto vloeroppervlak.

Bedrijventerrein Schinkel is een stedelijk bedrijventerrein. Het bedrijventerrein is goed ontsloten via het wegennet en vaarwegennet, maar minder goed per openbaar vervoer. Voor Schinkel geldt geen maximum parkeernorm.

Overzicht parkeernormen kantoren en bedrijven per gebiedstype		
	Aantal parkeerplaatsen (op eigen terrein t.b.v. werknemers)	Per
Grootstedelijk kerngebied ¹	1	250 m2 bvo
Stedelijk woon-werkgebied ²	1	125 m2 bvo
Bedrijventerrein Schinkel	Geen norm	

¹ Noordelijk deel Museumkwartier, Duivelseiland, Oude Pijp en Burgerweeshuispad

² Rest stadsdeel excl. bedrijventerrein Schinkel

5.8 Parkeernormen wonen

Bij de parkeernormen voor woningen in Zuid is het belangrijkste onderscheid tussen Zuid binnen de Ring en Zuid buiten de Ring A10. Binnen de Ring A10 is het stadsdeel dichtbebouwd, zijn er relatief weinig parkeerplaatsen en is de parkeerdruk hoog. Daarom stelt het stadsdeel hier minimum parkeernormen waaraan bij nieuwbouw voldaan moet worden. Buiten de Ring, in Buitenveldert, is het stadsdeel minder dicht bebouwd, zijn er relatief veel parkeerplaatsen en is de parkeerdruk lager. Hier worden geen minimum parkeernormen geëist maar wordt per project gekeken of er parkeren op eigen terrein gerealiseerd moet worden en volgens welke norm.

Naast het onderscheid tussen binnen en buiten de Ring A10 is er ook een belangrijk verschil tussen vrije sectorwoningen en sociale huurwoningen.

Vrije-sectorwoningen (koop en huur)

Van de huishoudens in nieuwe of vernieuwde vrije-sectorwoningen in Zuid mag algemeen aangenomen worden dat zij een midden-, dan wel hoger inkomen hebben en in het bezit zijn van een auto.

Sociale huurwoningen

Sinds eind 2007 geldt in delen van het stadsdeel de eis om bij nieuwbouw ook voor sociale huurwoningen garageplaatsen te maken, waarbij per woning 0,7 parkeerplaats gerealiseerd moet worden. Sinds 2008 zijn drie nieuwbouwcomplexen⁵ gerealiseerd. Bij niet één ervan is een parkeergarage op eigen terrein gerealiseerd omdat de woningcorporaties aangaven dat dit (financieel) niet haalbaar was. Wel zijn in twee gevallen afspraken gemaakt waarbij de parkeervraag van de toekomstige bewoners wordt opgevangen in andere garages. Soms in bestaande garages, soms in garages die bij andere projecten van de corporatie werden gerealiseerd. In de nieuwbouw op de Kuiperstraat parkeren bewoners op straat.

De hierboven geschetste praktijk laat zien hoe ingewikkeld de eis is om ook bij sociale woningbouwprojecten parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Naast het gegeven dat de eis voor parkeergarages extra kosten betekent voor de woningcorporaties, levert het ook extra

⁵ 1^e Jan v.d. Heijdenstraat 123-137, Kuipersstraat 125-135, G. Flincstraat 61-79

kosten op voor de bewoners. Corporaties zijn als verhuurder vrij om de huur voor de garageplaats te bepalen. In een aantal gevallen hanteren corporaties een lagere huur voor garageplaatsen bij sociale huurwoningen dan bij vrije sectorwoningen maar dit is niet altijd het geval. Zelfs met een verlaagde garagehuur bedraagt de huurprijs per maand al snel ca. € 80,- per maand⁶. Vergeleken met het tarief voor een vergunning op straat betekent dit een 4 tot 7 keer hoger tarief. Toekomstige huurders hebben vooraf wel de keus of zij een woning willen huren waarbij een parkeerplaats in een garage gehuurd moet worden.

Naast de eisen die het stadsdeel stelt ten aanzien van het parkeren worden bij nieuwbouwprojecten nog aanvullende (kostenvermeerderende) eisen gesteld. Zo wordt onder andere geëist dat parkeergarages extra verdiept worden aangelegd om een leeflaag van 80 cm grond aan te brengen. Ook is het vaak niet mogelijk om de parkeerplaatsen bovengronds (in bebouwing) aan te leggen. Het is wenselijk om per project te kijken of deze aanvullende eisen noodzakelijk zijn.

Andere woonvormen

Het voert te ver om voor iedere woonvorm een aparte parkeernorm te formuleren. In dergelijke gevallen zal maatwerk moeten worden geleverd, afhankelijk van de kenmerken van de bewoners en de locatie van de woningen. Voor ouderen en minder-validen kan algemeen gesteld worden dat de parkeernorm lager is naar mate bewoners meer zorg (moeten) ontvangen. Voor zogenaamde WiBo-woningen (wonen in beschermde omgeving) geldt dat mogelijk nog een (klein) deel van de bewoners de beschikking heeft over een auto; in dergelijke gevallen wordt een minimum parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning geëist.

Voor studentenhuysvesting heeft de centrale stad aparte richtlijnen geformuleerd. Gezien het lage autobezit onder studenten in Amsterdam is het in de meeste gevallen niet nodig parkeerplaatsen voor studenten te realiseren. Bij grootschaliger projecten (> 350 eenheden) en projecten waarbij een deel van de woningeenheden bestemd is voor short-stay (hotelfunctie) en/of afgestudeerden hanteert de centrale stad een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning(eenheid).

Overzicht parkeernormen wonen		
	Aantal parkeerplaatsen (op eigen terrein t.b.v. bewoners)	Per
Binnen de Ring A10		
Vrije sector (huur en koop)	1	Woning
Sociale huur	0,7	Woning
Overige woonvormen	Maatwerk	
Buiten de Ring A10		
Vrije sector en sociale huur	Maatwerk	

⁶ Huren voor garageplaatsen bij vrije sectorwoning variëren van € 120,- tot € 200,- per maand.

5.9 Parkeernormen voorzieningen en instellingen

Bij voorzieningen en instellingen dient in principe parkeergelegenheid op eigen terrein te worden gerealiseerd voor het personeel. Hoeveel parkeerplaatsen dit zijn is afhankelijk van de aard en omvang van de voorziening. Bezoekers dienen in de openbare ruimte of een openbare parkeergarage te parkeren. Een uitzondering geldt voor grote publiekstrekkende voorzieningen zoals theaters, musea, ziekenhuizen of winkelcentra. In deze gevallen dient in principe ook voor bezoekers parkeercapaciteit op eigen terrein te worden gerealiseerd, tenzij de parkeerbehoefte in nabijgelegen openbare parkeergarages kan worden opgevangen.

Voor het bepalen van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij individuele voorzieningen en instellingen kan een beroep worden gedaan op het handboek ASVV⁷ van het CROW⁸. Hierin zijn voor de verschillende typen voorzieningen en instellingen minimum- en maximum kencijfers opgenomen, gerelateerd aan de mate van stedelijkheid. In bijlage 3 staat voor een aantal verschillende voorzieningen het parkeerkencijfer weergegeven.

Bij voorzieningen van grotere omvang acht het Werkdocument Parkeernormen Amsterdam het niet verantwoord om de kencijfers uit het ASVV toe te passen, maar is het raadzaam om de specifieke parkeerbehoefte te onderzoeken. De te verwachten parkeerbehoefte is immers niet alleen afhankelijk van de locatie, maar ook van bijvoorbeeld de doelgroep en het verzorgingsgebied van de betreffende voorziening of instelling.

5.10 Afwijken van de parkeernormen

In de praktijk zullen zich ongetwijfeld situaties voordoen waarbij hetzij een parkeergelegenheid op eigen terrein niet realiseerbaar is, hetzij onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. In dergelijke gevallen geldt als belangrijkste uitgangspunt dat de ontwikkelaar beargumenteerd moet kunnen aantonen waarom afwijken van de parkeernormen wenselijk, dan wel noodzakelijk is.

In de volgende gevallen is het denkbaar om minder parkeerplaatsen te realiseren dan de normen aangeven:

1. De realisatie van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein is technisch niet mogelijk (bijv. wegens ruimtegebrek of bij bestaande bouw);
2. Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen bij meerdere functies in een gebouw of complex (zie paragraaf 5.5);

⁷ Handboek waarin alle kennis over verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom is gebundeld.

⁸ De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Sinds 2004 is de afkorting losgelaten en is CROW een eigen naam geworden.

6 Maatregelen betaald parkeren

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat over het reguleren van het parkeren in de openbare ruimte. Want ondanks de wens om parkeercapaciteit onder te brengen in parkeergarages, zal het overgrote deel van de parkeerplaatsen in Zuid zich in de openbare ruimte blijven bevinden. Regulering van vraag en aanbod is hierbij noodzakelijk.

Om het parkeren in de openbare ruimte te reguleren is in het verleden betaald parkeren ingevoerd met een vergunningensysteem voor bewoners en bedrijven. Sindsdien is steeds aan dit systeem gesleuteld. Enerzijds omdat het invoeren van betaald parkeren effect heeft op het omliggende gebied en anderzijds om de negatieve effecten voor het eigen gebied zoveel mogelijk te beperken.

En ook nu bestaat de behoefte aan verdere verfijning. Aan de ene kant omdat de visie over parkeergarages, en het gebruik hiervan, moet aansluiten op de maatregelen betaald parkeren. En aan de andere kant omdat er ook behoefte is aan het opnieuw afstellen van de sturingselementen. In het Uitwerkingsbesluit Parkeren 2011 is naar aanleiding van de fusie tussen de Zuideramstel en Oud-Zuid al een aantal beleidsarme zaken geharmoniseerd. Nu zullen per gebied ook de beleidsrijke zaken geharmoniseerd moeten worden.

6.2 Maatregelen betaald parkeren

Hieronder wordt verstaan:

- het vergunningtarief;
- de grootte van het vergunninggebied;
- het aantal uit te geven parkeervergunningen;
- het aantal uit te geven parkeervergunningen per huishouden;
- het tarief op straat;

De beleidsvrijheid van een stadsdeel op het gebied van betaald parkeren is beperkt. Op de punten invoering betaald (avond)parkeren, het straat- en vergunningtarief en de indeling van vergunninggebieden heeft het stadsdeel een adviesfunctie. Het Dagelijks Bestuur stuurt een zwaarwegend advies naar het College van Burgemeester en Wethouders over bijvoorbeeld de door het stadsdeel gewenste grootte van een vergunninggebied. Het college neemt het advies in principe ongewijzigd over. De verandering wordt in de Verordening Parkeerbelastingen doorgevoerd en ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.

In dit hoofdstuk worden de eerste vier van de hierboven genoemde punten behandeld. Het tarief op straat komt niet aan bod. Hierover is bij de vaststelling van het programma 'Voorrang voor een Gezonde Stad' afgesproken dat, buiten inflatiecorrectie om, de tarieven niet gewijzigd zouden worden. De afspraak geldt voor het gebied binnen de Ring A10.

Verder komt de centrale stad in 2011 met een voorstel voor een bezoekersregeling. Dit is een regeling waarbij inwoners van de stad een bepaald aantal parkeeruren tegen gereduceerd tarief kunnen kopen om hiermee hun bezoek goedkoper te laten parkeren. Wanneer het voorstel verwacht kan worden is nog niet bekend, evenmin hoe de regeling eruit zal zien en of stadsdelen hierin nog keuzevrijheid hebben (bijvoorbeeld bij het bepalen van het aantal uren wat inwoners kunnen inkopen). Het stadsdeel is groot voorstander van een bezoekersregeling en zal

met de centrale stad meedenken over de uitwerking van de regeling.⁹ In de bijlagen van deze nota vindt u verder een overzicht van door het stadsdeel uitgegeven soorten parkeervergunningen en de regels daaromtrent. In het later vast te stellen uitwerkingsbesluit parkeren 2012 zal het beleid over de vergunninguitgifte (voor zover daar beleidsvrijheid bestaat) uitgewerkt worden.

In de volgende paragrafen wordt per maatregel aangegeven wat de gewenste aanpassingen zijn. De aanpassingen zullen, bij vaststelling van het beleid, worden doorgevoerd per 1 januari 2012.

Omdat betaald parkeren een belasting is, heeft er, in tegenstelling tot de beschreven maatregelen in de voorgaande hoofdstukken, geen formele inspraak plaatsgevonden op de aanpassingen en wijzigingen die in dit hoofdstuk worden besproken. Dit betekent echter niet dat de mening van bewoners en ondernemers in dit opzicht niet relevant is.

6.3 Invoering betaald parkeren Buitenveldert-Zuid

Sinds de invoering van het betaald parkeren ten noorden van de Van Nijenrodeweg neemt de parkeeroverlast ten zuiden van deze weg toe. Vooral direct ten zuiden van de Van Nijenrodeweg en het gebied rondom de Amstelveenseweg en de Europaboulevard is de parkeeroverlast aanzienlijk. Uit de parkeerdrukmeting van 2009 blijkt dat de parkeerdruk per buurt nog wel meevalt (tussen de 65% en de 78%) wat vooral komt door de lagere parkeerdruk ten zuiden van de Van Boshuizenstraat. Tussen de Van Nijenrodeweg en de Van Boshuizenstraat ligt de parkeerdruk tussen de 70% en 100%. In het programma-akkoord staat dat indien de parkeeroverlast hier aanleiding toe geeft betaald parkeren in (delen van) Buitenveldert-Zuid ingevoerd kan worden. Wanneer hier gesproken wordt over betaald parkeren gaat het om een parkeerregime van maandag tot en met vrijdag, van 9.00 uur tot 19.00 uur.

Bij de vraag of in Buitenveldert-Zuid betaald parkeren ingevoerd moet worden hoort ook de vraag of er in één keer betaald parkeren wordt ingevoerd of alleen in het gebied met de hoogste parkeerdruk. De hoge parkeerdruk ten zuiden van de Van Nijenrodeweg is nu deels te danken aan forenzen die hun auto in het laatste stukje vrij parkeren van Amsterdam-Zuid neerzetten. De kans is groot wanneer betaald parkeren in een deel van Buitenveldert-Zuid wordt ingevoerd de parkeerdruk in het overgebleven deel snel stijgt. Wanneer gekozen wordt voor gedeeltelijke invoering ligt de de Cuserstraat/ Van Boshuizenstraat het meest voor de hand als grens.

Bij het winkelcentrum Rooswijk geldt een blauwe zone. Dit is een zone waarin alleen met behulp van een parkeerschijf geparkeerd mag worden voor een duur van, in dit geval, maximaal anderhalf uur. De blauwe zone geldt van maandag tot en met zaterdag. Voor Rooswijk wordt voorgesteld om de blauwe zone intact te laten.

Ook bij het Kastelenpleintje aan de Van Heenvlietlaan (bij de C1000) ligt een blauwe zone. In beleidsafspraken met de centrale stad is afgesproken dat wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd de aanwezige blauwe zone wordt omgezet naar een fiscale blauwe zone. Dit is het zogeheten € 0,10 tarief (wat ook geldt bij het Gelderlandplein, de A.J. Ernststraat en Groot Essenburg). Omdat het genoemde Kastelenpleintje binnen het gebied met betaald parkeren komt te liggen is het voorstel de blauwe zone hier om te vormen tot een € 0,10 zone.

Een aandachtspunt is het opheffen van het gratis parkeren bij Weerdestein. Op één parkeerterrein langs de Europaboulevard is het betaald parkeren opgeheven met als doel druk van de forenzen rondom Bijsterveld (ook aan de Europaboulevard, net ten zuiden van de Van

⁹ In 2010 heeft de stadsdeelraad Zuideramstel richtinggevende uitspraken gedaan over de bezoekersregeling. Hierin werd gepleit voor een kortingspercentage van 50% op het geldende straattarief in plaats van een vaste bedrag aan korting en zijn uitspraken gedaan over het maximaal aantal uren per maand (40 uur) en de systeemvereisten van een dergelijke regeling.

Nijenrodeweg) te verlichten. Bij het invoeren van betaald parkeren in Buitenveldert-Zuid vervalt de bestaansreden van dit stukje vrij parkeren.

In de afweging om al dan niet betaald parkeren in te voeren speelt een aantal zaken mee. De parkeerdruk is lokaal zeer hoog rondom de invalswegen en meer gematigd verderop in de buurt. Verder is er de wetenschap dat invoering van betaald parkeren de overlast verplaatst naar het gebied waar geen betaald parkeren geldt. Om de lokale parkeeroverlast tegen te gaan en tegelijkertijd het gebied zo te kiezen dat de overlast zich niet per direct verplaatst naar de achterliggende buurt wordt voorgesteld om betaald parkeren in te voeren tot aan de Van Boshuizenstraat/ de Cuserstraat. De bewoners ten zuiden van de Van Boshuizenstraat kunnen als zij dat willen wel een parkeervergunning aanvragen voor het vergunninggebied Buitenveldert. Voor € 8,- in de maand krijgen ze dan de mogelijkheid om van alle parkeerplaatsen in het gebied gebruik te maken.



Bij het invoeren van betaald parkeren in Buitenveldert-Zuid zal het tarief op straat net als in Buitenveldert-Noord € 1,40 per uur zijn¹⁰. Ook net als in Buitenveldert-Noord zullen maximaal twee bewonersvergunningen per adres worden verstrekt en kunnen bedrijven per 5 werknemers in voltijdsdienst 1 bedrijfsparkeervergunning krijgen. Het tarief voor een bewonersvergunning zal € 8,- per maand zijn. Bedrijfsvergunningen kosten € 12,80 per maand.¹¹

Kosten en baten

De geschatte opbrengsten voor invoering van betaald parkeren in heel Buitenveldert-Zuid zijn ca. € 2 miljoen. De kosten zijn afhankelijk van de geëiste inzet en de aanbesteding van het nieuwe parkeercontract. Duidelijk is in ieder geval wel dat het saldo positief zal zijn. Naast structurele kosten zijn er ook eenmalige kosten ten behoeve van de invoering betaald parkeren Buitenveldert-Zuid. Deze kosten worden geschat op ca. € 165.000,-.

¹⁰ € 1,40 per uur is het tarief zoals dat voor 2011 is vastgesteld. Het is mogelijk dat de centrale stad voor 2012 het tarief met een inflatiecorrectie verhoogd.

¹¹ Een bedrijfsvergunning is verplicht 1,6 keer duurder dan een bewonersvergunning. Het stadsdeel heeft hierin geen beleidsvrijheid.

Wanneer betaald parkeren in een deel van Buitenveldert-Zuid wordt ingevoerd zullen kosten maar ook opbrengsten lager zijn. Per saldo zal het niet veel verschil maken.

Voorstel: gezien de parkeerdruk in Buitenveldert-Zuid betaald parkeren in te voeren van maandag tot en met vrijdag. De grens van het betaald parkeren komt te liggen op de de Cuserstraat/ Van Boshuizenstraat. Het tarief op straat wordt € 1,40 per uur, een bewonersvergunning kost € 8,- per maand en een bedrijfsvergunning € 12,80 per maand. Als blijkt dat ten gevolge van de invoering van betaald parkeren ook de parkeerdruk ten zuiden van de Van Boshuizenstraat fors stijgt zal ook hier betaald parkeren worden ingevoerd.

6.4 De grootte van de vergunninggebieden

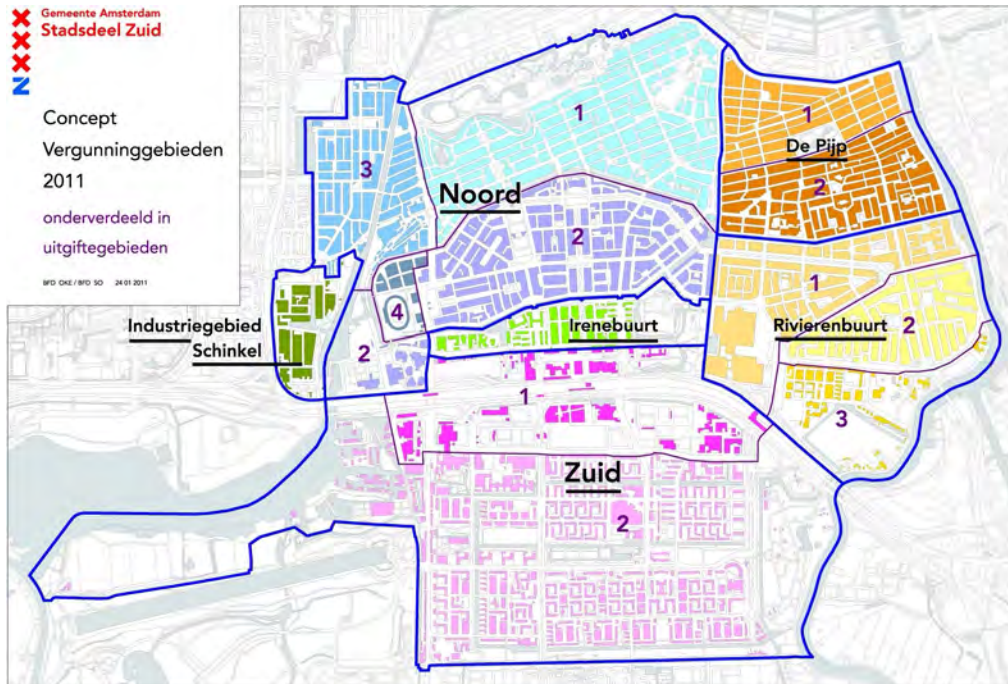
Op dit moment kent het stadsdeel 10 vergunninggebieden, waarvan 1 vergunninggebied (Zuideramstel 1) is opgedeeld in twee deelvergunninggebieden. Deelvergunninggebieden zijn pas sinds de parkeerverordening 2009 mogelijk. Een deelvergunninggebied is een onderdeel van een vergunninggebied waarvoor een apart vergunningplafond kan worden vastgesteld.

Naast de 'reguliere' vergunningsgebieden is er nog de prinses Irenebuurt. Hier geldt een andere vorm van parkeerregulering. Het parkeerregime van de prinses Irenebuurt wordt verderop in dit hoofdstuk apart behandeld.

Er bestaan binnen de vergunninggebieden van Zuid grote verschillen. Verschillen in de grootte van de gebieden, in parkeerdruk, in wachttijd en in het vergunningregime. In één van de kleinste vergunninggebieden (het Olympisch Kwartier) worden helemaal geen bewonersvergunningen uitgegeven omdat de woningen inclusief garageplekken zijn opgeleverd, in Buitenveldert worden twee vergunningen per huishouden afgegeven. In de Rivierenbuurt bedraagt de wachttijd op een parkeervergunning een half jaar en in de Apollobuurt krijg je de vergunning gelijk mee.

Alle verschillen vloeien voort uit de lokale situatie en vooral uit de parkeerdruk ter plaatse. Met 10 vergunninggebieden zijn er ook veel grenzen. In een aantal gevallen zijn speciale regelingen getroffen om vergunninghouders meer mogelijkheden te geven hun auto te parkeren. Zo mogen bewoners uit de Schinkelbuurt hun auto in de Hoofddorppleinbuurt zetten hoewel dat een ander vergunninggebied is en kunnen bewoners uit de Hoofddorppleinbuurt op hun beurt de auto weer kwijt op het bedrijventerrein Schinkel.

Om deze ingewikkelde situatie te vereenvoudigen is het voorstel nu om het stadsdeel te verdelen in 5 vergunninggebieden. Om tegelijkertijd recht te doen aan de lokale situatie (de parkeerdruk in de Hoofddorppleinbuurt is een stuk hoger dan in de Willemsparkbuurt) zullen deelvergunninggebieden worden ingesteld. In het onderstaande kaartje worden de gewenste nieuwe vergunning- en deelvergunninggebieden weergegeven.



Voor- en nadelen

Het grote voordeel van een groot vergunninggebied is dat een vergunninghouder meer mogelijkheden heeft om zijn/ haar auto te parkeren. Vooral vergunninghouders die vlak bij een grens wonen hebben er voordeel van als hun vergunninggebied wordt vergroot. Om de vergunningafgifte te kunnen afstemmen op de lokale situatie zijn deelvergunninggebieden nodig. De effecten van het instellen van deelvergunninggebieden zijn dat de wachttijd voor een parkeervergunning meer uit elkaar gaat lopen. Waar in de Pijp nu één gezamenlijke wachtlijst bestaat worden dat er twee. Het gevolg is dat mensen die een parkeervergunning in de Noord-Pijp aanvragen langer moeten wachten op een parkeervergunning en mensen in de Zuid-Pijp minder lang hoeven te wachten. Op termijn krijgen de vergunninghouders per deelgebied een betere balans tussen het aantal in het gebied uitgegeven vergunningen en het aantal parkeerplaatsen. In de meeste deelvergunninggebieden zal dit ertoe leiden dat vergunninghouders makkelijker een parkeerplaats kunnen vinden. Vooral in de Noord-Pijp, waar behalve vergunninghouders ook relatief veel bezoekers parkeren, zal het effect minder merkbaar zijn.

Voorstel: stadsdeel Zuid onder te verdelen in vijf vergunninggebieden en per vergunninggebied deelvergunninggebieden in te stellen.

Vergunninggebied Noord

Deelvergunninggebieden: Hoofddorp- en Schinkelbuurt, Willemsparkbuurt en Museumkwartier, Apollo- en Stadionbuurt, Olympisch Kwartier en Olympisch Stadion.

Vergunninggebied bedrijventerrein Schinkel

Vergunninggebied Zuid

Deelvergunninggebieden: ZuidAs, Buitenveldert. Voorgesteld wordt om heel Buitenveldert (inclusief het gebied ten zuiden van de Van Boshuizenlaan) één vergunninggebied te maken. Ten zuiden van de Van Boshuizenlaan geldt dan geen betaald parkeren op straat maar

bewoners hebben de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen (en zo ook van de rest van de parkeerplaatsen in het vergunninggebied gebruik te kunnen maken).

Vergunninggebied De Pijp

Deelvergunninggebieden: Noord-Pijp, Zuid-Pijp. Vergunninghouders krijgen de mogelijkheid om in vergunninggebied Rivierenbuurt te parkeren.

Vergunninggebied Rivierenbuurt

Deelvergunninggebieden: Rivierenbuurt Noord, Rivierenbuurt Zuid, Veluwebuurt. Vergunninghouders krijgen de mogelijkheid om in vergunninggebied De Pijp te parkeren.

De regels voor de vergunninguitgifte kunnen per (deel)gebied verschillen. De regels zijn als volgt:

- Op bedrijventerrein Schinkel wordt 1 vergunning per 4 werknemers afgegeven en 1 bewonersvergunning per zelfstandige woning. Dit vergunningengebied dient als overloopgebied voor de Hoofddorpplein- en Schinkelbuurt.
- In de Hoofddorpplein- en Schinkelbuurt en de Willemsparkbuurt en Museumkwartier wordt 1 vergunning per 10 werknemers afgegeven en 1 bewonersvergunning per zelfstandige woning.
- In de Apollobuurt en Stadionbuurt wordt 1 vergunning per 10 werknemers afgegeven en 2 bewonersvergunningen per zelfstandige woning.
- In het Olympisch Kwartier en Olympisch Stadion wordt 1 vergunning per 10 werknemers afgegeven en worden geen bewonersvergunningen uitgegeven.
- In de ZuidAs wordt nu nog 1 vergunning per 10 werknemers afgegeven en 2 bewonersvergunningen per zelfstandige woning. Omdat in de Zuidas alle woon- en bedrijfsgebouwen gebouwd zijn (en worden) met parkeerplaatsen op eigen terrein wordt voorgesteld om hier geen parkeervergunningen meer uit te geven.
- In de Noord-Pijp, Zuid-Pijp, Rivierenbuurt Noord, Rivierenbuurt Zuid wordt 1 vergunning per 10 werknemers afgegeven en 1 bewonersvergunning per zelfstandige woning.
- In het deelvergunningengebied Veluwebuurt wordt 1 vergunning per 5 werknemers afgegeven en 2 bewonersvergunningen per zelfstandige woning.
- In Buitenveldert wordt 1 vergunning per 5 werknemers afgegeven en 2 bewonersvergunningen per zelfstandige woning.

In de hierboven beschreven uitgifteregels zijn, met uitzondering van de ZuidAs, geen wijzigingen aangebracht ten opzichte van de bestaande situatie. Het werken met deelvergunninggebieden betekent wel een aanpassing van de vergunningplafonds. Hieronder worden de vergunningplafonds weergegeven met daarbij de al per gebied uitgegeven vergunningen.

Vergunninggebieden met deelvergunninggebieden en vergunningplafonds

	Aantal parkeer-Plaatsen	Vergunning Plafond	Uitgegeven vergunningen	Aantal aanvragen op de wachtlijst	Vergunningen plafond per deelgebied	Wachtlijst
Noord-Pijp	3138	8350	3727	251 + 165 overloop- vergunningen	3550	ja
Zuid-Pijp	4319		4597	264 + 248 overloop- vergunningen	4800	ja
Willemsparkbuurt & Museumkwartier	8080	21650	8132	0	8500	nee
Apollo- & Stadionbuurt	8198		7510 (+ 413 overloop- vergunningen uit de Pijp)	0	8500	nee
Hoofddorpplein- & Schinkelbuurt	4493		4914	152	4600	ja
Olympisch Kwartier	137		68	17	50	ja
Rivierenbuurt Noord	4072		3866	134	4000	nee
Rivieren buurt Zuid	3375	8800	3617	151	3500	ja
Veluwebuurt	1261		718	26	1300	nee
Bedrijventerrein Schinkel	1386	1300	521 (+ 95 overloop- vergunningen)	0	1300	nee
Buitenveldert	12974	13500	3790	0	13500	nee
ZuidAs	1125		160		0	nee

Gevolgen

In het deelvergunninggebied Hoofddorpplein- en Schinkelbuurt zijn ruim 400 vergunningen meer uitgegeven dan het voorgestelde vergunningplafond. Dit komt vooral omdat er in de Schinkelbuurt veel meer vergunningen waren uitgegeven dan er parkeerplaatsen waren. Door van het bedrijventerrein Schinkel een apart vergunninggebied te maken blijft de mogelijkheid bestaan voor bewoners van dit gebied om een overloopvergunning aan te vragen voor het bedrijventerrein.

In vergunninggebied de Pijp is het huidige vergunningplafond gehandhaafd. De instelling van deelvergunninggebieden hier leidt ertoe dat in de Zuid-Pijp meer vergunningruimte ontstaat. Voor het hele vergunninggebied geldt nu een wachtlijst voor parkeervergunningen. Een gevolg van het werken met deelvergunninggebieden is dat de wachtlijst in de Zuid-Pijp korter zal worden. Voor de Noord-Pijp zal de wachtlijst langer worden. Om de wachtenden in de Noord-Pijp tegemoet te komen wordt voorgesteld een beperkt aantal (200) overloopvergunningen uit te geven voor het gebied 'Noord'. Het ligt voor de hand dat de meeste gebruikers van de overloopvergunning 'Noord' willen parkeren in het Museumkwartier. De vergunningruimte voor dit deelvergunninggebied is ruim 350 vergunningen. De reeds afgegeven overloopvergunningen (413) voor het voormalige vergunninggebied Apollobuurt/ Stadionbuurt worden omgezet in overloopvergunningen voor vergunninggebied 'Noord'. Dit betekent dat er ook een wachtlijst komt voor de overloopvergunningen.

Op termijn biedt de te bouwen parkeergarage in de Boerenwetering een gedeeltelijke oplossing. Voor de extra plaatsen die in de garage worden gerealiseerd kunnen ook vergunningen worden uitgegeven zodat de druk op de wachtlijst vermindert.

Voor het deelvergunninggebied Zuid-Pijp komen nieuwe aanvragers niet meer in aanmerking voor een overloopvergunning. De huidige overloopvergunningbezitters krijgen nog wel een overloopvergunning voor het vergunninggebied Noord. Gezien de vergunningruimte en de doorloopsnelheid van de wachtlijst is de verwachting dat nieuwe aanvragers van een parkeervergunning in dit deelgebied een kortere wachttijd krijgen dan de huidige 7 maanden.

Voor het deelvergunninggebied Rivierenbuurt-Noord zal de wachtlijst naar verwachting bijna helemaal verdwijnen. De Rivierenbuurt-Zuid houdt een wachtlijst.

Voor het deelvergunninggebied Veluwebuurt zal het gevolg zijn dat bewoners en bedrijven niet meer op de wachtlijst komen. De parkeerruimte in dit deelgebied kan niet worden ingezet voor de Rivierenbuurt Noord en Zuid omdat alle deelvergunninggebieden wel tot één vergunninggebied horen. Een overloopvergunning die in het eigen vergunninggebied geldig is werkt niet. De vergunningruimte in de Veluwebuurt biedt de mogelijkheid hier twee parkeervergunningen per zelfstandige woning uit te geven en ook de vergunningverlening voor bedrijven te verruimen naar 1 vergunning per 5 werknemers.

Voor het deelvergunninggebied Zuidas wordt voorgesteld om geen parkeervergunningen meer uit te geven. Alle woningen en bedrijven worden opgeleverd met parkeerplaatsen op eigen terrein. De al uitgegeven parkeervergunningen zullen niet door het stadsdeel worden ingetrokken maar zullen te zijner tijd vanzelf worden ingeleverd.

6.5 Het vergunningtarief

De hoogte van het vergunningtarief wordt vooral bepaald door de ambitie die het stadsdeel heeft ten aanzien van parkeergarages. In voormalig Oud-Zuid is het vergunningtarief verhoogd om de bouw van parkeergarages mogelijk te maken. Er is destijds besloten om voor alle vergunninggebieden hetzelfde tarief te hanteren. Op die manier was de stijging aanmerkelijk minder scherp dan wanneer de kosten van de garages per vergunninggebied berekend zouden worden. Een parkeervergunning in de Rivierenbuurt is nu bijna de helft goedkoper dan een vergunning in de Pijp. Met het niet doorgaan van de parkeergarage onder de Churchillaan zijn de parkeervergunningtarieven hier niet verhoogd. In Buitenveldert zijn de vergunningen met € 8,- per maand het goedkoopst.

Voor het bepalen van de nieuwe tarieven voor de vergunninggebieden wordt het volgende voorgesteld: vergunninggebieden Noord, bedrijventerrein Schinkel en de Pijp krijgen een tarief van € 20,- per maand¹² in 2012. Het tarief dat de huidige vergunninggebieden sinds 2010 hanteren wordt hiermee bevroren. Vergunninggebied Rivierenbuurt krijgt een tarief van € 11,- per maand in 2012.¹³ Het tarief wordt voor 2012 licht verhoogd. Er zal onderzocht worden wat de mogelijkheden voor een parkeergarage in de Rivierenbuurt zijn. Voor na 2012 kan dit betekenen dat de tarieven in de Rivierenbuurt opgetrokken worden naar de tarieven die ook in de rest van Zuid binnen de Ring gehanteerd worden. De extra inkomsten zullen worden aangewend voor de realisatie van deze garage.

Vergunninggebied Zuid krijgt een tarief van € 8,-. Ook dit betekent een bevroering van het tarief. Voor de jaren na 2012 zal gekozen worden voor een inflatiecorrectie voor alle vergunninggebieden.

Financiële consequenties

Voor de vergunningtarieven voor 2012 worden geen wijzigingen voorgesteld (met uitzondering van de Rivierenbuurt waar € 0,15 per maand meer betaald moet worden). De voorgestelde aanpassingen hebben geen financiële consequenties.

6.6 Prinses Irenebuurt

De Prinses Irenebuurt kent sinds 1986 een regeling van belanghebbendenparkeren. Deze regeling is tot stand gekomen om de parkeerverlast door het WTC zoveel mogelijk te beperken. Per huishouden worden één bewonersvergunning en drie bezoekersvergunningen uitgegeven die een geldigheidsduur hadden van twee jaar. In 2002 heeft stadsdeel Zuideramstel besloten om betaald parkeren in te voeren¹⁴. Hierover zijn diverse bestuursrechtelijke procedures gevoerd bij de rechtbank en Raad van State. Deze rechterlijke instanties gaven het stadsdeel steeds gelijk. Ook is een civiele procedure gevoerd bij rechtbank en gerechtshof. Ook hier kreeg het stadsdeel in beide instanties gelijk. Er is geoordeeld dat de indertijd gemaakte afspraken herzien mochten worden als gevolg van veranderende omstandigheden en worden vervangen door het in Amsterdam gebruikelijke systeem.

Omdat het stadsdeel Zuideramstel het voornemen had om het regime van belanghebbendenparkeren op te heffen is dit regime nooit aangepast. Tot voor kort hadden de belanghebbendenvergunning een geldigheidsdatum van 31 maart 2005. En sinds die tijd worden er ook geen kosten meer in rekening gebracht. In december 2010 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin het college opgedragen werd om de mogelijkheden van belanghebbendenparkeren binnen de ring A10 te onderzoeken. Gezien deze

¹² Dit is het tarief voor een bewonersvergunning. Stedelijk is vastgelegd dat het tarief van een bedrijfsvergunning 1,6 keer hoger moet zijn dan het bewonerstarief.

¹³ In Oost wordt ca. € 17,- per maand betaald, in West ca. € 18,- per maand en in Centrum € 30,- per maand.

¹⁴ Het besluit staat in de toelichting van het Uitwerkingsbesluit fiscaal betaald parkeren stadsdeel Zuideramstel 2002.

motie is het nu niet opportuun om het belanghebbenregime in de Prinses Irenebuurt af te schaffen of aan te passen. Het stadsdeel zal in overleg treden met de centrale stad over de mogelijkheid belanghebbendenparkeren mogelijk te maken.

Voorstel: het beleid van de centrale stad af te wachten en nu geen aanpassingen te doen in het parkeerregime in de Prinses Irenebuurt.

6.7 Winkelstratenregime & parkeerdurbeperking

In het stadsdeel kennen de winkelstraten een zogeheten winkelstratenregime.

Parkeervergunningen zijn niet geldig tijdens de openingstijden van de winkels. Het idee achter dit regime is dat de parkeerplaatsen in winkelstraten zo tijdens de openingstijden van de winkels beschikbaar zijn voor klanten en voor bevoorrading. Voor een aantal winkelstraten in het stadsdeel is het winkelstratenregime uitgebreid met een parkeerdurbeperking. Bezoekers mogen maximaal 1 uur parkeren tegen een tarief van € 0,10. Het idee achter het goedkope tarief is dat er zo meer klanten (die met de auto komen) naar de winkelstraat getrokken worden. Het principe achter de parkeerdurbeperking is dat de parkeerplaatsen sneller vrij komen dan onder het 'gewone' winkelstratenregime.

Voorstel is om de huidige winkelstraten hun parkeerregime te laten houden. Nu verschillen de tijden nog per winkelstraat waarbij in sommige straten tot 18.00 uur een winkelstratenregime geldt en in andere straten het regime tot 19.00 uur. De oorspronkelijke reden om het winkelstratenregime op te rekken tot 19.00 uur (ondanks het feit dat de meeste winkels om 18.00 uur dichtgaan) was dat het betaald parkeren in de rest van het gebied ook tot 19.00 uur duurde. Nu is dat veranderd waarbij betaald parkeren tot 21.00 uur is ingevoerd. In het nieuwe Uitwerkingsbesluit parkeren 2012 zullen de tijden gelijk getrokken worden tot 18.00 uur. Bewoners kunnen dan hun auto na 18.00 uur weer in de straat parkeren.

Parkeren bij begraafplaatsen

Oorspronkelijk gold zowel bij Zorgvlied als begraafplaats Buitenveldert een parkeerdurbeperking van 3 uur. De reden om een parkeerdurbeperking in te voeren is dat het voor de bedrijfsvoering van de begraafplaatsen van belang is dat de parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de rouwenden. Uit piëteit is besloten hier het tarief van € 0,10 per uur te hanteren.

Bij begraafplaats Buitenveldert bleek het € 0,10 tarief niet te werken vanwege massaal misbruik door werknemers van kantoren en scholen in de buurt. Wanneer via belparkeren wordt betaald volstaat een telefoontje om een nieuw kaartje te kopen en zo kon voor minder dan één euro per dag geparkeerd worden. Vanwege deze reden is een belanghebbendenparkeerregime ingesteld op het parkeerterrein ten zuiden van de F. Roeskestraat tussen de ingang van de begraafplaats en het uitvaartcentrum. Zowel begraafplaats Buitenveldert als uitvaartcentrum Zuid hebben samen ca. 70 belanghebbendenvergunningen. Daarnaast heeft de begraafplaats nog 25 eigen parkeerplaatsen.

6.8 Overzicht voorgestelde besluiten

10. Invoering van betaald parkeren Buitenveldert-Zuid tot de Van Boshuizenstraat/ de Cuserstraat. Het betaald parkeren geldt van maandag tot en met vrijdag, van 9.00 uur tot 19.00 uur.
11. Het wijzigen van de vergunninggebieden van 10 naar 5 vergunninggebieden;
12. Het instellen van deelvergunninggebieden en het vaststellen van de vergunningplafonds hiervoor;
13. Vergunninggebied 'Noord' aan te wijzen als overloopgebied voor deelvergunninggebied Noord-Pijp en het aantal uit te geven overloopvergunningen te beperken tot 200.
14. Geen vergunningen meer uit te geven voor het deelvergunninggebied Zuidas.
15. Voor het deelvergunninggebied Veluwebuurt twee bewonersvergunningen per zelfstandige woning uit te geven en 1 vergunning per 5 werknemers voor bedrijven.
16. Het vaststellen van het tarief van bewonersvergunningen voor vergunninggebieden Noord, bedrijventerrein Schinkel en de Pijp op € 20,- per maand, voor de Rivierenbuurt op € 11,- per maand en voor Zuid op € 8,- per maand.
17. Het parkeerregime in de Prinses Irenebuurt ongewijzigd te laten in afwachting van het beleid van de centrale stad over belanghebbendenparkeren binnen de ring A10.
18. Het huidige parkeerregime voor winkelstraten in Zuid te handhaven waarbij de parkeertijden nog wel op elkaar aangepast moeten worden.

7 Beleidsuitgangspunten voor gereserveerde parkeerplaatsen

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de beleidsuitgangspunten voor

- gereserveerde parkeerplaatsen met inbegrip van elektrische oplaadpunten en laad- en losvakken & autodeelplaatsen.
- belanghebbendenparkeerplaatsen en dat betreft parkeerplaatsen uitgegeven op kenteken aan gehandicapten, artsen en dergelijke.

Stadsdeel Zuid conformeert zich aan het ingezette stedelijk beleid m.b.t. het reserveren van parkeerplaatsen voor een bepaald doel. Het gaat hier om parkeerplaatsen bedoeld voor opladen van elektrische auto's, autodeelplaatsen en gereserveerde parkeerplaatsen voor een bepaalde doelgroep (bijvoorbeeld invaliden) of doel (laden en lossen). Stadsdeel Zuid stelt echter limieten aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen per buurt en/of straat. Dit is ingegeven door de volgende beleidsvisie.

In standhouden van parkeercapaciteit in het stadsdeel

Stadsdeel Zuid wil haar gebied zo goed mogelijk -per auto- bereikbaar houden voor bewoners, bedrijven en haar bezoekers: het aanbieden van voldoende parkeerruimte is hierbij een voorwaarde. Uiteraard wordt het milieubeleid van Amsterdam en het Stadsdeel niet uit het oog verloren en wordt een integrale afweging gemaakt.

Voldoende parkeercapaciteit wordt gezien als een belangrijke kwaliteitsbepalende factor voor het functioneren van de stad en haar bewoners. Uitgangspunt is daarom dat de bestaande parkeercapaciteit in het stadsdeel zoveel mogelijk intact gehouden zal worden. Dat betekent dat, indien parkeerplaatsen die bestemd zijn voor algemeen gebruik worden opgeheven omdat ze aangewezen worden voor specifiek gebruik, deze elders in de desbetreffende buurt door het stadsdeel –waar mogelijk- worden gecompenseerd.

De parkeerbalans als beheerinstrument

De parkeerplaatsen die worden aangewezen worden opgenomen in de parkeerbalans. Met dit (beheer-) instrument wordt bijgehouden waar en hoeveel parkeerplaatsen er zijn opgeheven. Hiermee wordt ook duidelijk waar deze parkeercapaciteit -en dan het liefst op zo kort mogelijke termijn- weer aan het parkeerareaal toegevoegd zal worden.

Geplande herprofileringen van straten/buurtten zijn een goede aanleiding om de compensatiegedachte ten uitvoer te brengen. Hierbij kan bijvoorbeeld ook gedacht worden aan de introductie van schuinparkeren waar eerst sprake was van langsparkeren.

7.2 Parkeerplaatsen bij elektrische oplaadpunten

Stedelijk beleid

Amsterdam staat voor de opgave om de luchtkwaliteit in de gemeente te verbeteren om in 2015 te voldoen aan de Europese richtlijnen. In het Plan van Aanpak Elektrisch Vervoer (2009) is aangegeven dat -om dit doel te bereiken- 10.000 elektrische voertuigen in Amsterdam moeten rondrijden: dat is 5% van de in de stad afgelegde voertuigkilometers. In 2009 besloot het college van B&W om 100 oplaadpunten te realiseren. Het projectbureau Luchtkwaliteit is verantwoordelijk voor de uitvoering en implementatie van dit beleid. In 2011 zal gemeentebreed

aan een marktpartij opdracht worden gegeven om nog eens 1000 parkeerplaatsen met oplaadpunten te realiseren.

Gerealiseerde oplaadplaatsen in heel Amsterdam en stadsdeel Zuid

Ultimo 2010 zijn ca. 60 auto-oplaadpunten en ca. 40 scooter-oplaadplaatsen in de hele stad aangelegd. Daarnaast zijn nog ca. 130 oplaadpunten gecreëerd die semi-openbaar toegankelijk zijn (gelegen in garages of op eigen grond).

In Zuid zijn tot op heden (i.c. januari 2011) 17 parkeerplaatsen om auto's op te laden en 17 op het trottoir aangelegde scooterplaatsen gerealiseerd. De procedure voor nog eens 19 plaatsen is opgestart, naar verwachting zijn de plaatsen medio 2011 aangelegd. De verwachting is dat er in de loop van 2011 meer aanvragen voor oplaadpunten bij het Stadsdeel zullen binnenkomen.

Beleidsuitgangspunten Zuid

Het streven om het aantal (snel)oplaadpunten in de stad uit te breiden wordt door stadsdeel Zuid ondersteund en waar noodzakelijk (vanuit de positie van wegbeheerder) gefaciliteerd met inachtneming van de door het Projectbureau Luchtkwaliteit en de hierna genoemde uitgangspunten.

Uitgangspunten voor de aanleg van elektrische oplaadplaatsen

1. Stadsdeel zuid stelt een limiet aan het aantal te realiseren oplaadplekken.
Medewerking aan de totstandkoming van de benodigde parkeerruimte op grondgebied van Zuid wordt gelimiteerd. Er worden maximaal 200 parkeerplaatsen aangelegd voor opladen;
2. Zuid hanteert een quotum voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor oplaadpunten.
Er worden 100 parkeerplaatsen toegestaan in Buitenveldert, inclusief het gedeelte van stadsdeel Zuid dat ligt binnen de ring A10, dat wordt begrensd door Schinkel, Olympisch Kanaal, Stadiongracht, het Zuideramstelkanaal, het Beatrixpark en de A10; De overige 100 aan te leggen plaatsen worden als volgt over Zuid verdeeld: De Pijp: maximaal 15, De Rivierenbuurt: maximaal 15, De Stadionbuurt: maximaal 25, De Vondelparkbuurt (inclusief de Schinkelbuurt) 25, De Hoofddorppleinbuurt: maximaal 20 parkeerplaatsen;
3. Reserveren van parkeerplaatsen in een straat.
Per straatsectie wordt niet meer dan 20 % van de beschikbare parkeerplaatsen voor belanghebbenden gereserveerd (het gaat om alle categorieën gereserveerde parkeerplaatsen dus, reeds aangelegde plaatsen voor opladen elektrische voertuigen, autodeelplaatsen, artsenplaatsen, invalidenplaatsen op kenteken, laad- en losvakken).
4. Zuid wil bij de keuze van de locatie sturen op, aantal en gelijkmatige spreiding van oplaadplaatsen in de wijk.
Zuid streeft naar maatwerk per locatie. Dit houdt in dat bij meerdere en dicht bij elkaar gelegen aanvragen altijd bezien wordt hoeveel elektrische oplaadpunten al in de buurt zijn aangelegd. In specifieke situaties zal volstaan worden met de aanleg van 1 parkeerplaats (i.p.v. 2) met 1 oplaadpunt. Dit kan betekenen dat aanvragers te maken krijgen met grotere afstanden tussen het aanvraagadres en oplaadpunt dan door de gemeente wordt nagestreefd (300 meter loopafstand).

Oplaadplaatsen voor elektrische deelauto's worden altijd aangelegd.

Indien er sprake is van een duidelijke concentratie van aanvragen voor oplaadpunten in een buurt of wijk, behoudt het Dagelijks Bestuur zich het recht voor om in afwijking van

bovenstaande een andere afweging te maken over aantallen en locatie(s) van deze specifieke parkeerplaatsen.

Uitgiftebeleid parkeervergunningen voor elektrische voertuigen

Parkeervergunningen worden uitgegeven conform de hiervoor geldende uitgifteregels, met dien verstande dat in die vergunninggebieden waar één parkeervergunning per woon- of bedrijfsadres wordt toegestaan, één parkeervergunning voor een elektrische auto of één vergunning voor een auto die op fossiele brandstof rijdt kan worden uitgegeven. Ongewijzigd blijft de mogelijkheid om in bepaalde vergunninggebieden maximaal twee parkeervergunningen per adres uit te geven. Het is toegestaan om twee vergunningen voor twee elektrische voertuigen per adres uit te geven.

7.3 Autodeelparkeerplaatsen

Met het vaststellen in 2006 van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam werd de weg vrij gemaakt om het Actieplan "Voorrang voor een gezonde stad" inhoud te geven. Hoofddoel in dat plan was om binnen de ring A10 het aantal particuliere autokilometers te verminderen. Het autodelen is hiervoor een van de instrumenten. Stadsdeel Zuid erkent het positieve effect op de luchtkwaliteit bij een vermindering van het autobezit en ondersteunt daarom het autodelen waar mogelijk (binnen hierna te noemen beleidsrichtlijnen) door hiervoor parkeerruimte te reserveren.

In stadsdeel Zuid zijn nu 198 autodeelplaatsen aangelegd.

Beleidsuitgangspunten Zuid

Het door de centrale stad geschetst beeld dat in de toekomst elke autodeelplaats in een stadsdeel binnen 5 minuten loopafstand (ca. 300 m.) te bereiken valt is in bepaalde wijken al bijna gehaald. In sommige wijken is dit moeilijker realiseerbaar. Een bepalende factor bij het aanleggen van nieuwe autodeelplaatsen is het aantal in de straat of buurt aangelegde, gereserveerde parkeerplaatsen (autodeelplaatsen en andere gereserveerde belanghebbendenparkeerplaatsen).

Indien een autodeelplaats naderhand bestemd wordt voor een elektrische deelauto dan zal daaraan medewerking worden verleend.

Uitgangspunt bij de aanleg van autodeelplaatsen

Per straatsectie wordt niet meer dan 20 % van de beschikbare parkeerplaatsen voor belanghebbenden gereserveerd (het gaat om alle categorieën gereserveerde parkeerplaatsen dus, reeds aangelegde plaatsen voor opladen elektrische voertuigen, andere autodeelplaatsen, artsplaatsen, invalidenplaatsen op kenteken, laad en losvakken).

Zie bijlage 5 voor de regelingen voor de aanleg van deze parkeerplaatsen.

7.4 Gereserveerde parkeerplaatsen

De belanghebbendenparkeerplaats

Een belanghebbendenparkeerplaats wordt op aanvraag en op kenteken toegekend aan hulpverleners in de eerstelijnszorg (huisartsen, verloskundigen) en (beroeps-)consuls, indien er geen (eigen) stallingsplaats in de buurt voorhanden is. Het stadsdeel zal trachten deze parkeerplaatsen -waar mogelijk- terug te brengen voor algemeen gebruik. Ook deze plaatsen worden bij toewijzing opgenomen in de parkeerbalans en bij de eerst voorkomende gelegenheid elders in de buurt aangelegd.

Parkeerplaatsen voor gehandicapten -Algemeen- zie bijlage 6 voor de uitvoeringsregels. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (aangeduid met blauw verkeersbord voorzien van "P" met rolstoelsymbool) worden in Zuid ingericht op die locaties waar instellingen, organisaties, instanties gevestigd zijn waar verwacht mag worden dat de doelgroep frequent haar

bestemming zal hebben. Bij buurtverstijgende bestemmingen zoals ziekenhuizen, verzorgingshuizen, stadsdeelkantoren, sportaccommodaties, musea, bibliotheken, supermarkten worden altijd 1 of meer plaatsen aangelegd. Bij nieuwbouw dient de initiatiefnemer zelf zorg te dragen dat deze voorziening(-en) op eigen terrein wordt (of worden) gerealiseerd.

Er bestaan instellingen die een lage bezoekersfrequentie kennen maar waar toch gehandicapten komen. Hierbij moet gedacht worden aan (kleine) klinieken, praktijken voor fysiotherapie, zorgcentra etc. Om te vermijden dat een te groot beslag wordt gelegd op de openbare parkeer capaciteit, wordt als eis gesteld dat sprake moet zijn van parkeerdruk van niet meer dan 80% in de buurt (en gedurende de reguliere openingstijden van de instellingen). Venstertijden worden meegenomen en afgestemd op de openingstijden van instelling of organisatie op de locatie (maatwerk).

Parkeerplaatsen voor gehandicapten -op kenteken-

Zuid voert het beleid uit zoals dat door alle stadsdelen voor deze speciale parkeerplaatsen wordt uitgevoerd. Zo moet uit het advies van een GGD-keuringsarts blijken dat de aanvrager niet in staat is om zelfstandig 100 meter te voet te overbruggen. Tevens zal de parkeerdruk dusdanig hoog moeten zijn dat, op diverse tijdstippen per 24 uur, 3 of minder vrije parkeerplaatsen bij de woning beschikbaar zijn. Indien iemand 300 meter of meer kan lopen worden deze parkeerplaatsen niet aangelegd. Bij een afstand tussen de 100 en 300 meter wordt per situatie bezien wat wenselijk is. Bij nieuwbouw dient de initiatiefnemer zelf ervoor zorg te dragen dat deze voorziening(-en) op eigen terrein wordt (of worden) gerealiseerd.

7.5 Laad- en losplaatsen en -stroken

Ondernemingen, winkels en bedrijven moeten in veel gevallen kunnen beschikken over laad- en losfaciliteiten. Stadsdeel Zuid zal daarom in principe medewerking verlenen aan de aanleg van een dergelijke voorziening mits nut en noodzaak voldoende door de aanvrager zijn aangetoond. Bij de aanvraag wordt nadrukkelijk gekeken naar de noodzaak van deze voorziening voor het betrokken bedrijf, onderneming of instantie in relatie tot de verkeersveiligheid. Hierbij wordt de kans beoordeeld op stremming van het verkeer als de laad- en losvoorziening niet wordt aangelegd opdat de doorstroming van het overige verkeer te allen tijde wordt gewaarborgd indien deze voorziening wordt aangebracht.

Zie bijlage 7 voor de plaatsingcriteria van deze voorziening(en).

Bijlage 1 Overzicht parkeervergunningen

- *Bewonersvergunning*, in Zuid worden 0, 1 of 2 vergunningen per zelfstandige woning verstrekt.
- *Bedrijfsvergunning*, in Zuid wordt 1 vergunning per 10 werknemers verstrekt. Op bedrijventerrein Schinkel geldt een norm van 1 vergunning per 4 werknemers.
- *Mantelzorgvergunning*, in Amsterdam kunnen hulpbehoeftige bewoners een parkeervergunning aanvragen voor mensen die hen mantelzorg verlenen. De kosten van een mantelzorgvergunning zijn gelijk aan de kosten van een bewonersvergunning voor het betreffende gebied.
- *Hulpverlenersvergunning*, in Amsterdam kunnen hulpverleners uit de eerstelijns zorg (huisartsen, verloskundigen) een parkeervergunning krijgen die in de hele stad geldig is.
- *Sportverenigingvergunning*, in Zuid wordt per sportvereniging 1 vergunning per 10 leden afgegeven met een maximum van 10 vergunningen.
- *Volkstuinvergunning*, in Zuid wordt 1 vergunning per 3 percelen afgegeven.
- *Maatschappelijke vergunning*, voor politie, scholen en zorginstellingen kunnen extra parkeervergunningen worden afgegeven. Nu geldt dat voor voormalig stadsdeel Oud-Zuid alleen maatschappelijke vergunningen voor de politie werden afgegeven. Scholen en zorginstellingen kwamen niet in aanmerking. In voormalig Zuideramstel kregen ook scholen en zorginstellingen maatschappelijke vergunningen. Het verschil in behandeling zat (en zit) vooral in de parkeerdruk. In Oud-Zuid zou de extra vergunningverlening tot een onaanvaardbare stijging van de parkeerdruk leiden. In Zuideramstel was dit veel minder een probleem. In het uitwerkingsbesluit parkeren 2012 zal per vergunninggebied aangegeven worden welke instellingen maatschappelijke vergunningen kunnen krijgen.
- *Codevergunning*. Hiermee wordt een vergunning bedoeld die niet op een specifiek kenteken is afgegeven. De vergunning is ingevoerd om bedrijven die met een groot wisselend bestand aan auto's (bijvoorbeeld garages) te maken hadden een vergunning te geven die zij voor meerdere auto's konden gebruiken. Nu kan elke parkeervergunning, behalve die voor bewoners, op code worden uitgegeven. Het uitgeven van een parkeervergunning op code heeft naast voordelen ook een aantal nadelen. Zo kan de vergunning niet digitaal gemaakt worden en moet er altijd een papieren exemplaar achter de ruit liggen. Verder is de kans op fraude aanwezig. Door achteraf te beweren dat de vergunning wel aanwezig was in een auto die beboet was ontstaat een juridisch welles/ nietes wat voor de gemeente nadelig uitpakt. In het uitwerkingsbesluit 2012 zal worden uitgewerkt hoe het stadsdeel met de uitgifte van parkeervergunningen op code omgaat.

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages

	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal-cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop/theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Bron: ASVV 2004, CROW

Bijlage 3 Parkeerkencijfers voorzieningen

In onderstaande tabel staat voor een aantal verschillende voorzieningen het parkeerkencijfer weergegeven. Deze parkeerkencijfers zijn overgenomen uit het handboek ASVV van het CROW. Het 'aandeel bezoekers' staat voor het percentage bezoekers waar in het kencijfer rekening mee is gehouden.

Voorziening	Aantal parkeerplaatsen	Per	Aandeel bezoekers
Apotheek	1,7	100 m2 bvo	-
Basisschool	0,5	leslokaal	-
Bibliotheek	0,3	100 m2 bvo	-
Bioscoop/theater	0,1	zitplaats	
Bouwmarkt/tuincentrum	2,2	100 m2 bvo	-
Café/bar	4,0	-	90 %
Evenementenhal/congresgebouw	3,0	100 m2 bvo	99 %
Hotel	0,5	kamer	-
Huisartsenpraktijk	1,5	behandelkamer	65 %
Kinderdagverblijf	0,6	arbeidsplaats	-
Museum	0,3	100 m2 bvo	95 %
Religiegebouw (bv. kerk, moskee)	0,1	zitplaats	
Restaurant	8,0	100 m2 bvo	80 %
Showroom	0,4	100 m2 bvo	35 %
Sporthal	1,5 (+ 0,1 bij wedstrijdfunctie)	100 m2 bvo	95 %
Sportschool/dansstudio	2,0	100 m2 bvo	95 %
Sportveld	13,0	ha sportveld	95 %
Verpleegtehuis	0,5	wooneenheid	65 %
Voortgezet onderwijs	0,5	leslokaal	-
Winkel	2,5	100 m2 bvo	85 %
Wijk-/verenigingsgebouw	1,0	100 m2 bvo	90 %

Bron: ASVV 2004, CROW

Bijlage 4 Overzicht parkeervergunningen

- *Bewonersvergunning*, in Zuid worden 0, 1 of 2 vergunningen per zelfstandige woning verstrekt.
- *Bedrijfsvergunning*, in Zuid wordt 1 vergunning per 10 werknemers verstrekt. Op bedrijventerrein Schinkel geldt een norm van 1 vergunning per 4 werknemers.
- *Mantelzorgvergunning*, in Amsterdam kunnen hulpbehoeftige bewoners een parkeervergunning aanvragen voor mensen die hen mantelzorg verlenen. De kosten van een mantelzorgvergunning zijn gelijk aan de kosten van een bewonersvergunning voor het betreffende gebied.
- *Hulpverlenersvergunning*, in Amsterdam kunnen hulpverleners uit de eerstelijns zorg (huisartsen, verloskundigen) een parkeervergunning krijgen die in de hele stad geldig is.
- *Sportverenigingvergunning*, in Zuid wordt per sportvereniging 1 vergunning per 10 leden afgegeven met een maximum van 10 vergunningen.
- *Volkstuinvergunning*, in Zuid wordt 1 vergunning per 3 percelen afgegeven.
- *Maatschappelijke vergunning*, voor politie, scholen en zorginstellingen kunnen extra parkeervergunningen worden afgegeven. Nu geldt dat voor voormalig stadsdeel Oud-Zuid alleen maatschappelijke vergunningen voor de politie werden afgegeven. Scholen en zorginstellingen kwamen niet in aanmerking. In voormalig Zuideramstel kregen ook scholen en zorginstellingen maatschappelijke vergunningen. Het verschil in behandeling zat (en zit) vooral in de parkeerdruk. In Oud-Zuid zou de extra vergunningverlening tot een onaanvaardbare stijging van de parkeerdruk leiden. In Zuideramstel was dit veel minder een probleem. In het uitwerkingsbesluit parkeren 2012 zal per vergunninggebied aangegeven worden welke instellingen maatschappelijke vergunningen kunnen krijgen.
- *Codevergunning*. Hiermee wordt een vergunning bedoeld die niet op een specifiek kenteken is afgegeven. De vergunning is ingevoerd om bedrijven die met een groot wisselend bestand aan auto's (bijvoorbeeld garages) te maken hadden een vergunning te geven die zij voor meerdere auto's konden gebruiken. Nu kan elke parkeervergunning, behalve die voor bewoners, op code worden uitgegeven. Het uitgeven van een parkeervergunning op code heeft naast voordelen ook een aantal nadelen. Zo kan de vergunning niet digitaal gemaakt worden en moet er altijd een papieren exemplaar achter de ruit liggen. Verder is de kans op fraude aanwezig. Door achteraf te beweren dat de vergunning wel aanwezig was in een auto die beboet was ontstaat een juridisch welles/ nietes wat voor de gemeente nadelig uitpakt. In het uitwerkingsbesluit 2012 zal worden uitgewerkt hoe het stadsdeel met de uitgifte van parkeervergunningen op code omgaat.

Bijlage 5 Autodelen. Uitvoeringsregels, aanleg en beheer van autodeelplaatsen.

Eisen die gesteld worden aan het product “autodelen”

Om in aanmerking te kunnen komen voor het sluiten van een overeenkomst met het stadsdeel en een aanbieder van autodelen dient de aanbieder te voldoen aan de volgende eisen:

- 1 reserveringsmogelijkheid gedurende 24 uur per dag, 7 dagen per week;
- 2 reservering mogelijk tot 15 minuten voor gebruik;
- 3 deelauto's staan 24 uur per dag voor gebruik ter beschikking;
- 4 gebruik is niet gebonden aan een minimum of maximum aantal uren en/of kilometers;
- 5 er is een volledig geautomatiseerde administratieve afhandeling;
- 6 de prijs wordt gerelateerd aan het aantal gereden kilometers (of brandstofgebruik) en/of de tijd dat de auto wordt gebruikt;
- 7 de deelauto's zijn op de gebruikelijke wijze verzekerd met een beperkt eigen risico voor de gebruiker;
- 8 de deelauto's voldoen aan de Amsterdamse eisen op het gebied van veiligheid en milieu;
- 9 er is een schriftelijke klachtenregeling.

Toekenning van autodeelstandplaatsen

1. Aanbieders moeten bij de afdeling Vergunningen van het stadsdeel een aanvraag indienen voor de afgifte van de bijbehorende belanghebbendenvergunningen (artikel 21 Parkeerverordening 2009) of een verzoek indienen tot het wijzigen of intrekken van bestaande autodeelstandplaatsen;
2. Er moet een vergunning worden aangevraagd voor het betreffende vergunninggebied;
3. De belanghebbendenparkeervergunning behorende bij een autodeelstandplaats dient elke vijf jaar te worden verlengd;
4. Aanbieder dient leges te betalen voor de behandeling van de aanvraag met de bijbehorende belanghebbendenparkeervergunning en, indien aan de orde, de aanleg van de toegekende autodeelstandplaats(-en);
5. Gebruik van de standplaatsen is kosteloos. De kosten van een autodeelvergunning zijn gelijk aan die van een bedrijfsvergunning. De kosten voor het opheffen van een standplaats komen voor rekening van de aanbieder. Verplaatsing gaat op kosten van de aanvrager (aanbieder of stadsdeel);
6. Een besluit om autodeelstandplaats(-en) toe te kennen wordt gepubliceerd in de Stadsdeelkrant met bezwaartermijn van zes weken;
7. Het stadsdeel zal in overleg met aanbieder tot aanleg overgaan.

Richtlijnen voor aanleg en locatiekeuze autodeelstandplaatsen

De aanvraag zal worden getoetst op de volgende criteria: spreiding en verkeersveiligheid. Voor de aanleg van autodeelstandplaatsen hanteert het stadsdeel de volgende richtlijnen

1. In de straat(-sectie) waar de autodeelstandplaats(en) wordt/worden gerealiseerd dient in beginsel **ca. 80 %** van de parkeerplaatsen als openbare parkeerplaatsen beschikbaar te blijven. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met andere aanwezige voorzieningen zoals laad- en losplaatsen en gehandicaptenparkeerplaatsen;
2. Op één locatie mogen maximaal twee autodeelstandplaatsen per aanbieder worden gerealiseerd;
3. Het totale aantal standplaatsen op een locatie mag maximaal drie bedragen;
4. Bij een aanvraag voor één of meer standplaatsen binnen de directe omgeving van een andere autodeelstandplaats vindt clustering plaats van de standplaatsen op één locatie (tot een maximum van twee per aanbieder en drie in totaal) of wordt gezocht naar een geschikte locatie op grotere afstand van elkaar. De afstand tussen verschillende locaties van dezelfde aanbieder is minimaal 150 m. meter (werkelijke loopafstand);
5. Autodeelstandplaatsen worden bij voorkeur in de directe omgeving van een kruispunt

aangelegd.

Bij aanvragen van meer autodeelaanbieders voor een autodeelstandplaats op (ongeveer) dezelfde locatie zal in eerste instantie bekeken worden of clustering van standplaatsen op grond van bovenstaande criteria mogelijk is. Is dit niet mogelijk dan krijgt de autodeelaanbieder die de aanvraag voor de betreffende locatie als eerste heeft ingediend voorrang.

Plicht tot informatie door aanbieder

Autodeelaanbieders moeten -op aanvraag- de afdeling Vergunningen gegevens verstrekken over het aantal verhuringen en het gemiddelde aantal verhuringen per dag. Aanbieder dient het te melden indien een parkeerplaats niet langer in gebruik is.

Inrichting en beheer

Standplaatsen worden aangegeven d.m.v. bord E9 (parkeren voor vergunninghouders) uit het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, voorzien van een onderbord met de tekst 'Autodelen' en de naam van de betreffende autodeelaanbieder. Hiermee is tevens een parkeerverbod van kracht voor andere weggebruikers. Daarnaast wordt het bord voorzien van een onderbord met de aanduiding "wegsleepregeling". De autodeelstandplaats is voorzien van een kruismarkering op het wegdek. Indien een autodeelstandplaats tijdelijk of permanent wordt opgeheven zal het stadsdeel een alternatieve locatie aanbieden.

Handhaving

De dienst Stadstoezicht (of diens rechtsopvolger) handhaaft op het juiste gebruik van de autodeelstandplaatsen.

Bijlage 6 Gehandicaptenparkeerplaats Algemeen, uitvoeringsregels

Eisen die gesteld worden aan de aanvraag

1. De aanvrager dient een voorziening of instelling met een sociaal-maatschappelijke of medische functie te zijn en bezoek aan een dergelijke voorziening of instelling is voor gehandicapten noodzakelijk om volwaardig te kunnen deelnemen aan de maatschappij;
2. De voorziening of instelling dient een buurtoverstijgende functie te hebben;
3. De parkeerdruk in de directe omgeving van de voorziening of instelling (binnen 100 meter loopafstand) dient tijdens de uren dat de voorziening of instelling wordt bezocht hoger te zijn dan 80%;
4. Bij een parkeerdruk van minder dan 80% is redelijkerwijs te verwachten dat in de directe omgeving van de voorziening of instelling parkeerplaatsen vrij zijn;
5. De bezoekfrequentie van gehandicapten dient dusdanig te zijn dat de algemene gehandicaptenparkeerplaats kan worden voorzien van duidelijke venstertijden.

Het werken met standaardtijden verdient daarom de voorkeur. Voorbeelden hiervan zijn aanduidingen als 08.00 – 12.00 uur; 12.00 – 14.00 uur; 14.00 – 16.00 uur en 16.00 – 19.00 uur. Variatie in dagen van de week is mogelijk (bijvoorbeeld 'ma. en do. 14.00-16.00 uur') of er wordt één ruime venstertijd gehanteerd bijvoorbeeld '09.00-16.00 uur.

Aanvragen voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Aanvrager dient de volgende gegevens aan te leveren

1. aard en functie van de voorziening of instelling;
2. tijdstippen waarop de voorziening of instelling door gehandicapten wordt bezocht;
3. globale tijdsduur van de bezoeken.

De maatregel wordt bekrachtigd met een verkeersbesluit.

Bijlage 7 Aanleg van laad- en losstroken

Algemene uitgangspunten

1. een dergelijke voorziening wordt ter beschikking gesteld aan een ieder die ter plaatse wenst te laden en lossen;
2. er geldt geen exclusief gebruiksrecht;
3. buiten de werkingstijd worden de stroken beschikbaar gesteld voor parkeren;
4. ze kunnen in grootte variëren;
5. afhankelijk van de lengte van bevoorradingsvoertuigen;
6. de hiervoor aangewezen parkeerplaatsen worden, indien dit infrastructureel inpasbaar is, verbreed naar 2,50 meter.

Indien geen parkeerplaatsen in de buurt aanwezig zijn kan worden bezien of laden of lossen op het trottoir kan worden toegestaan. Dit is aan de orde indien:

1. er geen andere alternatieven in de buurt aanwezig zijn om een laad- en losvoorziening aan te leggen;
2. het trottoir breed genoeg is;
3. de verkeersveiligheid niet in het geding is.

Aanvraag

Een aanvraag voor een laad- en losplaats kan door iedereen worden ingediend; niet alleen door bedrijven of kantoren die goederen krijgen aangeleverd maar ook door individuen of instanties. Dit kunnen bewoners zijn die overlast ondervinden van ladende en lossende voertuigen in hun straat.

De volgende informatie wordt gevraagd

1. de dagen wanneer wordt geladen en gelost;
2. de tijden wanneer wordt geladen en gelost;
3. de frequentie waarmee wordt geladen en gelost;
4. hoe lang de laad- en loshandelingen duren;
5. de aard van de goederen;
6. de grootte van de te laden of te lossen voertuigen;
7. de meest gunstige locatie voor een laad- en losplaats (d.m.v. een situatieschets).

Beoordelingscriteria

1. aanleg dient bij te dragen aan een verkeersveilige situatie;
2. de doorstroming van het verkeer met een dergelijke voorziening is gegarandeerd;
3. de laad- en losplaats functioneert primair voor de bevoorrading van de aanvragende onderneming;
4. verkeer- en vervoerbewegingen en dus laad- en losbewegingen moeten gedurende de spits zoveel mogelijk worden beperkt (spits van 07.00 tot 9.00 uur en van 16.00 tot 19.00 uur).

Gebruiskriteria

1. gebruik toegestaan van maandag t/m vrijdag en tussen 09.00-16.00 uur;
2. aanvragers hebben de keuze uit drie bloktijden: 09.00–12.00 uur, 12.00–14.00 uur, 14.00–16.00 uur;
3. laad- en losplaatsen die zich in dezelfde straat bevinden krijgen dezelfde venstertijden;
4. laden en lossen in voetgangersgebieden of laden en lossen op het trottoir is alleen toegestaan tussen 07.00 uur en 11.00 uur.

Locatiecriteria

1. laad- en losplaatsen worden zodanig aangelegd dat meer winkeliers van de laad- en losplaats gebruik kunnen maken indien dit aan de orde is;
2. binnen een afstand van 50 meter mag zich geen andere laad- en losplaats bevinden.
3. laad- en losplaatsen worden zodanig aangelegd dat meer winkeliers van de laad- en losplaats gebruik kunnen maken indien dit aan de orde is;
4. binnen een afstand van 50 meter mag zich geen andere laad- en losplaats bevinden.

Personenvervoer

Voor de aanleg van in- en uitstapgelegenheden zijn de hierboven beschreven criteria eveneens van toepassing.

Voorbeelden hiervan zijn: verpleeghuizen waar veel mindervaliden woonachtig zijn en waar bewoners afhankelijk zijn van bijvoorbeeld taxibusjes; dagopvanghuizen voor verstandelijk gehandicapten; toeristische trekpleisters die door touringcarbussen worden aangedaan.

Uitzonderingen: streven naar maatwerk

Uitzonderingen zijn mogelijk als daar aanleiding voor is. Een supermarkt die dagelijks verswaren ontvangt moet meestal ook op zaterdag kunnen laden en lossen. Indien een supermarkt verswaren vóór de openingstijd krijgt aangeleverd is het ook mogelijk de venstertijden hierop aan te passen. Samenvoegen van twee bloktijden is mogelijk indien gedurende beide bloktijden voldoende laad- en losbewegingen plaatsvinden.

Evaluatie

Onnodig beslag op de parkeerruimte dient voorkomen te worden. Omdat opheffen van laad- en losplaatsen zelden plaatsvindt, zal het stadsdeel om de 3 jaar het gebruik van laad- en losplaatsen evalueren (o.a. dmv schouwen). Blijkt dat onvoldoende van een laad- en losplaats gebruik wordt gemaakt, dan zal afgewogen worden –na belanghebbenden gehoord te hebben - of de voorziening wordt opgeheven.

De opheffing wordt met een verkeersbesluit bekrachtigd.