

PARKEERNOTA STADSDEEL WEST

2012 – 2020

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding parkeernota	4
1.2	Opbouw van deze parkeernota	4
1.3	Stedelijk beleidskader	4
1.4	Beleidskader stadsdeel West.....	4
1.4.1	<i>Coalitieakkoord; West maakt het verschil 2010 - 2014</i>	4
1.4.2	<i>Programma Bereikbaar West</i>	5
1.4.3	<i>Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening stadsdeel West (2011)</i>	5
2	Parkeerregulering op straat; bewoners en ondernemers	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Bewoners en bedrijfsvergunningen; tarifiering.....	6
2.3	Gedifferentieerd vergunningtarief naar afmeting of oppervlakte voertuig.....	7
2.4	(deel)vergunninggebieden en overloopgebieden	10
2.4.1	<i>Vergunninggebieden</i>	11
2.4.2	<i>Deelvergunninggebieden</i>	12
2.4.3	<i>Deelvergunninggebied met een 0-vergunningplafond</i>	13
2.5	Het vergunningplafond	14
2.5.1	<i>Inleiding</i>	14
2.5.2	<i>Vaststelling vergunningplafond</i>	15
2.6	Vergunningenbeleid	16
2.6.1	<i>Voorwaarden voor het verkrijgen van een parkeervergunning</i>	16
2.6.2	<i>Aantal te verlenen bewonersparkeervergunningen per huishouden</i>	16
2.6.3	<i>Aantal te verlenen bedrijfsparkeervergunningen per bedrijf</i>	17
2.7	Dagparkeervergunning voor ondernemers	17
2.8	De wachtlijst voor een parkeervergunning	17
2.9	Rechtmatigheidstoets parkeervergunningen	19
2.10	Speciale parkeervergunningen	20
2.10.1	<i>Milieuparkeervergunning</i>	20
2.10.2	<i>Kraskaartvergunning</i>	21
2.10.3	<i>Sportverenigingvergunning</i>	21
2.10.4	<i>Volkstuinvergunning</i>	21
2.10.5	<i>Ambulante handelaar</i>	21
2.10.6	<i>Maatschappelijke vergunning</i>	21
2.10.7	<i>Hulpverlenersvergunning</i>	22
2.10.8	<i>Mantelzorgvergunning</i>	22
2.11	Pilot innovatieve buurt.....	22
3	Parkeerregulering op straat; bezoekers.....	24
3.1	Uurtarieven.....	24
3.2	Bloktijden betaald parkeren.....	24
3.2.1	<i>Verruiming betaald parkeren in Bos en Lommer</i>	24
3.2.2	<i>Betaald parkeren op zondag in combinatie met een bezoekersparkeerkaart</i>	25
3.3	Winkelstraten: winkelstraatregime, fiscale parkeerduurbepanking en dubbelgebruik.....	27
3.3.1	<i>Winkelstraatregime</i>	27
3.3.2	<i>Fiscale parkeerduurbepanking en 10 cents tarief</i>	27
3.3.3	<i>Parkeerdeelplek: dubbelgebruik van parkeerplaatsen</i>	29
4	Parkeren in gebouwde voorzieningen (semi openbaar)	30
4.1	Inleiding	30
4.2	Inventarisatie parkeergarages in stadsdeel West	30

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

4.3	Ruimtelijke uitgangspunten bij nieuw te realiseren parkeergarages.....	32
4.4	Opheffen van parkeerplaatsen op het maaiveld; uitgangspunten	32
4.4.1	<i>Voorwaarden één-op-één compensatie</i>	33
4.4.2	<i>Faciliteren wachtlijsters en niet-vergunninghouders</i>	35
4.4.3	<i>Compensatie van parkeerplaatsen; de parkeerbalans.....</i>	35
4.5	Beheer en gebruik van garages	37
5	Ringparkeren	39
5.1	Inleiding	39
5.2	Tijdelijk ringparkeren	39
5.3	Permanent ringparkeren	40
6	Parkeernormen bij nieuwbouw, vervangende bouw en transformatie.....	42
6.1	Inleiding	43
6.2	Doelstelling en uitgangspunten	43
6.3	Parkeernormen bij woningen	44
6.3.1	<i>Parkeernormen bij woningen.....</i>	44
6.3.2	<i>Nieuwbouw</i>	45
6.3.3	<i>Sloop- nieuwbouw (stedelijke vernieuwing)</i>	45
6.3.4	<i>Transformatie / bestemmingswijziging</i>	45
6.3.5	<i>Transitie huur-koop / koop-huur</i>	46
6.4	Autobezit; parkeerbehoefte bij bewoners.....	46
6.5	Parkeernormen: voorzieningen en instellingen.....	47
6.6	Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages	48
7	Gereserveerde parkeerplaatsen en afmeting parkeerplaatsen	50
7.1	Gehandicaptenparkeerplaatsen	50
7.2	Belanghebbendenparkeerplaatsen	50
7.3	Elektrische oplaadpunten.....	50
7.4	Laden en lossen.....	51
7.4.1	<i>Afwegingskader laden en lossen.....</i>	51
7.4.2	<i>Inrichting laad en losplaatsen.....</i>	52
7.5	Afmeting langsparkeerplaats bij herprofilering.....	53
8	Opsomming beslisregels.....	54
BIJLAGE 1	STEDELIJK BELEIDSKADER	60
BIJLAGE 2	BELEIDSNOTA'S VAN DE VOORMALIGE STADSDELEN.....	62
BIJLAGE 3	GARAGES IN STADSDEEL WEST.....	65
BIJLAGE 4	OVERZICHT PARKEERVERGUNNINGEN EN -KAARTEN	68
BIJLAGE 5	OVERZICHT GEBIEDSINDELING EN HET HOOFDNET.....	72
BIJLAGE 6	PARKEERDRUK	73
BIJLAGE 7	AFWEGINGSKADER LADEN EN LOSSEN STADSDEEL WEST	79
BIJLAGE 8	OVERZICHT VENSTERTIJDEN LAAD EN LOSPLAATSEN	82
BIJLAGE 9	OVERZICHT ELEKTRISCHE OPLAADPUNTEN.....	84

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

1 Inleiding

1.1 Aanleiding parkeernota

In deze parkeernota zijn de afspraken op het gebied van parkeren in het coalitieakkoord 'West maakt het verschil' nader uitgewerkt. Daarnaast wordt het bestaande beleid van de vier voormalige stadsdelen Bos en Lommer, de Baarsjes, Oud-West en Westerpark onder de loop genomen en waar nodig geharmoniseerd om voor stadsdeel West een eenduidig beleidskader vast te stellen.

Stadsdeel West heeft door zijn omvang meer mogelijkheden om maatregelen te treffen om de parkeerproblemen te reduceren of op te lossen dan de voormalige stadsdelen afzonderlijk. Waar het bijvoorbeeld vanwege de geringe omvang binnen het stadsdeel Oud-West niet mogelijk was om een overlooptgebied in te stellen, is die mogelijkheid er door verschillen in parkeerdruk en wachtlijst in stadsdeel West wel. Verder is het gewenst om het aantal beleidsregels te verminderen en te standaardiseren. Zodoende ontstaat meer duidelijkheid voor bewoners en ondernemers, maar ook voor de uitvoerders van het parkeerbeleid (bijvoorbeeld bij de vergunningverlening).

1.2 Opbouw van deze parkeernota

Deze nota heeft vier hoofdthema's: regulering parkeren in de openbare ruimte voor bewoners en bezoekers (hoofdstuk 2 en 3), parkeren in gebouwde voorzieningen (hoofdstuk 4) en parkeren bij nieuwbouwprojecten (hoofdstuk 5) en Ringparkeren (hoofdstuk 6). In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op het beleid ten aanzien van gereserveerde en belanghebbendenparkeerplaatsen. In grijze tekstkaders worden aan het begin van elke paragraaf de beleidsregels samengevat.

1.3 Stedelijk beleidskader

Het stedelijk beleidskader ten aanzien van parkeren bestaat uit (zie bijlage 1):

- Structuurvisie Amsterdam 2040; Economisch Sterk en Duurzaam
- Locatiebeleid Amsterdam; aanvullend toetsingskader van het Structuurplan (2003)
- Nota Herijking Parkeerbeleid (parkeren is manoeuvreren; 2001); Parkeerverordening 2009; Verordening parkeerbelastingen (2011)
- Verordening mobiliteitsfondsen Amsterdam (2008)
- Voorrang voor een gezonde stad (2008)
- Herijking parkeernota centrale stad

1.4 Beleidskader stadsdeel West

1.4.1 Coalitieakkoord; West maakt het verschil 2010 - 2014

In het coalitieakkoord van stadsdeel West is, met betrekking tot parkeren de meest in het oog springende ambitie het 'parkeren op afstand': het realiseren van parkeerplaatsen langs de ring A10 waarmee bewoners die wonen in gebieden met een hoge parkeerdruk worden verleid hun auto tegen een lager vergunningtarief aan de ring te parkeren. Naast het feit dat de vergunningtarieven stapsgewijs worden opgehoogd naar het niveau van Oud-West, wordt het vergunningtarief in de drukste gebieden – na realisatie van 200 ringparkeerplaatsen – opgehoogd met 75%. Bewoners krijgen zodoende de keus ofwel tegen een gereduceerd tarief bij de ring te parkeren, ofwel tegen een hoger tarief dicht bij huis. Verder wordt op verschillende wijzen ingezet op het verleiden van bewoners minder gebruik te maken van de auto ('slimmer reizen'). Tot slot wordt in gebieden waar geparkeerde auto's een relatief groot deel van de openbare ruimte innemen, gekeken naar mogelijkheden voor ondergrondse parkeergarages. Hiermee kan extra openbare ruimte worden gerealiseerd ten gunste van fietsparkeren, spelen en groen.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

1.4.2 Programma Bereikbaar West

De doelstellingen van het coalitieakkoord op het gebied van mobiliteit zijn uitgewerkt in het programma Bereikbaar West. Hierin is als centraal thema opgenomen: verbeteren van bereikbaarheid en leefbaarheid voor bewoners, ondernemers en bezoekers in West. De ambitie is (1) minder geparkeerde auto's op straat in de drukke woongebieden, (2) minder autogebruik in de woonwijken (waaronder ook zoekverkeer naar een parkeerplaats) en (3) meer parkeren aan de rand van het stadsdeel. Uitgangspunt is dat parkeren in drukke woongebieden geen recht is, maar een keuze. Uiteraard is het aan de bewoners zelf om de individuele mobiliteitsbehoefte in te vullen, maar het stadsdeel kan hierop wel met stimuleringsmaatregelen en het aanbieden van mobiliteitsalternatieven invloed uitoefenen. Het stadsdeel beoogt dan ook met het inzetten van verschillende beleids- en stimuleringsmaatregelen dat bewoners zoveel mogelijk een *bewuste* mobiliteitskeuze maken. Het gaat hierbij om:

1. het al dan niet eigen autobezit;
2. het soort auto dat men kiest;
3. het gebruik van de auto;
4. de locatie waar men de auto parkeert

1.4.3 Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening stadsdeel West (2011)

In het *Uitwerkingsbesluit* van de Parkeerverordening geeft het stadsdeel nadere invulling op de wijze van parkeervergunningverlening. Het gaat hierbij onder meer om de grensbepaling van de vergunning- en overloopgebieden, de vergunningplafonds en op welke wijze om wordt gegaan met belanghebbendenvergunningen, maatschappelijke vergunningen, sportverenigingsvergunningen e.d.

In het onderstaande schema is de relatie tussen de parkeerverordening, de parkeerbelastingverordening en het uitwerkingsbesluit weergegeven evenals het bevoegde en verantwoordelijke bestuursorgaan.

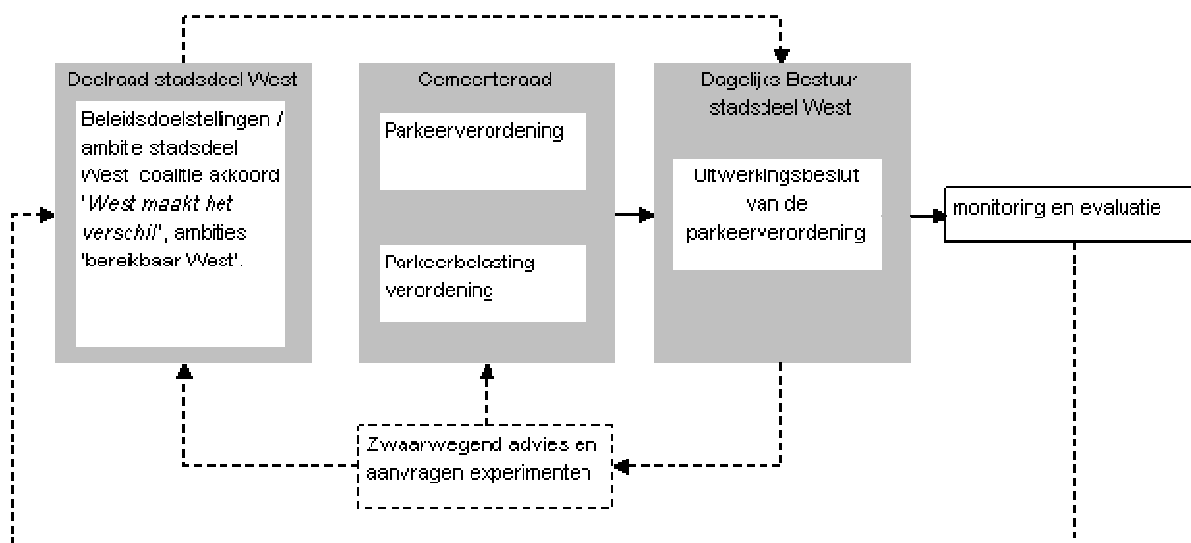


Fig. 1: relatie tussen de Parkeer(belasting)verordening en het Uitwerkingsbesluit

2 Parkeerregulering op straat; bewoners en ondernemers

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verschillende sturingsinstrumenten om het parkeren in de openbare ruimte zoveel mogelijk te reguleren. Doel van parkeerregulering is het afstemmen van de vraag naar parkeerruimte met het aanbod. De beschikbare parkeercapaciteit dient zo efficiënt mogelijk gebruikt te worden, terwijl de openbare ruimte hoogwaardig is ingericht. Zonder parkeerregulering zou de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het stadsdeel ernstig in het geding komen net als de bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers en de nood- en hulpdiensten. Problemen als gevolg van geen of onvoldoende regulering zijn onder meer:

- Zoekverkeer door de (woon)buurt naar een parkeerplaats (verslechtering luchtkwaliteit en verkeersveiligheid, toename geluidsoverlast);
- Foutparkeren;
- Beperkte mogelijkheden voor kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte.

Aan het onderwerp betaald parkeren zijn verschillende thema's te onderscheiden die gezamenlijk de invloed en effectiviteit van dit sturingsinstrument bepalen op het parkeergedrag. Achtereenvolgens komt in dit hoofdstuk aan de orde:

- Tarifiering bewoners en bedrijfsvergunningen;
- Gedifferentieerd vergunningtarief naar afmeting of oppervlakte voertuig
- (deel)vergunninggebieden en overloopgebieden;
- Het vergunningplafond
- Het vergunningenbeleid
- De wachtlijst voor een parkeervergunning
- Speciale parkeervergunningen

2.2 Bewoners en bedrijfsvergunningen; tarifiering

Vergunningtarieven

- Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren wordt een gelijk aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd aan de ring opgeheven in de buurten waar de ringparkeervergunning (of garagepas) beschikbaar wordt gesteld. Bewoners in die buurten kunnen dan kiezen ofwel in de buurt te blijven staan met een reguliere parkeervergunning tegen een hoog vergunningtarief (+75%) ofwel aan de ring tegen een gereduceerd parkeertarief;
- hoe de 75% tariefsverhoging van de reguliere parkeervergunningen ingevuld zal worden zal nader onderzocht worden. Zo zal bekeken worden wat de technische / juridische mogelijkheden zijn om de verhoging van het vergunningtarief partieel in te voeren. De tariefsverhoging van de vergunningen kan dan gerelateerd worden aan de kwalitatieve verbeterslag van de openbare ruimte in een bepaalde buurt.

Met een parkeervergunning is het toegestaan een motorvoertuig te parkeren op een *parkeerapparatuurplaats*. De kosten van de vergunning zijn geen leges, maar parkeerbelasting. In de voormalige stadsdelen De Baarsjes, Bos en Lommer, Westerpark en Oud-West liep het verschil in tarief voor een bewonersparkeervergunning uiteen van € 8,65 per maand in Bos en Lommer (buiten de ring) tot € 18,20 per maand in stadsdeel Oud-West. In het coalitieakkoord is vastgesteld de vergunningtarieven in heel stadsdeel West stapsgewijs te verhogen naar het tarief dat in Oud-West

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

geldt. Met de extra opbrengsten wordt het mogelijk een kwaliteitsimpuls te realiseren in de openbare ruimte en maatregelen te treffen die de bereikbaarheid verbeteren. In tabel 1 is deze opbouw weergegeven. Naast de harmonisering van vergunningtarieven is bepaald dat de vergunningtarieven in de drukste delen van het stadsdeel met 75% worden opgehoogd op het moment dat het *ringparkeren* of parkeren op afstand is gerealiseerd. Bewoners van die delen van het stadsdeel hebben dan de keuze ofwel dichtbij de woning te parkeren tegen een hoog tarief ofwel tegen een gereduceerd tarief aan de ring te parkeren (zie hiervoor hoofdstuk 5). De precieze invulling van deze tariefsverhoging zal nader onderzocht worden. Zo zal bekeken worden wat de technische / juridische mogelijkheden zijn om de verhoging van het vergunningtarief partieel in te voeren, waarmee zodoende de tariefsverhoging gerelateerd wordt aan de kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte in een bepaalde buurt.

Stapsgewijze verhoging van het vergunningtarief (*)			2010	2011	2012	2013
Bos en Lommer	buiten de ring	bewoners	8,65	11,83	15,02	18,2
		bedrijven	13,84	18,92	24,03	29,12
	binnen de ring	bewoners	11,75	13,9	16,05	18,2
		bedrijven	18,8	22,24	25,68	29,12
De Baarsjes		bewoners	12,05	14,1	16,15	18,2
		bedrijven	19,28	22,56	25,84	29,12
Westerpark		bewoners	15,95	16,7	17,45	18,2
		bedrijven	25,52	26,72	27,92	29,12
Oud West		bewoners	18,2	18,2	18,2	18,2
		bedrijven	29,12	29,12	29,12	29,12

Tabel 1: opbouw vergunningtarieven

(*) Vergunningtarieven per maand (€)

2.3 Gedifferentieerd vergunningtarief naar afmeting of oppervlakte voertuig

Gedifferentieerd vergunningtarief

- Met een gedifferentieerd vergunningtarief naar afmeting of oppervlak van het voertuig kunnen lagere vergunningtarieven worden geheven voor kleine auto's dan voor grote auto's. Het bezit van een kleine auto wordt hiermee financieel aantrekkelijker. Het aandeel kleine auto's in het totale *wagenpark* van stadsdeel West neemt hierdoor mogelijk geleidelijk toe. Omdat kleine auto's minder ruimte in beslag nemen wordt de keuze gemaakt de vrijkomende ruimte in te zetten ten behoeve van groen, spelen of fietsparkeren;
- In 2012 wordt onderzocht welke uitgiftemethodiek het beste toepasbaar en uitvoerbaar is, wat de kosten zijn en welke effecten op korte en lange termijn worden verwacht;
- Nadat meer bekend is over de mogelijkheden van tariefsdifferentiatie wordt door middel van een zwaarwegend advies een verzoek ingediend bij het college van B&W om het gedifferentieerd vergunningtarief in de parkeerverordening van 2013 op te nemen.

Parkeerbelasting wordt feitelijk geheven voor het gebruik van de (schaarse) openbare ruimte. Volgens deze systematiek ligt het voor de hand dat bezitters van een grote auto meer parkeerbelasting betalen dan bezitters van een kleine auto (zoals bijvoorbeeld ook de wegenbelasting gedifferentieerd is naar gewichtsklasse).

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

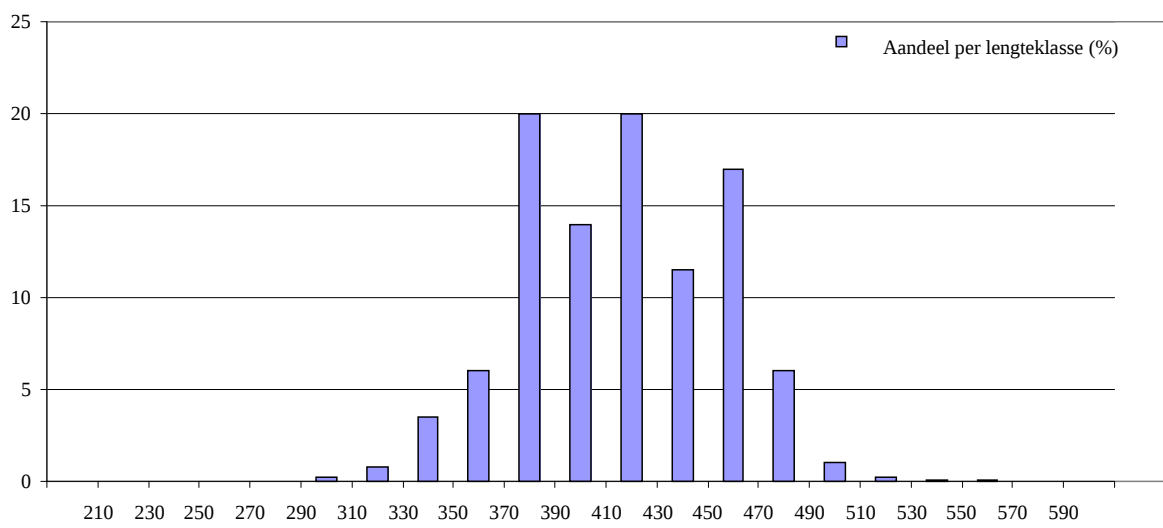
Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

De basis voor het heffen van parkeerbelasting is artikel 225 van de Gemeentewet. In lid 8 staat: *Het tarief van (...) belastingen kan afhankelijk worden gesteld van de parkeerduur, van de parkeertijd, van de ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of weggedeelten*. Hoewel differentiatie van parkeertarieven vooral in verband wordt gebracht met de milieuvriendelijkheid van het voertuig (waaronder de pilot milieuparkeervergunningen in de Baarsjes en Westerpark, zie § 2.10.1), biedt art 225 lid 8 van de Gemeentewet hiervoor nog geen basis. Op 18 november 2011 werd verder bekend dat de tijdelijke experimenteerwet *differentiatie van parkeertarieven op basis van luchtverontreiniging* niet wordt ingediend bij de Tweede Kamer. Ten gevolge hiervan wordt het, in ieder geval in de nabije toekomst, niet mogelijk om parkeertarieven te differentiëren naar de uitstoot van auto's. Volgens het kabinet treft die maatregel juist diegene die niet draagkrachtig genoeg zijn om een schonere auto aan te schaffen¹.

Gezien lid 8 van artikel 225 Gemeentewet zou differentiatie naar omvang van het voertuig wel mogelijk zijn. Nader onderzoek zal verricht moeten worden om de reikwijdte van het begrip "ingenomen oppervlakte" te bepalen. Benadrukt dient te worden dat het bij differentiatie naar omvang van het voertuig gaat om vergunningtarieven. Voor bezoekers van het stadsdeel lijkt het vooralsnog lastig om differentiatie door te voeren (juridisch en technisch).

Met een lager vergunningtarief voor kleine auto's heeft het stadsdeel een sturingsinstrument in handen om invloed uit te oefenen op de voertuigkeuze van de bewoners en ondernemers. Indien het aandeel kleine auto's toeneemt, neemt de totaal benodigde parkeerruimte voor het wagenpark in West af. Hiervoor wordt de keus gemaakt om de vrijkomende ruimte in te zetten ten behoeve van groen, spelen of fietsparkeren. Het aantal auto's in het stadsdeel kan zodoende gelijk blijven, terwijl de ruimte die deze auto's in beslag nemen afneemt. 8 auto's van 4,5 meter is immers gelijk aan 10 auto's van 3,60 meter. Of de toepassing van een gedifferentieerd vergunningtarief effect heeft op het 'wagenpark' in stadsdeel West op de langere termijn, is onbekend. Uiteraard is het afhankelijk van de systematiek die wordt gekozen en de prijsverschillen tussen het hogere vergunningtarief voor een grote auto en het lagere vergunningtarief voor een kleine auto. Belangrijk is op te merken dat op dit moment niet bekend is hoe groot het aandeel per lengteklasse is in stadsdeel West. Het is aannemelijk dat in West het aandeel kleinere auto's al relatief hoger is ten opzichte van het landelijke gemiddelde (zie figuur 2)

Lengte van voertuigen in Nederland
Aandeel per lengteklasse (%)



¹ <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/persberichten/2011/11/18/parkeertarieven-voor-elke-auto-gelijk.html>
Fig 2: Lengte van voertuigen in Nederland (bron: CROW: ASVV 2004, p77)

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

In 2012 zal worden onderzocht wat het procentuele aandeel is per lengteklasse in stadsdeel West per (deel)vergunninggebied. Dit kan door middel van een kentekenonderzoek bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Op basis daarvan kunnen doelstellingen geformuleerd worden hoe het aandeel van de kleine lengteklasse (bijvoorbeeld tot maximaal 3,60m) vergroot kan worden door verlaging van het parkeervergunningtarief. Bewoners die in het bezit zijn van een kleine auto worden zodoende bevoordeeld ten opzichte van bewoners met een grote auto. Ook voor wat betreft de systematiek kunnen meerdere keuzes gemaakt worden, bijvoorbeeld:

- het invoeren van een aparte vergunning met een apart quotum, de zogenaamde '*kleine-auto-vergunning*'. De uitvoering hiervan lijkt mogelijk als de parkeerdienstverlener Cition het nieuwe vergunningensysteem E-permixx heeft geïmplementeerd (vanwege de koppeling aan de RDW-database waarin ook maatvoering van voertuigen is opgenomen).
- een regeling waarin drie vergunningtarieven gaan gelden: een laag vergunningtarief voor een kleine auto, het huidige vergunningtarief voor een gemiddelde auto en een hoog vergunningtarief voor een grote auto.

Verder onderzoek hiernaar dient uit te wijzen welke uitgiftemethodiek het beste toepasbaar en uitvoerbaar is, wat de kosten zijn en welke effecten op korte en lange termijn worden verwacht. Nadat meer bekend is over de mogelijkheden zal met een zwaarwegend advies van de parkeerverordening een verzoek worden gelegd bij het college van B&W voor de invoering van een gedifferentieerd vergunningtarief. De ambitie is om het gedifferentieerde parkeervergunningtarief in de Parkeerverordening op te laten nemen van 2013.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

2.4 (deel)vergunninggebieden en overloopgebieden

Vergunninggebieden

- Vergunninggebieden dienen van voldoende omvang te zijn zodat vergunninghouders, ondanks een hoge parkeerdruk, altijd wel ergens een parkeerplaats kunnen vinden. Onder 'van voldoende omvang' wordt verstaan: meer dan 1.000 parkeerplaatsen, met uitzondering van gebieden die zijn aangewezen als 0-vergunninggebied, overloopgebied of gebieden met een autoluw karakter;
- De vergunninggebiedsgrenzen zoals zijn vastgesteld door de voormalige stadsdelen de Baarsjes, Oud-West en Westerpark worden grotendeels gehandhaafd.
- In Bos en Lommer wordt het vergunninggebieden Bos en Lommer 5 (Bos en Lommerplantsoen) toegevoegd bij het vergunninggebied BOS 1.
- In Westerpark wordt het vergunninggebied *GWL-terrein* samengevoegd met het vergunninggebied *bedrijventerrein Westerkwartier*. De huidige regeling - Westerkwartier als overlappingsgebied voor het GWL terrein - wordt zodoende geformaliseerd. De beide gebieden worden in plaats van vergunninggebied benoemd als deelvergunninggebied. De huidige vergunningplafonds blijven daarmee gehandhaafd.

Deelvergunninggebieden

- Voor een deelvergunninggebied wordt als uitgangspunt een bandbreedte gehanteerd van 500 tot 4.000 vergunningen. Met een dergelijke bandbreedte is er voldoende verloop in het vergunningbestand en wordt de uitgifte van vergunningen gerelateerd aan het beschikbare aantal parkeerplaatsen;
- In de twee voormalige stadsdelen De Baarsjes en Bos en Lommer worden de deelvergunninggebieden BAA1.1 en BOS1.1 gesplitst. In 2012 wordt onderzocht welke gebiedsindeling het meest optimaal en logisch is en welk vergunningplafond wordt gehanteerd;
- Voor nieuwbouwcomplexen met inpandige parkeervoorzieningen worden 0-vergunninggebieden vastgesteld. Bewoners of gebruikers van nieuwbouwcomplexen komen derhalve niet in aanmerking voor een bewoners- of bedrijfsparkeervergunning.

In het coalitieakkoord is als doelstelling opgenomen:

- bewoners moeten minder lang rondrijden op zoek naar een parkeerplaats
- de wachtlijst voor een parkeervergunning dient in de meest drukke gebieden af te nemen

Het *vergunninggebied* is het gebied waarbinnen parkeervergunningen kunnen worden verleend indien en voorzover in dat gebied voor parkeren parkeerbelasting wordt geheven. De uitgegeven vergunning is geldig voor het gehele vergunninggebied. Het *deelvergunninggebied* (ook wel parkeervergunning uitgifte gebied) is een deel van een vergunninggebied waarvoor een apart vergunningplafond kan worden vastgesteld, terwijl de vergunning zelf geldend is in het gehele vergunninggebied. Het *overloopvergunninggebied* tenslotte is het gebied waar bewoners en ondernemers die op de wachtlijst staan tegen het vergunningtarief van dat overloopgebied kunnen parkeren tot het moment dat men in aanmerking komt voor een parkeervergunning in het eigen vergunninggebied.

Met de invoering van deelvergunninggebieden heeft het stadsdeel meer grip gekregen invloed uit te oefenen op de parkeerdruk, zonder dat aan flexibiliteit voor de vergunninghouder wordt ingeboet. Stadsdeel West is ingedeeld in 13 vergunninggebieden en 30 deelvergunninggebieden, waaronder 15 met een 0-vergunningplafond (zie § 2.4.3). In de onderstaande tabel is de gebiedsindeling in West weergegeven inclusief het huidige vergunningplafond.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

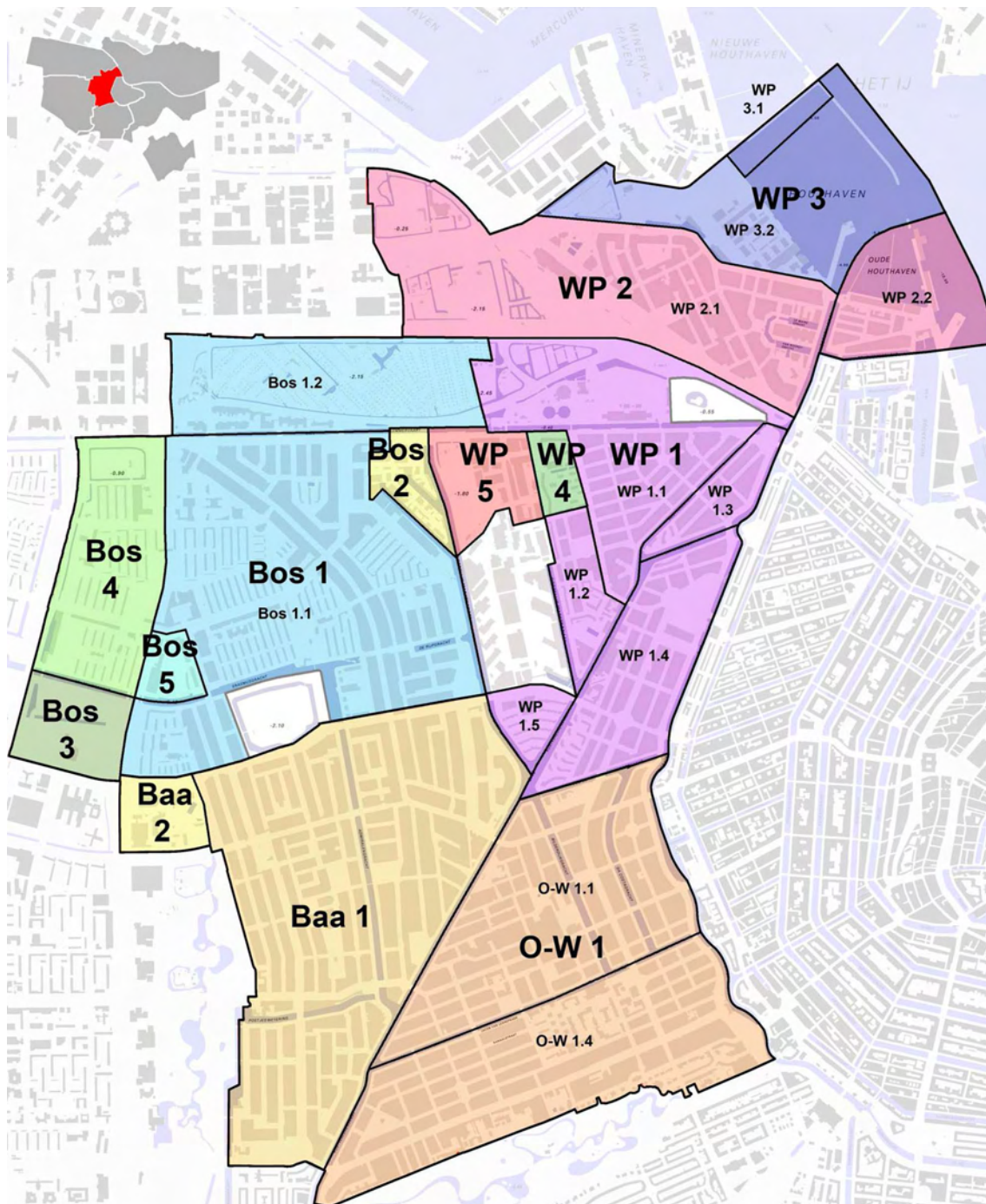


Fig. 3 Indeling vergunninggebieden en deelvergunninggebieden (m.u.v. nul-vergunninggebieden) (zie ook bijlage 5)

2.4.1 Vergunninggebieden

Bij de vaststelling van vergunninggebiedsgrenzen is het uitgangspunt dat deze van voldoende omvang is zodat vergunninghouders, ondanks een hoge parkeerdruk, altijd wel ergens een parkeerplaats kunnen vinden. Onder een gebied van voldoende omvang wordt in deze nota verstaan: meer dan 1.000 parkeerplaatsen (inclusief bewonersparkeergarages), uitgezonderd de vergunninggebieden die als overloopgebied zijn aangesteld, als autoluwgebied, als 0-vergunninggebied of als bedrijventerrein. Dit verhoogt de efficiëntie van het aanwezige parkeerareaal. Het is immers ongewenst dat

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

vergunninghouders lang moeten rondrijden door de buurt op zoek naar een parkeerplaats, terwijl aan de overzijde van de 'grens' nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Aan de andere kant kunnen vergunninggebieden ook weer niet te groot worden. Naast het feit dat het niet nodig is om bewoners van bijvoorbeeld de Zeeheldenbuurt parkeerrecht te geven in de Postjesbuurt, leidt het mogelijk tot het ongewenste effect dat meer autokilometers in het stadsdeel worden gemaakt. Op grond hiervan worden de vergunninggebiedsgrenzen zoals door de voormalige stadsdelen zijn vastgesteld grotendeels gehandhaafd, met uitzondering van het kleine vergunninggebied Bos en Lommer 5 (Bos en Lommerplantsoen) en het GWL-terrein. Eerstgenoemde wordt bij het vergunninggebied Bos en Lommer 1 gevoegd. Gevolgen voor de wachtlijst zal dit niet hebben omdat al twee deelvergunninggebieden zijn ingesteld, waarvan één met een 0-vergunningplafond. Verder is een minimaal aantal parkeerplaatsen beschikbaar op het maaiveld waardoor geen verschuivingen in de parkeerdruk worden verwacht. Het vergunninggebied van het GWL-terrein wordt tot slot samengevoegd met het bedrijventerrein Westerkwartier (WP 4 en WP 5). Hiermee wordt de huidige situatie feitelijk geformaliseerd. Bewoners van het GWL terrein mogen momenteel namelijk al parkeren op het Westerkwartier terrein (er is een zogenaamd overlappingsgebied ingesteld). Het samenvoegen van het GWL terrein met het bedrijventerrein Westerkwartier leidt zodoende in de praktijk niet tot een wijziging ten opzichte van de huidige situatie. Voor zowel het GWL terrein als het Westerkwartier wordt een deelvergunninggebied ingesteld (met behoud van het huidige vergunningplafond).

Met deze aanpassing voldoen vrijwel alle vergunninggebieden aan het genoemde criterium, waarbij benadrukt dient te worden dat de 'Laan van Spartaan' een bijzondere positie inneemt vanwege de autoluwe opzet (er worden geen parkeervergunningen uitgegeven). Dit blijft dan ook gehandhaafd.

2.4.2 Deelvergunninggebieden

Met deelvergunninggebieden heeft het stadsdeel meer mogelijkheden om de vergunninguitgifte te sturen. Zo wordt voorkomen dat te veel vergunningen worden uitgegeven in een buurt waar de parkeerdruk al hoog is. De doelstelling is dan ook om de beschikbare parkeercapaciteit zo goed mogelijk af te stemmen met het aantal uit te geven vergunningen. Indien het deelvergunninggebied te groot is dan ontstaat de situatie dat mogelijk teveel vergunningen terecht komen in een buurt waar de parkeerdruk al heel hoog is en de wachtlijst toeneemt in de buurten waar de parkeerdruk relatief laag is. Indien het deelvergunninggebied te klein is dan ontstaat mogelijk de situatie dat er vrijwel geen verloop meer zit in het vergunningbestand. Ten gevolge hiervan kan de wachtlijst sterk oplopen. Met te kleine deelvergunninggebieden is in Oud-West ervaring opgedaan. Tot 2008 was Oud-West opgedeeld in zeven deelvergunninggebieden, waardoor vooral in het gebied Vondelparkbuurt-West de wachttijd tot het verkrijgen van een vergunning opliep tot onaanvaardbare hoogte.

De optimale omvang van een deelvergunninggebied is lastig te bepalen. Als uitgangspunt is gekozen voor een ruime bandbreedte van 500 tot circa 4.000 vergunningen (uitgezonderd de gebieden die zijn aangewezen als overloopgebied, een specifieke bestemming hebben, bijvoorbeeld een bedrijventerrein of volkstuincomplex, of een regeling van kracht is met betrekking tot inpandig parkeren). In de huidige situatie is goed te zien dat de twee deelvergunninggebieden in Oud-West aan de bovenkant van deze bandbreedte liggen en enkele gebieden in Westerpark juist aan de onderkant (bijvoorbeeld Witteneiland en Zeeheldenbuurt). Vooral in Bos en Lommer en de Baarsjes zijn de deelvergunninggebieden BOS1.1 en Baa1.1 met een vergunningplafond van resp. 6.174 en 8.391 vergunningen groot. Op basis van voorgaande worden deze deelvergunninggebieden gesplitst. In 2012 wordt onderzocht welke gebiedsindeling het meest optimaal en logisch is en welk vergunningplafond wordt toegepast.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

2.4.3 Deelvergunninggebied met een 0-vergunningplafond

0-vergunninggebieden worden ingevoerd bij nieuwbouwprojecten die zijn voorzien van een inpandige parkeervoorziening. Het betreft een gebied, vaak van slechts één of meerdere kavels, waar 0 parkeervergunningen worden uitgegeven. Op deze manier wordt invulling gegeven aan artikel 9 van de Parkeerverordening: geen bewonersparkeervergunning wordt verleend indien een bewoner (...) beschikt of kan beschikken over een stallingsplaats en/of belanghebbendenparkeerplaats (...). Zie hiervoor ook hoofdstuk 6: *Parkeernormen bij nieuwbouw*.

	Nr	Vergunninggebied	Overloopgebied voor:	Deelvergunninggebied	Vergunningplafond
de Baarsjes	1	Baarsjes 1 (*)		Baarsjes 1.1 De Wending Riva Pirreis	8391 0 0
	2	Baarsjes 2: Orteliusbuurt (ten noorden van Rembrandtpark)	Baarsjes 1 en Oud-West		275
Bos en Lommer	1	Bos en Lommer 1 (**)		Bos en Lommer 1.1 Parkeerterrein Hemspoorzone (volkstuintencomplex) Buskenblaser Noord en zuidgebouw	6174 217 0
	2	Bedrijventerrein Landlust	Bos en Lommer 1 en Bos en Lommer 5		288
	3	Laan van Spartaan			0
	4	Kolenkit		Bos en Lommer 4.1 Ringspoor Scala New Kit	1300 0 0
	5	Bos en Lommerplantsoen		Bos en Lommer 5.1 Bos en Lommer 5.2 (collage)	30 0
Oud-West		Oud-West		Oud-West Noord (O-W 1.1) Oud-West De Hallen Oud-West Buurtfabriek Ruimzicht Oud-West Zuid (O-W 1.4) Oud-West Furore	3857 0 0 4091 0
Westerpark	1	Staatlieden, Frederik Hendrik en Hugo de Grootbuurt		Fannius Scholtenbuurt (WP 1.1) Westerstaatsmanbuurt (WP 1.2) Witteneiland (WP 1.3) F. Hendrik- en Hugo de Grootbuurt ((WP 1.4) Marcanti eiland (WP 1.5) Nieuwbouw: de piramides Nieuwbouw Visseringstraat Nieuwbouw de Binderij	1164 642 517 1932 275 0 0 0
	2	Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt		Spaarndammerbuurt (WP 2.1) Zeeheldenbuurt (WP 2.2) Nieuwbouw De Houtman Nieuwbouw IJ-side	1943 519 0 0
	3	Houthaven	Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt	Houthaven Haparandadam (WP 3.1) Houthaven (excl. Haparandadam) (WP 3.2)	201 33

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

4	GWL terrein			115
5	Bedrijventerrein Westerkwartier	Staatslieden-, Frederik Hendrik- en Hugo de Grootbuurt		394

(*) Jan Maijenbuurt / Mercatorbuurt / Postjesbuurt / gedeelte van de Orteliusbuilt (Baa2)

(**) Sloterdijk / Volkstuinen West / Gibraltar / Gulden Winckel / Erasmuspark (Bos1)

Tabel 2: indeling vergunning- en deilvergunninggebieden

2.5 Het vergunningplafond

Het vergunningplafond

- Op basis van de variabelen: verhouding bewoners- en bedrijfsparkeervergunningen, de aanwezigheid 's avonds van ondernemers en bewoners, de noodzakelijke beschikbare vrije ruimte ten behoeve van de verkeerscirculatie en het aantal bezoekers wordt de berekening van het vergunningplafond vastgesteld op circa 108% van het netto aantal beschikbare parkeerplaatsen.
- in Oud-West is het vergunningplafond circa 113% van het netto parkeerareaal. Via natuurlijk verloop zal het vergunningplafond geleidelijk verlaagd worden van 7.948 vergunningen naar 7.648;
- Alvorens het vergunningplafond in Oud-West te verlagen wordt een rechtmatigheidstoets gehouden onder de vergunninghouders. Naar verwachting heeft circa 2 tot 3% van de vergunninghouders ten onrechte een vergunning. Ingetrokken vergunningen worden dan van het plafond afgetrokken. Per saldo wordt de wachtlijst dan niet langer, maar de parkeerdruk neemt wel af.
- De parkeerdruk wordt gemeten op basis van de parkeercapaciteit, het aantal geparkeerde voertuigen en het aantal lege (beschikbare) parkeerplaatsen.

2.5.1 Inleiding

Het vergunningplafond is het aantal bewoners- en bedrijfsvergunningen dat maximaal wordt verleend binnen een (deel)vergunninggebied. In het parkeerbeleid is het vaststellen van het vergunningplafond een belangrijk instrument. Immers, worden er teveel vergunningen verstrekt dan neemt de parkeerdruk toe evenals de zoektijden voor een parkeerplaats; worden er te weinig vergunningen verstrekt dan neemt de wachtlijst en wachttijd tot het verkrijgen van een parkeervergunning toe.

Het aantal vergunningen dat wordt uitgegeven is in alle (deel)vergunninggebieden in West hoger dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Dit is mogelijk omdat niet alle bewoners en ondernemers gelijktijdig aanwezig zijn (bijvoorbeeld ten gevolge van avond- en nachtdiensten, vakanties e.d.). In tabel 3 is de verhouding tussen het aantal vergunningen en aantal parkeerplaatsen per bewoner voor de voormalige stadsdelen weergegeven. Het betreft de verhouding op het bruto en netto parkeerareaal inclusief de bewonersparkeergarages. Het netto parkeerareaal is de totale parkeercapaciteit met aftrek van de gereserveerde parkeerplaatsen (bijvoorbeeld gehandicaptenparkeerplaatsen, artsen en deelauto's).

	Aantal huishoudens (*)	Vergunning plafond	# parkeerplaatsen (**)	# uitgegeven vergunningen (bewoners en bedrijfsvergunningen) per parkeerplaats (Bruto)	# uitgegeven vergunningen (bewoners en bedrijfsvergunningen) per parkeerplaats (Netto)	# parkeerplaats per huishouden (***)
de Baarsjes Bos en Lommer	19.906	8.666	8213	1,055	1,085	0,41
Oud-West	16.202	8.009	7807	1,026	1,050	0,48
Westerpark	20.148	7.948	7335	1,084	1,133	0,36
Westerpark	20.842	7.735	7504	1,031	1,084	0,36
Totaal	77.096	32.358	30859	1,048	1,087	0,39

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

(*) Amsterdam in cijfers 2010, Dienst Onderzoek en Statistiek

(**) Bruto capaciteit, Meting parkeerdruk en capaciteit 2011, Trajan, april 2011

(***) stadsdeel West heeft 77.096 huishoudens (1 januari 2010).

Tabel 3: Verhouding uitgegeven vergunningen per parkeerplaats

2.5.2 Vaststelling vergunningplafond

In de loop der jaren zijn de vergunningplafonds in de vier voormalige stadsdelen geleidelijk gewijzigd. Vooral de parkeerdruk en de omvang van de wachtlijst is van invloed geweest op aanpassingen in de vergunningplafonds. Ook hebben er wijzigingen plaatsgevonden ten aanzien van de (deel)vergunninggebiedsgrenzen, vooral in Oud-West en Westerpark. Verder blijken de gehanteerde uitgangspunten niet voor alle deelgebieden identiek. Zo is de verhouding bewoners- en bedrijfsvergunningen in Bos en Lommer 89:11, terwijl deze in Westerpark 83:17 is. Tevens is het aantal bezoekers moeilijk te bepalen, aangezien in enkele gevallen ook sprake is van *buurtvreemde* parkeerders (bijvoorbeeld bewoners die op de wachtlijst voor een parkeervergunning staan in Westerpark en parkeren in Bos en Lommer).

Voor het vaststellen van het vergunningplafond wordt uitgegaan van een aantal variabelen, waarin de netto parkeercapaciteit (inclusief bewonersparkeergarages) leidend is. De parkeervergunning is immers alleen geldig op de openbare parkeerplaatsen en niet op de gereserveerde- of belanghebbende parkeerplaatsen. De variabelen zijn: de verhouding bewoners- en bedrijfsparkeervergunningen, de aanwezigheid 's avonds van ondernemers en bewoners, het aantal bezoekers en de noodzakelijke beschikbare vrije ruimte ten behoeve van de verkeerscirculatie. Voor wat betreft laatstgenoemde is in de Parkeerverordening 2009 bepaald dat bij het aantal te verlenen parkeervergunningen rekening gehouden dient te worden met minimaal 10% noodzakelijke leegstand overdag per vergunninggebied teneinde voldoende doorstroming te kunnen waarborgen. Op basis hiervan wordt het maximaal aantal te verstrekken vergunningen berekend op circa 108% van het netto parkeerareaal (zie tabel 4).

	Aantal parkeerplaatsen (netto, incl. garages)	pp benodigd voor bezoek en vrije circulatie	Beschikbare parkeerplaatsen 's avonds voor bewoners en ondernemers	Berekend vergunningplafond	Huidig vergunningplafond	Verschil met huidig plafond (abs)	Verschil %	Aantal vergunningen / parkeerplaatsen (netto)
Baarsjes	7.987	1518	6469	8.676	8.666	10	0,11%	108,6%
Oud-West	7.018	1334	5685	7.623	7.948	-325	-4,26%	108,6%
Westerpark	7.138	1356	5782	7.753	7.735	18	0,24%	108,6%
Bos en Lommer	7.626	1449	6177	8.283	8.009	274	3,31%	108,6%

Tabel 4: berekening van het vergunningplafond

In het voormalig stadsdeel Oud-West blijkt het aantal vergunningen dat is afgegeven hoog te zijn. Dit is dan ook een belangrijke verklaring dat er in Oud-West sprake is van een hoge parkeerdruk (met name in Oud-West zuid). Om die reden wordt het vergunningplafond in Oud-West geleidelijk verlaagd van 7.948 vergunningen naar 7.648 (afname van 300). Om te voorkomen dat de wachtlijst toeneemt zal het terugbrengen van het vergunningplafond gepaard gaan met een rechtmatigheidstoets onder alle vergunninghouders in Oud-West. Naar verwachting, onder meer gebaseerd op de resultaten van de GBA toets (Gemeentelijke Basisadministratie) in De Baarsjes, heeft circa 3% van de vergunninghouders ten onrechte een vergunning. De ingetrokken vergunningen worden van het vergunningplafond afgetrokken. Zodoende neemt de wachtlijst tot het verkrijgen van een parkeervergunning niet toe, evenmin de wachttijd. Wel zal een verlaging van het plafond naar

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

verwachting een gunstig effect hebben op de parkeerdruk in Oud-West. Ook het ongewenste *rondjes rijden* door de woonbuurten op zoek naar een parkeerplaats zal hierdoor afnemen. Benadrukt dient te worden dat geen vergunningen worden ingetrokken van vergunninghouders die voldoen aan de gestelde voorwaarden (zie § 2.6.1 *voorwaarden voor het verkrijgen van een parkeervergunning*). Indien de rechtmatigheidstoets minder oplevert dan verwacht dan geldt een geleidelijk afbouwbeleid van het vergunningplafond over een langere periode. Zodoende wordt voorkomen dat de doorstroming van de uitgifte van vergunningen stagneert.

2.6 Vergunningenbeleid

Parkeervergunningbeleid

- o Per zelfstandige woning wordt slechts één bewonersparkeervergunning verstrekt. Voor de huishoudens die twee vergunningen hebben geldt een uitsluitbeleid
- o Handhaving maximering aantal bedrijfsparkeervergunningen per vergunninggebied. Voor de bedrijventerreinen Landlust, Westerkwartier en Willem de Zwijgerlaan in Bos en Lommer (even zijde) geldt handhaving van het regime, totdat het vergunningplafond wordt bereikt;
- o Er wordt een dagparkeervergunning ingevoerd voor ondernemers met een apart quotum. Ondernemers hebben zodoende de keuze ofwel een reguliere bedrijfsparkeervergunning die 24 uur geldig is ofwel een dagparkeervergunning die geldig is van 09:00 tot 19:00. Het vergunningplafond van de reguliere vergunningen wordt niet aangepast. In totaal worden er dus meer vergunningen uitgegeven voor ondernemers. Alleen ondernemingen die zijn gevestigd op locaties met een bedrijfsbestemming komen in aanmerking voor de dagparkeervergunning. Het streven is om in juli 2012 de ondernemersdagvergunning aan te bieden.

2.6.1 Voorwaarden voor het verkrijgen van een parkeervergunning

Voor het aanvragen van een bewoners- en bedrijfsparkeervergunning zijn in de Parkeerverordening 2009 de volgende voorwaarden gesteld:

Voorwaarden voor het verkrijgen van een parkeervergunning

Bewoners:	Ondernemers:
Aanvrager is houder van een motorvoertuig	Bedrijf is gelegen in een vergunninggebied (op grond van inschrijving KvK)
Aanvrager is bewoner van een zelfstandige woning gelegen in een vergunninggebied	Het aantal vergunningen per bedrijf is afhankelijk van het aantal in het bedrijf daadwerkelijk gestationeerde werknemers
Aanvrager beschikt niet of kan niet beschikken over een stallingsplaats en/of belanghebbendenparkeerplaats binnen de gemeente Amsterdam	Het aantal te verlenen vergunningen wordt verminderd met het aantal bij het bedrijf behorende of zich op het grondgebied van het bedrijf bevindende stallingsplaatsen en/of belanghebbendenparkeerplaatsen.
Aanvulling stadsdeel West: zwaarwegend advies van de Parkeerverordening:	
Extra grondslag voor het intrekken van vergunningen: <i>alle gemotoriseerde voertuigen waarvoor is voldaan aan de voertuigverplichtingen (verzekeringplicht, keuringsplicht, belastingplicht en juiste kentekenplaten)</i> . Met deze aanvulling ontstaat de mogelijkheid parkeervergunningen in te trekken (alleen in het geval excessen, bijvoorbeeld langgeparkeerde voertuigen die reeds geruime tijd niet voldoen aan de voertuigverplichtingen).	
<i>Tabel 5: Gestelde voorwaarden voor bewonersparkeervergunningen en bedrijfsparkeervergunningen</i>	

2.6.2 Aantal te verlenen bewonersparkeervergunningen per huishouden

Het huidige vergunningenbeleid is zoals gezegd vastgesteld in de Parkeerverordening Amsterdam 2009 en het Uitwerkingsbesluit stadsdeel West 2011. In de vier voormalige stadsdelen is op vrijwel alle onderdelen van het vergunningenbeleid identiek beleid gevoerd (zie bijlage 4: parkeervergunningen). Het gaat dan met name om het aantal parkeervergunningen dat maximaal wordt verleend per doelgroep (bijvoorbeeld hulpverleners, mantelzorgers, maatschappelijke instellingen etc.). Voor het aantal bewonersparkeervergunningen dat maximaal wordt verstrekt per zelfstandige woning is wel verschillend beleid gevoerd. Zo wordt in de stadsdelen de Baarsjes, Oud-West en Westerpark één parkeervergunning verleend per huishouden (zelfstandige woning), terwijl in

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Bos en Lommer geldt dat bewoners, onder bepaalde voorwaarden, in aanmerking kunnen komen voor een tweede parkeervergunning. Op basis van de ambities die het stadsdeel heeft vastgesteld in het coalitieakkoord (auto's zoveel mogelijk uit het straatbeeld, bewoners verleiden minder gebruik te maken van de auto) en het mobiliteitsbeleid van de centrale stad, kan gesteld worden dat het verstrekken van een tweede vergunning geen bijdrage levert aan de gestelde ambities. Het aantal vergunningen dat per huishouden wordt verstrekt wordt voor het gehele stadsdeel gemaximeerd tot één vergunning per zelfstandige woning. Voor de huishoudens die momenteel twee parkeervergunningen hebben geldt een uitsterfbeleid. Er worden dus geen vergunningen ingetrokken. Overigens dient opgemerkt te worden dat indien er een wachtlijst ontstaat in Bos en Lommer er automatisch geen 2^e bewonersparkeervergunningen meer verleend worden.

2.6.3 Aantal te verlenen bedrijfsparkeervergunningen per bedrijf

Het aantal bedrijfsparkeervergunningen dat wordt verleend is over het algemeen 1 vergunning per 10 werknemers en in Bos en Lommer buiten de ring 1 vergunning per 5 werknemers (conform de Parkeerverordening). Voor de bedrijventerreinen Westerkwartier, Landlust en de even zijde van Willem de Zwijgerlaan in Bos en Lommer geldt geen norm per bedrijf. In de parkeerverordening is ten behoeve van bedrijventerreinen een uitzondering gemaakt met een verwijzing naar de parkeernormen in het Locatiebeleid Amsterdam. In het Locatiebeleid Amsterdam zijn voor C-locaties geen normen vastgesteld. Bedrijven kunnen derhalve zoveel vergunningen aanvragen als nodig totdat het vergunningplafond is bereikt. In de praktijk leidt dit niet tot problemen of excessen. Omdat de parkeerverordening ruimte biedt voor dergelijke bedrijventerreinen en het op genoemde bedrijventerreinen veelal gaat om distributie en handelsbedrijven (en niet kantoren) wordt het beleid niet over het hele stadsdeel geharmoniseerd naar bijvoorbeeld 1 vergunning per 10 werknemers. De geldende systematiek voor het verlenen van bedrijfsvergunningen behoeft derhalve geen aanpassing.

2.7 Dagparkeervergunning voor ondernemers

In het zwaarwegend advies van januari 2011 heeft het stadsdeel door middel van een zwaarwegend advies het college van B&W verzocht een dagparkeervergunning voor ondernemers op te nemen in de Parkeerverordening. Met een dagparkeervergunning kan de vrije ruimte op straat overdag effectiever worden benut en de wachtlijst worden bekort. De dagparkeervergunning voor ondernemers (geldig is van 09:00 tot 19:00) is bedoeld voor de ondernemers die 's avonds niet in het stadsdeel aanwezig zijn. Een apart quotum met dagparkeervergunningen zorgt voor een goed alternatief voor de reguliere bedrijfsparkeervergunning die 24 uur geldig is. Het vergunningplafond van de reguliere vergunningen wordt bij de invoering van de dagparkeervergunning niet aangepast. In totaal worden er dus meer vergunningen uitgegeven voor ondernemers. De wachtlijst zal dan ook korter worden. De voorwaarde om voor de dagparkeervergunning in aanmerking te komen is dat de onderneming is gevestigd op een locatie met een bedrijfsbestemming.

2.8 De wachtlijst voor een parkeervergunning

Een wachtlijst voor een parkeervergunning ontstaat op het moment dat de vraag naar parkeervergunningen het aanbod overstijgt. Het maximaal aantal te verlenen vergunningen (aanbod) is vastgesteld in het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening (zie § 2.5 *Het vergunningplafond*).

Naast het vergunningplafond is de lengte van de wachtlijst het gevolg van het aantal bewoners en ondernemers dat een vergunning aanvraagt en opzegt. Dit is onder meer afhankelijk van het aantal verhuisbewegingen, werkgelegenheid, fiscaal beleid e.d. Het stadsdeel heeft hierop beperkt invloed, zij het dat het autobezit in stadsdeel West laag is ten opzichte van het landelijke gemiddelde. Het

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

betaald parkeren en het bijbehorende vergunningstelsel, de alternatieven voor het eigen autobezit en de fijnmazige stadsstructuur (met gunstige effecten voor het fietsgebruik) kunnen hiervoor als oorzaken aangewezen worden. Het is aannemelijk dat indien het aantal verhuisbewegingen afneemt, bijvoorbeeld als gevolg van een economische recessie, de wachtlijst minder doorstroomt. De wachttijd tot het verkrijgen van een parkeervergunning kan hierdoor toenemen. Ook zijn factoren van belang die van invloed zijn op het eigen autobezit. Hieronder valt onder meer: de kosten van de eigen auto (parkeervergunningstarief, benzineprijzen, wegenbelasting e.d.), de aanwezige alternatieve vervoersmiddelen (openbaar vervoer, autodelen, fietsvoorzieningen e.d.), de aanwezigheid van voldoende parkeermogelijkheden en andere factoren die het autobezit *moeilijk* of onaanvaardbaar maken. Zo is het aannemelijk dat naarmate er sprake is van een lange wachtlijst voor een parkeervergunning deze in zekere zin een intrinsieke invloedsfactor wordt op het autobezit. Tot slot is voor de wachtlijst het al dan niet onrechtmatig bezit van parkeervergunningen van belang (zie hiervoor § 2.9 *Rechtmatigheidstoets*).

Ontwikkeling wachtlijst	1-1-2010	1-7-2010	1-1-2011	27-1-2011	1-10-2011
	Aanvragers	Aanvragers	Aanvragers	Aanvragers	Wachttijd (mnd) Aanvragers
Vergunninggebieden					
Baarsjes-1	180	226	153	150	6mnd 62
OW 1.1 Oud-West Noord	441	408	410	410	19mnd 542
OW 1.4 Oud-West Zuid	596	594	545	544	27mnd 652
WP1.4 Frederik Hendrik / H. de Groot	205	229	149	56	7mnd 105
WP 1.1 Fannius Scholtenbuurt	177	179	260	251	**** 316
WP 1.3 Witteneiland	0	9	4	0	0mnd 0
WP 1.2 Westerstaatsman	111	116	146	66	18mnd 78
WP 2.1 Spaarnd.buurt	0	8	32	0	1mnd 28
WP 2.2 Zeeheldenbuurt	0	12	16	17	**** 44
WP 4 GWL-terrein	124	114	115	115	***** 111
Totaal	1.834	1.895	1.830	1.609	1938
**** geen tijdsindicatie aan te geven omdat eerste een teveel aantal uitgegeven vergunningen moet worden ingelopen					
***** geen tijdsindicatie aan te geven omdat geen of weinig verloop plaatsvindt					
Tabel 7: Ontwikkeling wachtlijst per vergunninggebied					

Wachtlijsten zijn er in de voormalige stadsdelen Oud-West, de Baarsjes en Westerpark. Over het algemeen is het beeld dat de wachtlijst bewegelijk is. Er lijkt een zekere golfbeweging in te zitten. Het beeld in Oud-West, het gebied waar de wachtlijst het langst is, laat zien dat de wachtlijst op 1 oktober 2011 vrijwel op hetzelfde niveau is als op 1 januari 2009:

1 januari 2009: 1.252

1 januari 2010: 1.037

1 januari 2011: 955

1 oktober 2011: 1.194

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Het stadsdeel heeft zich ten doel gesteld om 300 bewoners van West die op de wachtlijst voor een parkeervergunning staan op korte termijn een parkeervergunning krijgen. Onder meer door het opschonen van het vergunningenbestand en door het creëren van 200 tijdelijke ringparkeerplaatsen. Met de inspanningen die reeds op dit terrein zijn verricht is dit gelukt. In de Baarsjes heeft inmiddels een opschoningsactie plaatsgevonden. Van 7.405 adressen is de rechtmatigheid van bewonersparkeervergunninghouders gecontroleerd. Bij 253 adressen (3,4%) is geconstateerd dat de vergunning onterecht is verleend, waarvan 7 vergunningen zijn ingetrokken als gevolg van overlijden, 19 als gevolg verhuizing met onbekende bestemming en 227 als gevolg van verhuizing naar een adres buiten het stadsdeel. Oud-West is nog niet onderzocht. Verwacht wordt dat ook daar veel parkeervergunningen ingetrokken kunnen worden. Naast de opschoningsacties zijn inmiddels ook 200 wachtlijsters gefaciliteerd op de tijdelijke ringparkeerplaatsen (zie § 5.2 *Tijdelijk ringparkeren*) naast de reguliere overloopgebieden.

Maand	Gebied	Aantal vergunningen ingetrokken
Jan 2011	Westerpark	-39
April 2011	Westerpark	-2
Mei 2011	Baa1	-253
Juni 2011	Fannius Scholtenbuurt	-37
	Zeeheldenbuurt	-7

Tabel 6: Acties wachtlijstaanvalsplan (resultaten tot 1 oktober 2011)

2.9 Rechtmatigheidstoets parkeervergunningen

Rechtmatigheidstoets vergunninghouders en 'wachtlijsters'

- halfjaarlijks onderzoek naar in hoeverre vergunninghouders voldoen aan de gestelde voorwaarden voor het verkrijgen en houden van een parkeervergunning:
 - Garageonderzoek: bewoners die én een garageplek hebben én een parkeervergunning (kadasteronderzoek, overleg corporaties)
 - Onderzoek Gemeentelijke Basisadministratie (GBA)
 - Periodieke controle van vergunningbestanden op onregelmatigheden;
 - Onderzoek of de vergunninghouder nog houder is van het voertuig
 - Onderzoek voertuigverplichtingen (APK, verzekering en belasting)
- Vergunningen worden ingetrokken indien niet wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden, conform de Parkeerverordening

In maart 2011 heeft het Dagelijks Bestuur het *Plan van aanpak wachtlijst parkeervergunningen* vastgesteld. Hoewel controle van de wachtlijst naar verwachting in de nabije toekomst eenvoudiger en adequater wordt (als gevolg van het koppelen van systemen met de databases van RDW en GBA) wordt gestreefd om halfjaarlijks te toetsen of vergunninghouders voldoen aan de gestelde voorwaarden voor een bewoners- of bedrijfsparkeervergunning (conform de voorwaarden die gesteld zijn aan de vergunningverlening, zie tabel 5):

- Garageonderzoek: bewoners die én een garageplek hebben én een parkeervergunning (garagelijsten / kadaster)
- Onderzoek Gemeentelijke Basisadministratie (GBA)
- Periodieke controle van vergunningbestanden op onregelmatigheden;

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

- Onderzoek (RDW) of voertuig nog in het bezit is van de vergunninghouder (uit onderzoek in Oud-West bleek dat enkele voertuigen van eigenaar waren gewisseld, verkocht, geëxporteerd of vernietigd);
- Op termijn: onderzoek voertuigverplichtingen (APK, verzekering en belasting)

Vergunningen worden ingetrokken indien niet wordt voldoen aan de bovengenoemde voorwaarden. Tegen het intrekken van vergunningen staat bezwaar en beroep open (hoofdstuk 6 Algemene Wet Bestuursrecht). Benadrukt dient te worden dat het belang van rechtmatig vergunningbezit groot is om gelijkheid tussen bewoners en ondernemers onderling te waarborgen. Fraude leidt bovendien tot een ondergraving van het parkeerbeleid en tot verminderd vertrouwen in het vergunningstelsel. Bewoners en ondernemers die wel volledig voldoen aan de gestelde voorwaarden worden hierdoor benadeeld.

2.10 Speciale parkeervergunningen

Speciale parkeervergunningen

- De milieuparkeervergunning wordt in 2012 beschikbaar gesteld voor elektrische voertuigen;
- Het college van B&W wordt door middel van een zwaarwegend advies verzocht de kraskaartregeling te evalueren in de mate waaraan wordt voldaan aan de doelstelling 'beperking minder bezoek'. Het gaat dan met name om de algemene regeling dat alle 65 plussers, ongeacht het inkomensniveau of vermogen (van het bezoek), in aanmerking komen voor de kraskaartvergunning;
- De sportverenigingsvergunning wordt voor alle sportverenigingen in stadsdeel West beschikbaar gesteld die voldoen aan de in de Parkeerverordening vastgelegde voorwaarden (conform de Parkeerverordening).
- Binnen de mogelijkheden van de Parkeerverordening wordt onderzocht welke oplossingen gevonden kunnen worden om de parkeerkosten van instromende markthandelaren (zowel de Ten Katemarkt als de Bos en Lommerpleinmarkt) te reduceren of hen eerder in aanmerking te laten komen voor een parkeervergunning. Dit met het doel om de markt aantrekkelijker en meer divers te maken.

2.10.1 Milieuparkeervergunning

Van 2 november 2009 tot 30 april 2010 heeft een proef met de milieuparkeervergunning plaatsgevonden in de stadsdelen Westerpark en De Baarsjes. Doel was te onderzoeken of met de milieuparkeervergunning het beoogde aantal van minimaal 5 procent uitgegeven milieuparkeervergunning haalbaar was. De milieuparkeervergunning is een maatregel in het kader van "Voorrang voor een Gezonde Stad" (VGS). Eigenaren van een schone auto kregen voorrang op de wachtlijst voor een parkeervergunning. In het plan VGS werd aan de invoering van de milieuparkeervergunning een effect toegekend van 0,15 µg/m³ NO₂ en 0,06 µg/m³ fijnstof. Bij deze berekening is uitgegaan van Euronorm 5, tijdens de proef is echter gewerkt met Euronorm 4 omdat nog onvoldoende auto's leverbaar waren die voldeden aan Euronorm 5.

Het effect van de milieuparkeervergunning blijkt klein te zijn. Er zijn 38 milieuparkeervergunningen uitgegeven, waarvan het grootste deel aan mensen die anders ook een milieuvriendelijke auto hadden gekocht. Het aantal mensen dat door de proef daadwerkelijk is overgehaald een milieuvriendelijke auto te kopen ligt tussen de 4 en 12. Het effect van de proef op de stedelijke luchtkwaliteit is daarmee klein tot zeer klein te noemen. Ook het draagvlak voor de milieuparkeervergunning is niet hoog: 70 procent van de aanvragers van een gewone parkeervergunning vindt het niet eerlijk dat ze langer moeten wachten als iemand met een milieuvriendelijke auto voorrang krijgt.

De milieuparkeervergunning is opgenomen in het Uitwerkingsbesluit en blijft hierin gehandhaafd. In 2012 wordt de milieuparkeervergunning beschikbaar gesteld voor elektrische voertuigen (centraalstedelijke bevoegdheid).

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

2.10.2 Kraskaartvergunning

Bewoners met een beperking (aangetoond door een verklaring van de huisarts, van Centrum Indicatiestelling Zorg of een andere professionele instantie) en 65-plussers komen in aanmerking voor een kraskaartvergunning. Met de kraskaartvergunning kunnen kraskaarten aangeschaft worden waarmee het bezoek tegen de helft van het parkeertarief kan parkeren. Per kwartaal kunnen maximaal 36 kraskaarten besteld worden (72 uur parkeren). De kraskaartvergunning is een centraalstedelijke regeling, waarover het stadsdeel geen bevoegdheid heeft (uitgezonderd een adviserende bevoegdheid). Met de kraskaartvergunning tracht de gemeente te voorkomen dat ouderen en mensen met een beperking minder bezoek krijgen door de hoge parkeertarieven. Het college van B&W wordt verzocht de kraskaartregeling te evalueren in de mate waaraan wordt voldaan aan de doelstelling 'beperking minder bezoek'. Het gaat dan met name om de algemene regeling dat alle 65 plussers, ongeacht het inkomensniveau of vermogen (van het bezoek), in aanmerking komen voor deze vergunning, ook in het licht van andere voordelen waarvoor 65 plussers in aanmerking komen, zoals bijvoorbeeld kortingen op het openbaar vervoer, cursussen en musea.

2.10.3 Sportverenigingvergunning

De sportverenigingvergunning is een parkeervergunning voor een niet-commerciele, bij de NOC-NCK erkende, sportorganisatie gevestigd in een vergunninggebied. In totaal zijn 13 sportverenigingvergunningen uitgegeven (alleen in Westerpark). In de voormalige stadsdelen Bos en Lommer, Westerpark en De Baarsjes geldt dat het aantal te verlenen sportverenigingvergunning afhankelijk is van het aantal leden (conform de Parkeerverordening), met een maximum van 10 vergunningen. Als uitzondering is in het uitwerkingsbesluit opgenomen dat in Oud-West geen sportverenigingvergunningen worden verleend. Dit is echter in strijd met de Parkeerverordening. De regeling wordt geharmoniseerd: maximaal 10 sportverenigingvergunningen per sportvereniging.

2.10.4 Volkstuinvergunning

De volkstuinvergunning is de parkeervergunning ten behoeve van een volkstuincomplex. In het voormalige stadsdeel Bos en Lommer bevinden zich als enige volkstuinen. Het aantal te verlenen volkstuinvergunningen bedraagt per volkstuincomplex maximaal 1 vergunning per 3 percelen (conform de Parkeerverordening). In Bos en Lommer zijn in totaal 198 volkstuinvergunningen uitgegeven (september 2011)

2.10.5 Ambulante handelaar

De parkeervergunning voor een ambulante handelaar is een bedrijfsparkeervergunning bedoeld voor markthandelaren. In het Uitwerkingsbesluit is een algemene regeling voor ambulante handelaars opgenomen en een specifieke regeling voor ambulante handelaren werkzaam op de Ten Katemarkt (zie bijlage 4). Binnen de mogelijkheden van de Parkeerverordening wordt onderzocht welke oplossingen gevonden kunnen worden om de parkeerkosten van instromende markthandelaren (zowel de Ten Katemarkt als de Bos en Lommerpleinmarkt) te reduceren of hen eerder in aanmerking te laten komen voor een parkeervergunning. Dit met het doel om de markt aantrekkelijker en meer divers te maken.

2.10.6 Maatschappelijke vergunning

De maatschappelijke vergunning is een parkeervergunning bestemd voor een zorginstelling, een basis- of voortgezet onderwijsinstelling of een bureau van de Politie Amsterdam-Amstelland. In stadsdeel West zijn in totaal 67 maatschappelijke parkeervergunningen uitgegeven. In de voormalige stadsdelen Bos en Lommer, Oud-West, Westerpark en De Baarsjes geldt dat maximaal één maatschappelijke vergunning wordt verstrekt per 10 werknemers (conform de Parkeerverordening).

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

2.10.7 Hulpverlenersvergunning

De hulpverlenersvergunning is een parkeervergunning die wordt verleend aan een huisarts, verloskundige of een professionele zorg- of hulpverleningsinstelling. In stadsdeel West zijn in totaal 229 hulpverlenersvergunningen uitgegeven (september 2011). In de voormalige stadsdelen Bos en Lommer, Oud-West, Westerpark en De Baarsjes geldt dat maximaal één hulpverlenersvergunning wordt verstrekt per 5 werknemers, gemaximeerd tot 15 vergunningen (conform de Parkeerverordening).

2.10.8 Mantelzorgvergunning

Bewoners die op medische gronden afhankelijk zijn van niet-beroepsmatige, onbetaalde zorg, kunnen een mantelzorgvergunning aanvragen. De verzorgers moeten buiten het vergunninggebied van de zorgbehoevende wonen. In stadsdeel West zijn in totaal 191 mantelzorgvergunningen uitgegeven (september 2011). In de voormalige stadsdelen Bos en Lommer, Oud-West, Westerpark en De Baarsjes geldt dat maximaal één mantelzorgvergunning wordt verstrekt aan een bewoner die mantelzorg behoeft waarop maximaal 3 kentekens gezet kunnen worden (conform de Parkeerverordening).

2.11 Pilot innovatieve buurt

Buurt 2.0: pilot innovatieve buurt

In 2012 wordt gezocht naar innovatieve en duurzame technologische en IT toepassingen die een bijdrage leveren aan efficiënter gebruik van het parkeerareaal en vermindering van het aantal onnodige autokilometers in een buurt.

Parkeerverwijssystemen wijzen automobilisten naar vrije parkeerplaatsen in bezoekersgarages. Het zijn veelal systemen bestaande uit een netwerk van displays waarop het aantal vrije parkeerplaatsen is te zien. Doelstelling van dergelijke systemen is om het aantal opstoppingen in en rond de stad te verminderen en het aantal onnodige 'zoekkilometers' tegen te gaan. Op het gebied van dynamische verkeersmanagement en dynamische parkeerverwijssystemen kan geconstateerd worden dat in stadsdeel West, of in Amsterdam als geheel, nog een stap te zetten is. Met name als het gaat om parkeren voor bewoners op maaiveldparkeerplaatsen. Veel autokilometers in buurten worden gemaakt door bewoners die op zoek zijn naar een parkeerplaats (met name later op de avond als de parkeerdruk het hoogst is). Deze zoekkilometers zouden aanzienlijk kunnen afnemen als bewoners informatie tot zijn/haar beschikking heeft over waar nog lege plaatsen beschikbaar zijn.



De ambitie is om in 2012 te zoeken naar innovatieve oplossingen die een bijdrage leveren aan een verbeterde parkeerinformatievoorziening. Innovatieve en duurzame technologische- en ICT toepassingen kunnen een bijdrage leveren aan een efficiënter gebruik van het beschikbare parkeerareaal en een vermindering van het aantal autokilometers in een buurt. Eén toepassing die mogelijk interessant kan zijn is de toepassing van parkeersensoren. Parkeersensoren registreren of op een parkeerplaats al dan niet een auto geparkeerd staat. Door aan te geven waar vrije

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

parkeerplaatsen zijn kunnen bewoners snel en gemakkelijk een vrije plek vinden (door koppeling data aan smartphones, navigatiesystemen of displays in de buurt). Naar verluidt zijn op dit gebied ervaringen opgedaan in de Verenigde Staten, Engeland en Italië. Indien de markt overtuigende technologieën aandraagt en de kosten overzichtelijk blijven, kan, in eerste instantie omwille van het vergaren van kennis en het opdoen van ervaring, een pilot worden gestart in een kleine buurt met een beperkt aantal toegangswegen. Kortom: buurt 2.0.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

3 Parkeerregulering op straat; bezoekers

Betaald parkeren voor bezoekers:

- Het college van B en W wordt tot 2014 geadviseerd de parkeertarieven van het betaald parkeren voor bezoekers gelijk te houden met de situatie zoals vastgesteld in de Parkeerbelastingverordening van 2009, met uitzondering van het gebied Laan van Spartaan waar het uurtarief van €2,40 gaat gelden;
- Het college van B en W wordt geadviseerd de venstertijden van het betaald parkeren in stadsdeel West vanaf 2013 te harmoniseren van maandag tot en met zaterdag 09:00 – 24:00 (met uitzondering van de Kolenkitbuurt buiten de ring en het volkstuinencomplex). Voor het voormalige stadsdeel Bos en Lommer (binnen de ring) betekent dit een verruiming van de venstertijden;
- Vooralsnog wordt het college van B&W niet verzocht betaald parkeren op zondag in te voeren. Wel kan de hoge parkeerdruk in met name het oostelijk gedeelte van het stadsdeel (en het daarmee gepaard gaande foutparkeren) aanleiding geven een onderzoek te starten naar de effecten van betaald parkeren op zondag (overeenkomstig het parkeerregime in stadsdeel centrum);
- Betaald parkeren op zondag wordt in ieder geval niet ingevoerd zonder een bezoekersregeling. Met een (fraudebestendige) bezoekerspas kunnen bezoekers van bewoners een gemaximeerd aantal uur tegen een gereduceerd tarief parkeren op zondag.

3.1 Uurtarieven

In stadsdeel West lopen de tarieven uiteen van € 4,00 per uur in de oostelijke delen van Oud-West en Westerpark, € 3,00 in de westelijke delen van Oud-West en Westerpark, € 2,40 in de Baarsjes en Bos en Lommer (binnen de ring) en € 1,40 in Bos en Lommer buiten de ring. Deze tarieven zijn vastgesteld naar aanleiding van het plan 'Voorrang voor een Gezonde Stad' (zie stedelijk beleidskader, bijlage 1). In de bestuursperiode 2010 – 2014 wordt het college van B&W niet geadviseerd de uurtarieven te verhogen of te indexeren, dit omdat algemeen de indruk is dat de huidige parkeertarieven als hoog worden ervaren en een extra verhoging mogelijk niet zozeer leidt tot een lagere parkeerdruk maar een lagere betalingsbereidheid. Uitzondering hierop is het gebied 'Laan van Spartaan', voor dit gebied wordt het college geadviseerd het uurtarief van € 2,40 van kracht te laten zijn.

3.2 Bloktijden betaald parkeren

3.2.1 Verruiming betaald parkeren in Bos en Lommer

In stadsdeel West is alleen in het voormalig stadsdeel Bos en Lommer betaald parkeren van kracht tot 21:00 binnen de ring en tot 19:00 buiten de ring, in de overige gebieden binnen stadsdeel West geldt betaald parkeren tot 24:00 (van maandag t/m zaterdag), zie tabel 8. De bloktijden waarin betaald parkeren van kracht is in Bos en Lommer (met uitzondering van de Kolenkit buiten de Ring A-10 en het volkstuinencomplex) worden geharmoniseerd met de overige delen van het stadsdeel. Door middel van een zwaarwegend advies zal het college van B&W verzocht worden de parkeerbelastingverordening op dit terrein aan te passen.

Met de verruiming van de bloktijden naar 24:00 wordt onder meer gestalte gegeven aan de doelstellingen die de coalitie heeft gesteld ten aanzien van minder gebruik van de auto als ook ten aanzien van minder auto's in het straatbeeld. Tevens sluit de verruiming van de bloktijden aan bij de centraalstedelijke ambities om de stad autoluw te maken. Verruiming van de bloktijden waarop betaald parkeren van kracht is, heeft naar verwachting gunstige gevolgen voor de parkeerdruk in Bos en Lommer, met name doordat het aantal *buurtvreemde* parkeerders zal afnemen. Zoals in bijlage 5 is weergegeven is de parkeerdruk in grote delen van Bos en Lommer hoog, zoals in de Erasmusparkbuurt, Landlust en Gibraltarbuurt. Voorts blijkt uit metingen uit 2007 en 2011 dat de parkeerdruk in Bos en Lommer toeneemt. In 2007 is een gemiddelde parkeerdruk gemeten van 68% (gemeten op woensdag en donderdagnacht door Ecorys-bureau Dam) terwijl in 2011 een parkeerdruk

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

van bijna 78% is gemeten (gemeten op doordeweekse dagen in de avonden door onderzoeksbureau Trajan), een toename van 10 procentpunt in ca. vier jaar. In het gebied Laan van Spartaan worden de bloktijden tot slot geharmoniseerd naar 24:00 aangezien hier, als gevolg van het geringe aantal parkeerplaatsen en het autoluwe karakter van het gebied, een hoge parkeerdruk wordt verwacht na oplevering. Tevens wordt het college van B en W geadviseerd het € 2,40 uurtarief in dit gebied van kracht te laten zijn. Anders dan voor bezoekers heeft deze maatregel voor bewoners en ondernemers met een parkeervergunning (er is geen wachtlijst in Bos en Lommer) geen gevolgen. Voor de Kolenkitbuurt buiten de Ring A-10 worden de huidige bloktijden gehandhaafd. Deze sluiten aan op de tijdsvensters die van kracht zijn in stadsdeel Nieuw-West. Ook blijft het parkeerregime voor het volkstuinencomplex in Bos en Lommer gehandhaafd.

	Straattarief (per uur)	Gebiedsbeschrijving	Bloktijden
Bos en Lommer	€ 1,40	Ten westen van de Ring A10	ma-za 09:00 - 19:00
Bos en Lommer	€ 2,40	Ten oosten van de Ring A 10	ma-za 09:00 - 21:00
De Baarsjes	€ 2,40		ma-za 09:00 - 24:00
Oud-West	€ 3,00	Ten westen van de Da Costakade / Eerste C. Huygensstraat	ma-za 09:00 - 24:00
Oud-West	€ 4,00	Ten oosten van de Da Costakade / Eerste C. Huygensstraat	ma-za 09:00 - 24:00
Westerpark	€ 3,00	Ten westen van de Kostverlorenvaart, Wittenkade en Houtmankade	ma-za 09:00 - 24:00
Westerpark	€ 4,00	Ten oosten van de Kostverlorenvaart, Wittenkade en Houtmankade	ma-za 09:00 - 24:00

Tabel 8: bloktijden betaald parkeren en tarieven (huidige situatie)

3.2.2 Betaald parkeren op zondag in combinatie met een bezoekersparkeerkaart

Vooralsnog wordt het college van B&W echter niet verzocht betaald parkeren op zondag in te voeren. Wel kan de hoge parkeerdruk in met name het oostelijk gedeelte van het stadsdeel en het daarmee gepaard gaande foutparkeren aanleiding geven een onderzoek te starten naar de effecten van betaald parkeren op zondag (overeenkomstig het parkeerregime in stadsdeel centrum). Betaald parkeren op zondag wordt in ieder geval niet ingevoerd zonder een bezoekersregeling (conform de motie van de raadsleden Van der Garde, c.s. m.b.t het experiment van een bezoekersparkeerkaart (d.d.19 november 2009)). Met een fraudebestendige bezoekersparkeerkaart kunnen bezoekers van bewoners in het stadsdeel een gemaximeerd aantal uren parkeren tegen gereduceerd tarief.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

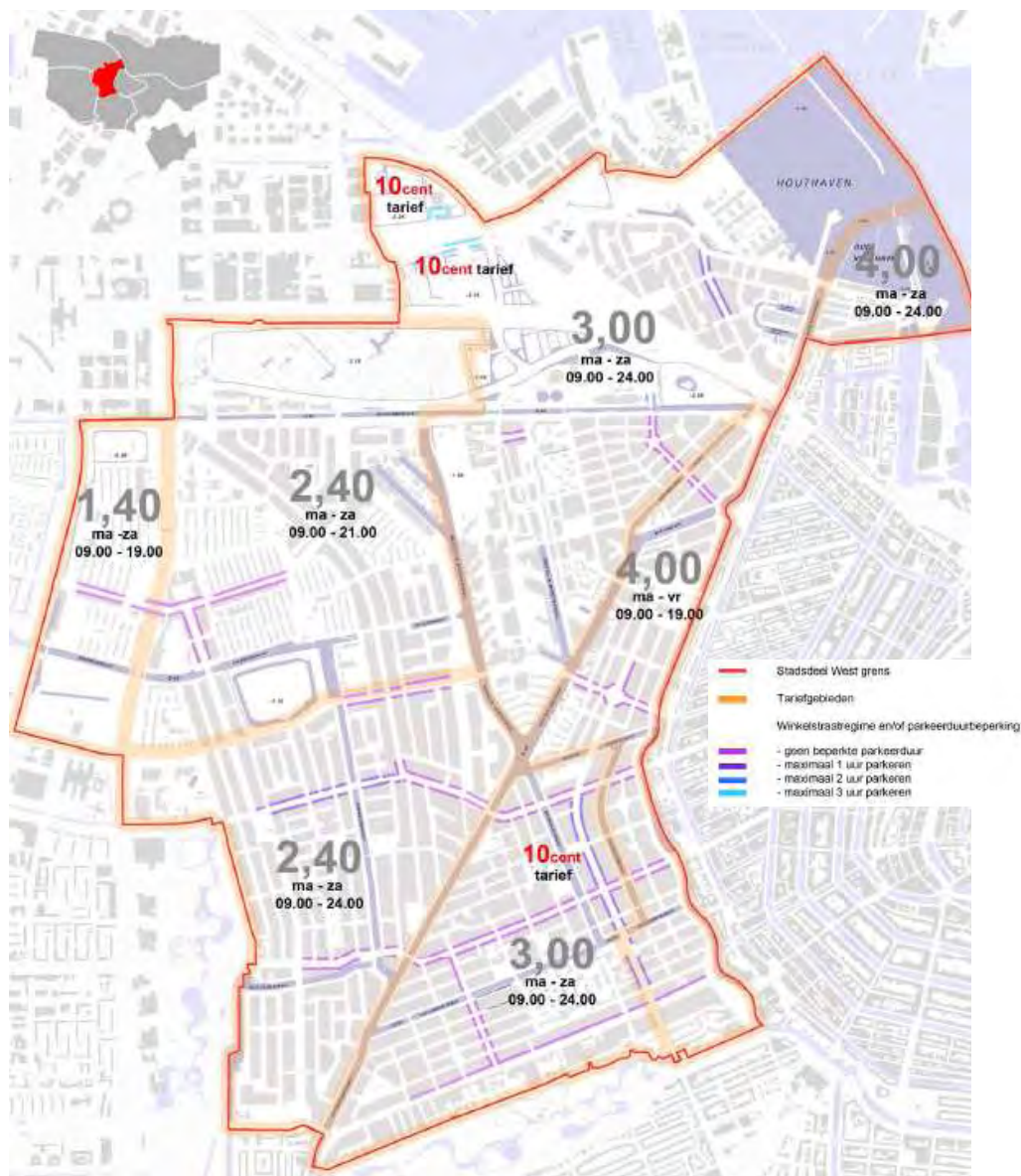


Fig. 4 Parkeertarieven in stadsdeel West (huidige situatie) (zie ook bijlage 5)

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

3.3 Winkelstraten: winkelstraatregime, fiscale parkeerduurbepanking en dubbelgebruik

Winkelstraten

- het college van B en W wordt verzocht de 10 centszone af te schaffen;
- De parkeerduurbepanking zoals nu in enkele winkel / stadsstraten van kracht is, blijft gehandhaafd;
- de parkeerduurbepanking in combinatie met het 10 cents tarief bij de begraafplaats St. Barbara en SDZ sportvereniging blijft gehandhaafd;
- harmoniseren venstertijden winkelstraatregime: parkeervergunningen in winkelstraten zijn niet geldig van 10:00 – 18:00 (ma-za);
- Voor de parkeerplaatsen op het westergasfabriekterrein wordt het regime verruimd van 09:00 tot 24:00, met een maximale parkeerduur van 2 uur;
- Voor winkels die bovengemiddeld veel fietsers aantrekken en die gevestigd zijn op locaties waar de druk op de openbare ruimte hoog is wordt een ‘dubbelgebruik-regime’ ingesteld voor parkeerplaatsen. Tijdens de openingstijden van de winkel(s) zijn specifiek aangemerkte parkeerplaatsen alleen toegankelijk voor het parkeren van fietsen (kortparkeren), daarbuiten zijn de parkeervakken toegankelijk voor vergunninghouders en bezoekers.

3.3.1 Winkelstraatregime

Met het winkelstraatregime wordt voorkomen dat vergunninghouders parkeerplaatsen bezetten die gedurende de winkelopeningstijden zoveel mogelijk bestemd zijn voor de bezoekers van de winkels. In West blijkt een grote diversiteit te bestaan in venstertijden waarin de parkeervergunning niet geldig is (zie tabel 9). Vanuit economisch oogpunt is het van belang het winkelstraatregime te handhaven. Tevens is het van belang dat de aanwezige parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk worden benut en dat dubbelgebruik wordt bevorderd. Om deze reden worden de venstertijden voor alle winkelstraten in West geharmoniseerd naar maandag t/m zaterdag van 10:00 tot 18:00. Als uitzondering wordt het regime voor de schaarse parkeerplaatsen op het Westergasfabriekterrein verruimd van 09:00 tot 24:00, met een maximale parkeerduur van 2 uur.

Met het winkelstraatregime van 10:00 tot 18:00 worden winkelbezoekers niet gestimuleerd in de spits te gaan rijden. Vergunninghouders die terugkomen van hun werk kunnen naast de parkeerplaatsen in de woonstraten en buurtgarages ook gebruik maken van de parkeerplaatsen in de winkelstraten. Voorts dient opgemerkt te worden dat de fijnmazige winkelstructuur in de meeste winkelstraten bijdraagt aan een laag autogebruik voor winkelbezoek. Uit onderzoek van O&S (‘winkelen in Amsterdam’) blijkt dat in het merendeel van de stadsstraten het autogebruik voor winkelbezoek onder de 10% ligt².

3.3.2 Fiscale parkeerduurbepanking en 10 cents tarief

In enkele gevallen geldt naast het winkelstraatregime tevens een parkeerduurbepanking al dan niet in combinatie met het 10-cent tarief. Voor wat betreft de 10 cents zone is in het programma-akkoord opgenomen dat deze in winkelstraten afgeschaft dient te worden (bevoegdheid centrale stad). Onderzoek heeft aangetoond dat de *turnover* per parkeerplaats in straten met het 10-centstarief gering is en er is, ten opzichte van referentiestraten waar geen 10 centszone is ingesteld, feitelijk geen verschil geconstateerd. Verder geven veel automobilisten aan moeite te hebben het regime te begrijpen, met name omdat in de zijstraten het normale parkeerregime van kracht is. Ook blijkt dat de meerderheid van de parkeerders toch langer dan 1 uur parkeert. De parkeerduurbepanking leidt tot slot in combinatie met het 10 cents tarief tot aanzienlijke inkomstenderving, zonder dat er concrete baten tegenover staan. Ondernemers geven weliswaar aan het gevoel te hebben dat de maatregel een positief effect heeft, een

² Bereikbaarheid en economisch functioneren stadsstraten, Goudappel Coffeng, 12 september 2011

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

meerderheid geeft tegelijkertijd aan dat de omzet is afgenomen³. Geconcludeerd kan worden is dat de maatregel niet bijdraagt aan een betere luchtkwaliteit, niet leidt tot een hogere omzet voor ondernemers en dat de maatregel gepaard gaat met uitvoerings- en handhavingsproblemen. Om deze reden is (en wordt) het college van B&W verzocht de 10 centszone af te schaffen. De parkeerduurbepanking blijft wel gehandhaafd.

	Straat	Locatie	Venstertijden	Parkeerduur- beperking	Parkeer- tarief
Bos en Lommer	Bos en Lommerweg	Tussen Egidiusstraat en het spoor	09:00 - 18:00 (ma-za)	Geen	
	Hoofdweg	Tussen Bos en Lommerweg en Erasmusgracht	09:00 - 18:00 (ma-za)	Geen	
	Jan van Galenstraat	Tussen Geuzenkade en Admiralengracht	09:00 - 18:00 (ma-za)	Geen	
de Baarsjes	A. de Ruyterweg	Tussen Baarsjesweg en M.H. Trompstraat	09:00 - 18:00 (ma-za)	Geen	
	Jan van Galenstraat	Tussen Geuzenkade en Admiralengracht	09:00 - 18:00 (ma-za)	Geen	
	Postjesweg	Tussen Baarsjesweg en Hoofdweg	09:00 - 18:00 (ma-za)	Geen	
	Jan Evertsenstraat	Tussen Admiraal de Ruyterweg en Mercatorplein	09:00 - 18:00 (ma-za), koopavonden tot 21:00	Max 1 uur	
	Mercatorplein		09:00 - 18:00 (ma-za), koopavonden tot 21:00	Max 1 uur	
Oud-West	De Clercqstraat	Tussen de Nassaukade en Tweede Kostverlorenkade	10:00 - 18:00 (ma-za)	Geen	
	De Kinkerstraat	Tussen de Nassaukade en Tweede Kostverlorenkade	10:00 - 18:00 (ma-za)	Geen	
	Jan Pieter Heijestraat	Tussen de Kinkerstraat en de Overtoom	10:00 - 18:00 (ma-za)	Geen	
	Overtoom	Tussen Stadhouderskade en Rheinvis Feithstraat (alleen even zijde)	10:00 - 18:00 (ma-za)	Geen	
	Bilderdijkstraat	Tussen de Clercqstraat en Jacob van Lennepkanaal	09:00 - 18:00 (ma - za)	max 1 uur	10 cent
	Eerste Constantijn Huygensstraat	Tussen het Jacob van Lennepkanaal en de Overtoom	09:00 - 18:00 (ma - za)	max 1 uur	10 cent
Westerpark	Tweede Nassaustraat	Tussen Nassaukade en de Wittenkade	09:00 - 19:00 (ma - za)	Geen	
	Van Limburg Stirumstraat	Tussen de Wittenkade en de Haarlemmerweg	09:00 - 19:00 (ma - za)	Geen	
	Tweede Hugo de Grootstraat	Tussen Kostverlorenvaart en Singelgracht (inclusief Hugo de Grootplein)	09:00 - 19:00 (ma - za)	Geen	
	Frederik Hendrikstraat	Tussen 1e Hugo de Grootstraat en Hugo de Grootplein	09:00 - 19:00 (ma - za)	Geen	

³ Evaluatie 10-centparkeerzones, iov DIVV, okt 2009

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Spaarndammerstraat	Tussen Tasmanstraat en Assendelfstraat	09:00 - 19:00 (ma - za)	max 1 uur	
Westergasfabriekterrein	Openbare parkeerplaatsen t.o. vml stadsdeelkantoor	09:00 - 17:30 (ma - za) / donderdag 17:30 - 21:00	Max 2 uur	
Transformatorweg	Tegenover sportvereniging SDZ	15:00-23:00 (ma-vr), 09:00 - 18:00 (za - zo)	Max 3 uur	10 cent
Spaarndammerdijk	Voor begraafplaats St. Barbara	09:00 - 16:30 (ma-za), 11:00 - 16:00 (zo)	Max 3 uur	10 cent
Van Bleiswijkstraat		09:00 - 18:00 (ma - za)	Geen	

Tabel 9: winkelstraatregime en parkeerduurbeperking (huidige situatie)

3.3.3 Parkeerdeelpark: dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Voor winkels die bovengemiddeld veel fietsers aantrekken en gevestigd zijn op locaties waar de druk op de openbare ruimte hoog is wordt een 'dubbelgebruik-regime' ingesteld voor parkeerplaatsen: de parkeerdeelpark. Tijdens de openingstijden van de winkel(s) zijn specifiek aangemerkte parkeerplaatsen alleen toegankelijk voor het parkeren van fietsen en bromfietsen (kortparkeren), daarbuiten zijn de parkeervakken toegankelijk voor vergunninghouders en bezoekers. Met het flexibel gebruik van parkeerplaatsen wordt zodoende een oplossing geboden voor de hoge fietsparkeerdruk overdag in de winkelstraten en de hoge autoparkeerdruk 's avonds en 's nachts.



Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (Jan Pieter Heijestraat)

4 Parkeren in gebouwde voorzieningen (semi openbaar)

4.1 Inleiding

In het coalitieakkoord 'West maakt het verschil 2010 – 2014' is bepaald dat in gebieden waar geparkeerde auto's een relatief groot deel van de openbare ruimte innemen, gekeken wordt naar mogelijkheden voor ondergrondse parkeergarages. De plekken die daardoor ondergronds worden gecreëerd, verdwijnen 1 op 1 van het maaiveld ten behoeve van fietsparkeren, spelen en groen. Naast voordelen ten aanzien van de openbare ruimte heeft het concentreren van parkeerplaatsen in een garage veelal ook het gevolg dat het aantal zoekminuten en verkeersbewegingen afneemt:

- door parkeerverwijzingsborden kan een parkeerder zien of er plaats is in de parkeergarage waarna rechtstreeks de garage ingereeden kan worden. Het rondrijden in de buurt en de bijbehorende extra uitstoot vermindert;
- Een autobezitter zal de auto minder impulsief gebruiken voor korte ritjes als deze wat verder van de woning in een parkeergarage staat geparkeerd.

Een locatieonderzoek van eventueel nieuw te bouwen garages valt niet onder de reikwijdte van deze nota. Dit geldt ook voor de financiële aspecten die zijn gemoeid bij de beheer, aanschaf of huur van garageplaatsen. Wel wordt in deze nota de uitgangspunten uiteengezet voor nieuw te realiseren parkeervoorzieningen, de doelstellingen, het beheer en het bevorderen van efficiënter gebruik. In dit hoofdstuk wordt kortom richting gegeven aan de voorwaarden en uitgangspunten die ten grondslag ligt aan de ambities met betrekking tot ondergronds parkeren.

In dit hoofdstuk wordt het 'buurtparkeren' behandeld en in hoofdstuk 6 het ondergronds- of inpandig parkeren bij nieuwbouwprojecten.

4.2 Inventarisatie parkeergarages in stadsdeel West

In stadsdeel West kunnen verschillende categorieën garages onderscheiden worden. (1) Garages die beschikbaar zijn gesteld voor de buurt (als zijnde maaiveldparkeerplaatsen, toegankelijk voor vergunninghouders), (2) garages onder nieuwbouwblokken (beschikbaar voor de bewoners van de bovengelige appartementen), (3) bezoekersgarages (zoals bijvoorbeeld Byzantium of Westerparkgarage) en (4) gecombineerde garages bij nieuwbouwcomplexen (de zogenaamde *plusplaatsen*, waarin een gedeelte van de garage is bestemd voor de bewoners van de bovengelige appartementen of bezoekers en de overige plaatsen beschikbaar zijn gesteld voor derden, al dan niet vergunninghouders). Vooral de laatstgenoemde categorie, waaronder ook wordt geschaard de garages voor bezoekers en vaste gebruikers, heeft in stadsdeel West geleid tot een divers beleid ten aanzien van de toewijzing van de parkeerplaatsen. Zo zijn garageplekken beschikbaar gesteld voor bewoners die op de wachtlijst staan, hun vergunning hebben ingeleverd, niet in aanmerking komen voor een vergunning of voor een bepaalde groep bewoners zonder specifieke voorwaarden. Ook geldt dat gebruikers van deze *gecombineerde garages* een gegarandeerde parkeerplaats hebben en dat verschillende tarieven worden geheven voor een garageabonnement. In tabel 10 zijn de diverse categorieën weergegeven (zie voor een volledig overzicht bijlage 3).

Categorieën parkeergerechtigden	Garage
Parkeervergunninghouders zonder toelage	Van Beuningenplein, Furore en Staringplein, IJside, Mercatorpleingarage, Piri Reis
Parkeervergunninghouders met toelage (€ 5,00,- per etmaal bij inrijden)	Zochergarage
Ingeleverde vergunning / op de wachtlijst of zonder vergunning (resp. €16,70 en € 65,00)	Q-park Westerpark

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Ingeleverde vergunning / op de wachtlijst of zonder vergunning (resp. €16,70 en € 50,00)	De Piramides
Bewoners Westerpark, geen specifieke voorwaarden (€ 130,-)	Q-park Westerpark
Niet vergunninggerechtigden (sociale huurders) (vergunningstarief)	De Houtman
Vergunninghouders die hun vergunning inleveren (€ 16,70)	Ab25, Q-park Westerpark en de Piramides

Tabel 10: categorieën garagegebruikers in stadsdeel West (zie voor het volledige overzicht bijlage 3)

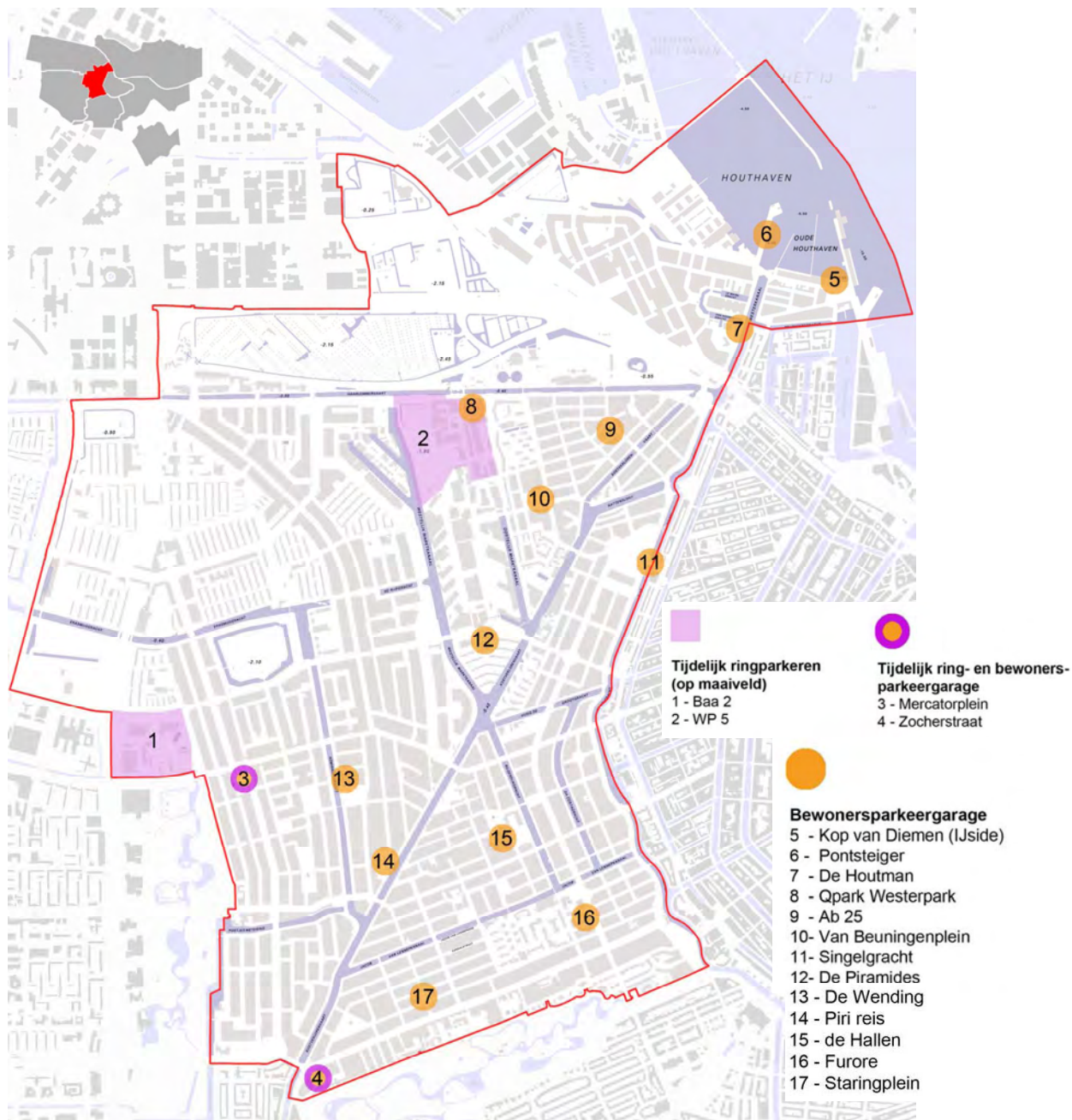


Fig. 5 Parkeergarages in stadsdeel West voor bewoners (De Hallen, de Singelgrachtgarage en de Pontsteiger zijn in ontwikkeling)

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

4.3 Ruimtelijke uitgangspunten bij nieuw te realiseren parkeergarages

Zoals gezegd is in het coalitieakkoord de doelstelling opgenomen dat het realiseren van nieuwe parkeergarages ten gunste komt van de openbare ruimte. Doordat gerealiseerde parkeerplaatsen in garages 1-op-1 wordt opgeheven van het maaiveld wordt per saldo geen parkeercapaciteit toegevoegd. De parkeerdruk kan derhalve niet als primaire factor worden aangewezen voor de bepaling van nieuwe locaties. Middelen voor nieuwe locaties dienen zoveel mogelijk ingezet worden op die locaties waar het stadsdeel zo veel mogelijk een kwalitatieve verbeterslag in de openbare ruimte kan realiseren. Hierbij dient overigens wel opgemerkt te worden dat in gebieden waar sprake is van een hoge parkeerdruk in veel gevallen ook de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk staat. Voor nieuwe locaties van buurtparkeergarages gelden de volgende algemene ruimtelijke randvoorwaarden:

- Parkeergarages dienen in principe verdiept aangelegd te worden om te voorkomen dat de plint van het gebouw wordt aangetast;
- Bij zeer fijnmazig stedelijke bebouwing heeft een (semi) automatische parkeergarage de voorkeur. Traditionele parkeergarages hebben over het algemeen een lange hellingbaan nodig die stedelijk niet altijd inpasbaar is;
- Bij de locatiebepaling dient de verkeersveiligheid en de doorstroming een belangrijke rol in te nemen. Grote garagecomplexen uit laten monden op belangrijke gebiedsontsluitingswegen is over het algemeen ongewenst.

4.4 Opheffen van parkeerplaatsen op het maaiveld; uitgangspunten

Compensatie van parkeerplaatsen

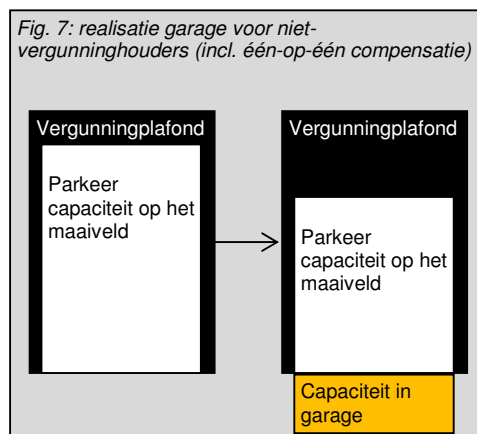
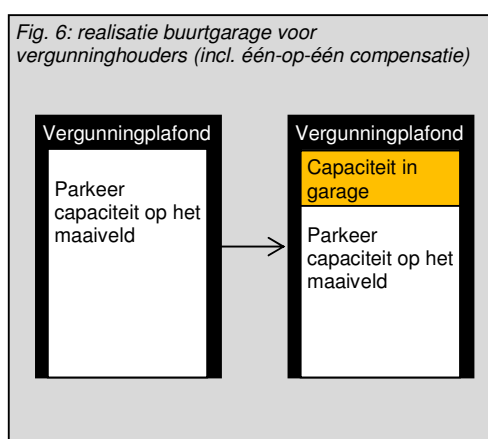
- De voorwaarden voor één-op-één compensatie zijn:
 1. Parkeerplaatsen in gebouwde voorziening zijn beschikbaar voor vergunninghouders;
 2. Er geldt voor de beschikbaar gestelde parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen geen plaatsgarantie;
 3. De parkeerplaatsen in de gebouwde voorzieningen worden tegen reguliere 'vergunningvoorwaarden' beschikbaar gesteld: geen toelage of meerkosten (m.u.v. borg voor een garagepas). Voor mensen die in het bezit zijn van een gehandicaptenvergunning Amsterdam (passagier) wordt de technische haalbaarheid onderzocht of ook zij in buurtgarages kunnen parkeren.
- Afgezien van tijdelijk ringparkeren en het instellen van overloopgebieden worden er geen aanvullende maatregelen getroffen voor wachtlijsters of bewoners die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning;
- Insteek is om op termijn volwaardige buurtgarages te realiseren op die locaties waar dat momenteel nog niet het geval is, zoals de Westerparkgarage of de Piramides;
- Voor het opheffen van parkeerplaatsen geldt de grondregel: alle opgeheven parkeerplaatsen dienen gecompenseerd te worden, hetzij in een buurtparkeergarage, hetzij elders op het maaiveld binnen het vergunninggebied waar de plekken zijn opgeheven;
- Bij de compensatie geldt als uitgangspunt: eerst plaatsen realiseren alvorens parkeerplaatsen op te heffen.
- Op de parkeerbalans wordt voor de duur van maximaal 2 jaar een tekort of surplus toegestaan van maximaal 2% van de totale parkeercapaciteit in het desbetreffende vergunninggebied;
- Mocht binnen de gestelde termijn geen fysieke compensatie hebben plaatsgevonden dan zal het vergunningplafond voor het desbetreffende (deel)vergunninggebied navenant worden aangepast;
- Parkeerplaatsen kunnen alleen gecompenseerd worden in hetzelfde vergunninggebied als waar parkeerplaatsen zijn opgeheven, maar bij voorkeur in het deelvergunninggebied.
- Gereserveerde parkeerplaatsen, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen en autodeelplaatsen, worden niet meegenomen in de parkeerbalans. Bij het realiseren of het opheffen van gereserveerde parkeerplaatsen wijzigt de netto parkeercapaciteit (capaciteit beschikbaar voor vergunninghouders) als gevolg waarvan het vergunningplafond aangepast wordt.

4.4.1 Voorwaarden één-op-één compensatie

Doordat de in garages gerealiseerde plekken één op één worden opgeheven van het maaiveld is het van belang de voorwaarden en uitgangspunten nader vast te stellen. Dit is ingewikkelde materie, omdat er bij een gebouwde voorziening niet enkel sprake is van een locatieverschuiving van parkeerplaatsen, maar ook van een beperking van de gebruikersdoelgroep.

Op een reguliere parkeerapparatuurplaats mag immers zowel een vergunninghouder parkeren als een bezoeker (tegen betaling van parkeerbelasting). In een buurtgarage zoals de Van Beuningen,- of Staringpleingarage, kunnen alleen vergunninghouders staan (die een garagepas hebben aangevraagd). Indien alle gerealiseerde parkeerplaatsen in de garage worden opgeheven van het maaiveld blijft er per saldo derhalve minder capaciteit over voor de bezoekers van het stadsdeel. Feitelijk is met het buurtgaragebeleid de indirecte keuze gemaakt minder capaciteit beschikbaar te houden ten behoeve van bezoekers.

Dezelfde redenering kan worden gemaakt indien een garage niet voor vergunninghouders beschikbaar wordt gesteld, maar de plekken die zijn verworven in de garage wél worden opgeheven van het maaiveld. In die situatie vermindert de parkeercapaciteit voor vergunninghouders én bezoekers ten gunste van niet-vergunninghouders (wachtlusters en bewoners die niet in aanmerking komen voor een vergunning). Hoewel het nooit onderzocht is, is het niet aannemelijk dat niet-vergunninghouders toch in het vergunninggebied parkeren tegen hoge tarieven van € 3,00 of € 4,00 per uur. Realisatie van parkeercapaciteit ten behoeve van niet-vergunninghouders leidt derhalve in zekere zin tot het *importeren* van auto's die anders overwegend op locaties staan buiten het stadsdeel. Dit is onder meer het geval in de *Westerparkgarage* en in de *De Piramides*. In figuur 1 en 2 is het verschil tussen een buurtgarage voor vergunninghouders en een garage voor niet-vergunninghouders schematisch weergegeven.



Het vergunningplafond wordt berekend door de netto parkeercapaciteit te vermenigvuldigen met 108% (§ 3.5 *het vergunningplafond*). Indien parkeerplekken op het maaiveld worden opgeheven dan neemt de netto parkeercapaciteit af met als gevolg dat ook het vergunningplafond naar beneden bijgesteld wordt. Eenzelfde effect treedt op indien parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld met *plaatsgarantie*. Plaatsgarantie betekent dat een gebruiker gegarandeerd een parkeerplaats tot zijn of haar beschikking heeft, ongeacht hij

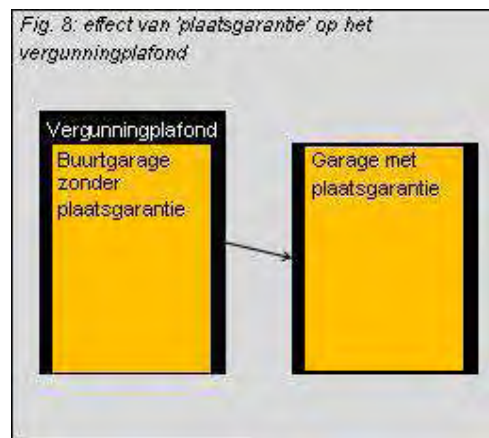
Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

of zij aanwezig is. Op plekken waarvoor plaatsgarantie geldt is dubbelgebruik niet mogelijk. Ten gevolge hiervan dient dan ook, indien één op één compensatie wordt toegepast, het vergunningplafond naar beneden bijgesteld te worden. Het vergunningplafond is immers berekend op basis van dubbelgebruik en een zekere roulatie van het beschikbare parkeerareaal.

Op grond van de tekortkomingen van een afwijkende doelgroep bij maaiveld- versus garageparkeren zoals die met bovenstaande voorbeelden zijn geïllustreerd en de afspraken die zijn gemaakt in het coalitieakkoord ten aanzien van de wachtlijst, is het uitgangspunt dat het opheffen van parkeerplaatsen alleen kan indien dit geen gevolgen heeft voor het parkeerareaal in het desbetreffende (deel)vergunninggebied. Met andere woorden, de parkeercapaciteit voor vergunninghouders dient zoveel mogelijk gelijk te blijven. De voorwaarden voor één-op-één compensatie zijn dan:

- Parkeerplaatsen in gebouwde voorziening zijn primair beschikbaar voor vergunninghouders, eventueel aangevuld met wachtlijsters en bezoekers⁴;
- Er geldt voor de beschikbaar gestelde parkeerplaatsen geen plaatsgarantie.



De parkeerplaatsen in de gebouwde voorzieningen worden tegen reguliere 'vergunningvoorwaarden' beschikbaar gesteld: geen toelage of meerkosten (met uitzondering van borg voor een garagepas).

In deze lijn dienen financiële middelen enkel ingezet te worden indien de openbare ruimte er door verbetert en de gecompenseerde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld voor vergunninghouders (zie fig. 9).

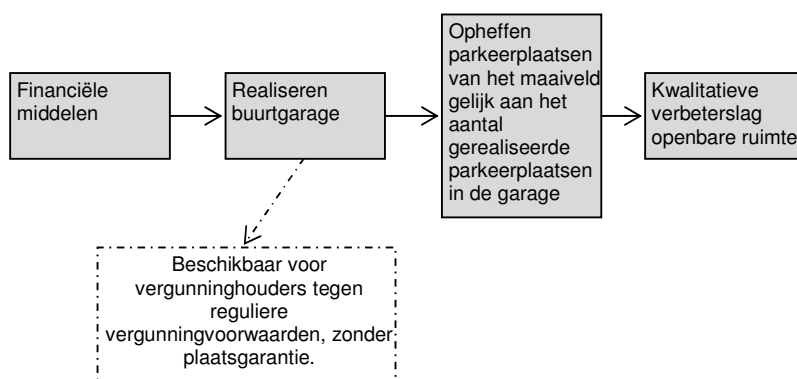


Fig. 9: aanwending financiële middelen ten gunste van de openbare ruimte

⁴ Voor mensen die in het bezit zijn van een gehandicaptenvergunning Amsterdam (passagier) wordt de technische haalbaarheid onderzocht of ook zij in buurtgarages kunnen parkeren. Dit is echter ingewikkeld omdat kentekens op de GA-vergunning (passagier) niet digitaal in de parkeerdatabank zijn opgenomen. Voor de GA-vergunning (bestuurder) is toegang in buurtgarages niet nodig omdat zij in aanmerking komen voor een gereserveerde parkeerplaats op het maaiveld.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

4.4.2 *Faciliteren wachtlijsters en niet-vergunninghouders*

In het verlengde van de *voorwaarden voor 1-op-1 compensatie* kan gesteld worden dat maatregelen ten gunste van niet-vergunninghouders niet bijdragen aan de gestelde doelstellingen van een autoluwe stad en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Voor bewoners die op de wachtlijst staan zijn (1) overloopgebieden gerealiseerd (zie § 2.4) en (2) investeringen gedaan ten behoeve van tijdelijk ringparkeren (max. 200 wachtlijsters) (zie hoofdstuk 5). Om deze reden wordt dan ook ingezet om de verschillende regelingen voor wat betreft de *gecombineerde garages* terug te brengen, te simplificeren en te harmoniseren. Inzet is te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is op termijn volwaardige buurtgarages te realiseren op die locaties waar dat momenteel nog niet het geval is.

4.4.3 *Compensatie van parkeerplaatsen; de parkeerbalans*

Er zijn verschillende redenen voor het opheffen van parkeerplaatsen. De belangrijkste ingreep voor wat betreft de parkeerbalans betreft een volledige herprofilering van een straat of plein. De leefbaarheid van een straat wordt aanzienlijk verbeterd als een substantieel aantal auto's van het straatbeeld verdwijnt. Zo kunnen bredere stoepen worden gerealiseerd, bomen en ondergrondse containers worden geplaatst en meer voorzieningen worden gerealiseerd ten behoeve van fietsparkeren. Ook de verkeersveiligheid is gebaat bij minder geparkeerde auto's. Dit is met name het geval bij kruisingen waarvan de zichtlijnen op het verkeer in de zijstraten worden belemmerd door geparkeerde auto's. Ook leidt een regelmatige onderbreking van geparkeerde auto's met bomen of fietsen tot meer zicht op bijvoorbeeld kinderen die op het trottoir spelen. Naast herprofileringen worden sporadisch ook parkeerplaatsen verwijderd als gevolg van het plaatsen van scootsafe's en onder meer het verbeteren van de zichtlijnen bij voetgangersoversteekplaatsen. Tot slot is in het Beleidskader Hoofdnetten (vastgesteld door de Gemeenteraad op 25 mei 2005) bepaald dat op het Hoofdnet Auto in zijn geheel parkeren wordt tegengegaan. Ook hier is de verkeersveiligheid als belangrijke reden genoemd, naast de doorstroming op het hoofdnet.

Voor het opheffen van parkeerplaatsen geldt de volgende grondregel: alle opgeheven parkeerplaatsen dienen gecompenseerd te worden, hetzij in een buurtparkeergarage, hetzij elders op het maaiveld. Hiervoor wordt een parkeerbalans bijgehouden waarin binnen een bepaald gebied de gerealiseerde en verwijderde parkeerplaatsen zijn opgenomen. Met de parkeerbalans wordt derhalve met plussen en minnen bijgehouden of voldaan wordt aan de *compensatiegrondregel*. Dit is dus iets anders dan wat veelal onder een parkeerbalans wordt verstaan, namelijk de berekening van de (on)balans tussen de parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied. Immers, gezien het feit dat in veel gebieden wachtlijsten zijn voor een parkeervergunning kan gesteld worden dat er in stadsdeel West (en vele andere delen van Amsterdam) een structurele onbalans is tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod.

Bij het opstellen van de parkeerbalans en het voldoen aan bovengenoemde grondregel zijn twee aspecten van belang: (1) de periode waarin compensatie plaatsvindt en (2) de omvang van het gebied. Bij eerstgenoemde gaat het om de vraag wanneer een opgeheven parkeerplaats wordt gecompenseerd, oftewel: dient de parkeerbalans op elk tijdstip in evenwicht te zijn? Gezien de hoge mate van beweeglijkheid van de beschikbare parkeercapaciteit is het onjuist te veronderstellen dat zonder de ambities van het verbeteren van de openbare ruimte sprake is van een *vaste beschikbare parkeercapaciteit*. Elke dag is immers ten gevolge van wegopenbrekingen en precario (bouwcontainers en verhuishagens) de capaciteit anders. In dezelfde lijn wordt ook voor het compenseren van parkeerplaatsen een zekere mate van flexibiliteit te behouden, zo wordt ervoor gezorgd dat herprofileringsprojecten geen vertraging oplopen en wordt tevens voorkomen dat grote investeringen worden gedaan

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

om koste wat het kost de balans op de kortst mogelijke termijn in evenwicht te houden. Derhalve wordt op de parkeerbalans tijdelijk (maximaal 2 jaar) een tekort toegestaan van maximaal 2% van de totale parkeercapaciteit in het desbetreffende vergunninggebied. Hetzelfde geldt indien sprake is van een surplus aan parkeerruimte, bijvoorbeeld als net een buurtparkeergarage is opgeleverd en de compensatie nog niet is ingevuld. Mocht deze termijn verstrijken zonder dat de fysieke compensatie heeft plaatsgevonden dan zal het vergunningplafond voor het desbetreffende vergunninggebied navenant worden aangepast om de balans te herstellen. Overigens geldt als uitgangspunt dat eerst parkeerplaatsen worden gerealiseerd alvorens parkeerplaatsen worden opgeheven.

Ten tweede is de omvang van het gebied van belang voor de compensatie. Parkeerplaatsen worden alleen gecompenseerd in het vergunninggebied waar de parkeerplaatsen zijn opgeheven. De centrale gedachte is dat de beschikbare capaciteit voor vergunninghouders gelijk dient te blijven. Er kunnen derhalve geen parkeerplaatsen gecompenseerd worden in een ander vergunninggebied.

Gereserveerde parkeerplaatsen, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen en autodeelplaatsen, worden niet meegenomen in de parkeerbalans. Voor gehandicaptenparkeerplaatsen geldt dat over het algemeen geen auto wordt toegevoegd aan het parkeerareaal en voor deelauto's geldt dat deze een vervangende functie hebben voor het eigen autobezit (zie ook hoofdstuk 7.2 *autodelen*). Bij het realiseren of het opheffen van gereserveerde parkeerplaatsen wijzigt de netto parkeercapaciteit. Ten gevolge hiervan wordt het vergunningplafond aangepast (zie § 2.5 *Het vergunningplafond*).



Verbeterde leefbaarheid door minder auto's in het straatbeeld en hoogwaardige openbare ruimte

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

4.5 Beheer en gebruik van garages

Efficiënter gebruik van parkeergarages

Door de onbalans in kosten en baten (in puur financiële zin) wordt gestreefd naar een zo'n optimaal gebruik van de bewonersgarages (voor vergunninghouders):

- bij garages met een lage bezettingsgraad wordt ingezet op een intensivering van de *mulderhandhaving* op het maaiveld ;
- Voor bewonersparkeergarages wordt geen limiet ingesteld aan het aantal af te geven garagepassen voor vergunninghouders. Alle vergunninghouders van het (deel)vergunninggebied waarin de garage is gevestigd kunnen in aanmerking komen voor een garagepas, ongeacht de afstand tussen de woning en de parkeergarage;
- Periodiek worden garages onder de aandacht gebracht van de bewoners, onder meer via de internetsite van het stadsdeel, Westkrant en de websites van parkeeruitvoerders.

Het stadsdeel heeft negen parkeergarages in beheer. Onder beheer wordt verstaan het (doen) exploiteren van parkeerplaatsen in een gebouwde voorziening teneinde maatschappelijke baten te genereren die beleidsinhoudelijk aansluiten op de ambities van het stadsdeel, ongeacht de juridisch eigendomsverhoudingen. Sommige van deze garageplaatsen worden gehuurd, andere heeft het stadsdeel in (gedeeltelijk) eigendom. Voor het overgrote deel zijn de plaatsen verworven ter compensatie van plekken die op het maaiveld worden opgeheven, bij herprofileringen en om meer ruimte te creëren voor bijvoorbeeld groen of fietsenrekken. De ondergrondse plaatsen worden meestal aangeboden aan parkeervergunninghouders die doorgaans niet meer betalen dan het vergunningtarief. Soms ook zijn de plekken bestemd voor mensen die op de wachtlijst staan voor een vergunning. Deze groep betaald wel vergoeding. De hoogte hiervan varieert (zie hiervoor ook § 4.1) . Alleen in de Mercatorgarage worden deels ook bezoekers gefaciliteerd met parkeergelegenheid tegen het straat tarief. In tabel 11 is de bezettingsgraad in parkeergarages weergegeven. Hierin komt naar voren dat met name in de Kop van Diemen en de Van Beuningenpleingarage de bezettingsgraad te laag is. De Zochergarage is inmiddels in gebruik als tijdelijke ringparkeervoorziening (zie § 5.2)

	Furore	Aantal	%
3 kwartaal 2011 (gem)	Bewoners Oud-West (vergunninghouders), bezetting minimaal	242	65,4%
	Bewoners Oud-West (vergunninghouders), bezetting maximaal	361	97,6%
	Bewoners Oud-West (vergunninghouders), bezetting gemiddeld	278	75,1%
	Kop van Diemen	Aantal	%
jan - sept 2011 (gem)	Bewoners Oud-West (vergunninghouders), bezetting minimaal	0	0,0%
	Bewoners Oud-West (vergunninghouders), bezetting maximaal	58	59,8%
	Bewoners Oud-West (vergunninghouders), bezetting gemiddeld	41	42,3%
	Van Beuningenplein	Aantal	%
3e kwartaal 2011 (gem)	Vergunninghouders, bezetting minimaal	198	48,5%
	Vergunninghouders, bezetting maximaal	319	78,2%
	Vergunninghouders, bezetting gemiddeld	250	61,3%
	Zochergarage	Aantal	%
3e kwartaal 2011 (gem)	Bewoners Oud-West (vergunninghouders), bezetting minimaal	1	1,1%
	Bewoners Oud-West (vergunninghouders), bezetting maximaal	5	5,4%
	Bewoners Oud-West (vergunninghouders), bezetting gemiddeld	2	2,2%
	Staringpleingarage	Aantal	%
1-apr-10	Bezetting minimaal	44	73%
	Bezetting maximaal	60	100%
	Bezetting gemiddeld	53	88%

Tabel 11: bezettingsgraad buurtgarages

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

De hoge investeringen die gemoeid zijn bij parkeergarages vereisen dan ook extra inspanningen om die investeringen ten volle te benutten. Benadrukt dient te worden dat een kostendeekkende exploitatie niet mogelijk is. Bewoners hebben immers tegen relatief bescheiden kosten recht om in een parkeergarage te parkeren. De baten zijn dan ook van maatschappelijk aard: optimalisering van de openbare ruimte en meer ruimte voor groen, speelplekken en fietsparkeren. Door de onbalans in kosten en baten (in puur financiële zin) wordt gestreefd naar een zo'n optimaal gebruik van de garages:

- Bij garages met een lage bezettingsgraad wordt de mulderhandhaving geïntensiveerd.
- Er worden communicatiemiddelen ingezet om de parkeergarages extra onder de aandacht te brengen. Instrumenten die worden gebruikt zijn de internetsite, de Westkrant en de websites van Cition en PCH.
- Er wordt geen limiet ingesteld aan het aantal af te geven garagepassen voor vergunninghouders. Alle vergunninghouders van het (deel)vergunninggebied waarin de garage is gevestigd kunnen in aanmerking komen voor een garagepas, ongeacht de afstand tussen de woning en de parkeergarage. In de praktijk zal overigens blijken dat het merendeel van de aanvragers in de omgeving woonachtig is van de garage. Onderzoek op dit gebied laat zien dat rond 90% van de pashouders in een straal van 250 meter rond de garage woonachtig is (onderzoek uit 2008 met betrekking tot de Staringpleingarage, Trajan).

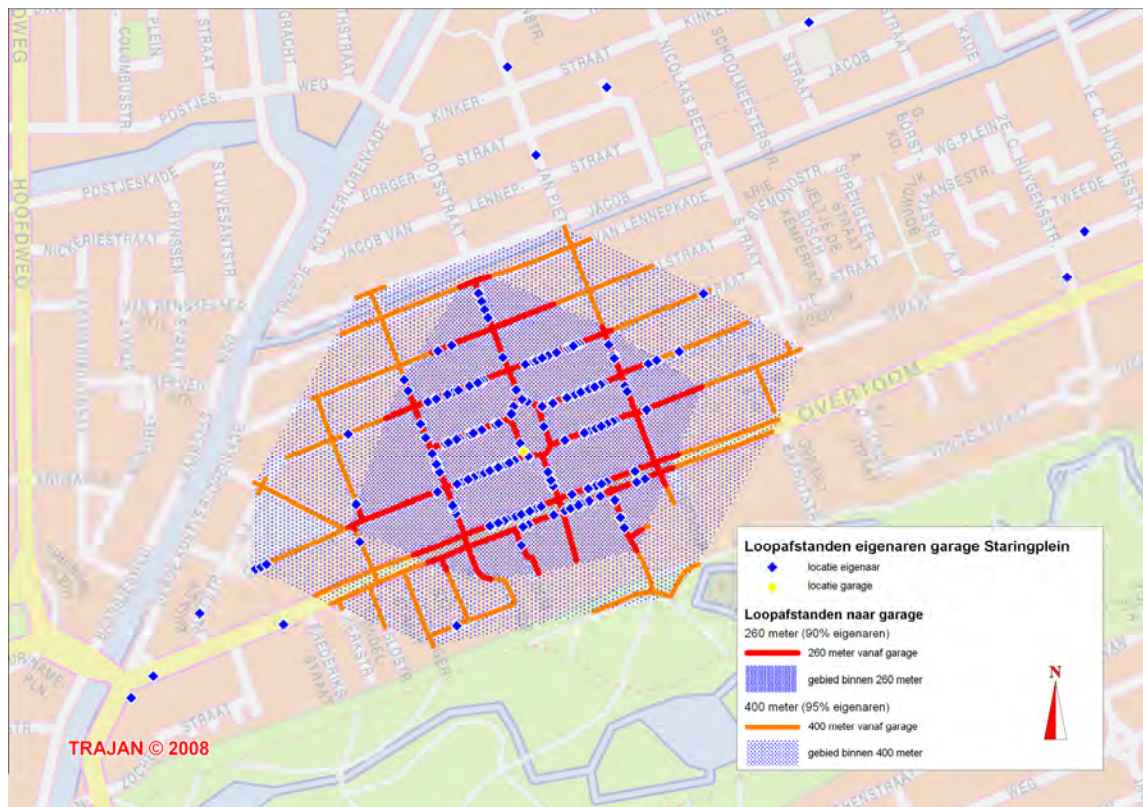


Fig. 10 Pashouders van de Staringpleingarage, Trajan, 2008

5 Ringparkeren

5.1 Inleiding

In het coalitieakkoord (2010 – 2014) van stadsdeel West is met betrekking tot ringparkeren of *parkeren op afstand* bepaald dat parkeerplaatsen langs de ring gerealiseerd dienen te worden die tegen een lager vergunningtarief beschikbaar worden gesteld voor bewoners woonachtig in gebieden met een hoge parkeerdruk. Naast een stapsgewijze verhoging van de vergunningtarieven naar het niveau van Oud-West, wordt het vergunningtarief in de drukste gebieden – na realisatie van 200 ringparkeerplaatsen – opgehoogd met 75%. Bewoners krijgen zodoende de keus ofwel tegen een gereduceerd tarief bij de ring te parkeren, ofwel tegen een hoger tarief dicht bij huis. De gerealiseerde ringparkeerplaatsen worden vervolgens gecompenseerd in de buurten waar ringparkeervergunningen zijn uitgegeven of garagepassen voor *ringparkeervoorzieningen*. De openbare ruimte kan hierdoor kwalitatief verbeterd worden.

5.2 Tijdelijk ringparkeren

Van tijdelijk ringparkeren naar permanent ringparkeren

Om invulling te geven aan de doelstelling *gedragsbeïnvloeding door gewinning* wordt een pilot gestart om de tijdelijke ringparkeerders die voor een reguliere parkeervergunning eerstvolgende zijn op de wachtlijst een aanbod te doen om gebruik te blijven maken van de ringparkeerlocatie tegen 50% van het vergunningtarief. Voor deze groep geldt de spijtoptantenregeling.

In de onderstaande tabel is uiteengezet op welke manier en waar het *tijdelijk ringparkeren* wordt ingevuld. De doelstelling van het tijdelijk ringparkeren is (1) het verkorten van de wachtlijst (conform ambitie coalitieakkoord) en (2) bewoners bekend maken met het op afstand parkeren van hun auto (gedragsbeïnvloeding door gewinning). Met het tijdelijk ringparkeren wordt de tijd dat men op de wachtlijst staat vergemakkelijkt. De regeling geldt voor maximaal 200 wachtlijsters. De tarieven die worden geheven zijn de reguliere vergunningtarieven die zijn vastgesteld in de onderhavige vergunninggebieden, ongeacht of men in een garage staat met plaatsgarantie of op het maaiveld staat in een vergunninggebied.

Tijdelijk ringparkeren

Doelstelling	Doelgroep	Locaties	Voorwaarden	Opheffen pp?
(1) Verkorten wachtlijst en (2) bewoners bekend maken met 'op afstand parkeren'	Wachtlijsters Oud-West	Zochergarage (30 pp)	Plaatsgarantie (€ 18,20 per maand)	Nee
		Vergunning gebied BAA2 (75 pp)	Geen plaatsgarantie (€ 14,10 per maand)	Nee
	Wachtlijsters Westerpark	Mercatorplein (20 pp)	Plaatsgarantie (€ 14,10 per maand)	Nee
		Vergunninggebied Westerkwartier (75 pp)	Geen plaatsgarantie (€ 16,70 per maand)	Nee

Tabel 12: tijdelijk ringparkeren; voorzieningen

Uit de reacties van de bewoners die zijn aangeschreven bleek dat er veel animo is voor de aangeboden plekken. De gerealiseerde 'tijdelijke ringparkeerplaatsen' worden gehandhaafd, maar niet verder uitgebreid.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Om invulling te geven aan de hierboven genoemde tweede doelstelling (gedragsbeïnvloeding door gewenning) wordt voorts een pilot gestart om de tijdelijke ringparkeerders die voor het verkrijgen van een reguliere parkeervergunning eerstvolgende op de wachtlijst zijn een aanbod te doen om gebruik te blijven maken van de ringparkeerlocatie tegen 50% van het vergunningtarief. Zodoende heeft men de keus ofwel de reguliere parkeervergunning voor het desbetreffende vergunninggebied te accepteren, ofwel te blijven ringparkeren tegen de helft van het vergunningtarief. Benadrukt dient te worden dat voor deze groep de spijtoptantenregeling van kracht wordt. Bij gewijzigde persoonlijke omstandigheden, bijvoorbeeld door de geboorte van een kind of ander werk, kan men dus altijd nog kiezen toch een reguliere bewonersparkeervergunning te bezitten.

5.3 Permanent ringparkeren

Het permanente ringparkeren is bedoeld voor bewoners die in plaats van een parkeervergunning in het eigen vergunninggebied een parkeermogelijkheid krijgen nabij de ring tegen een gereduceerd (vergunning)tarief. In het coalitieakkoord staat voor wat betreft permanent ringparkeren: *“we realiseren voor vergunninghouders in West 200 permanente parkeerplekken langs de Ring A10 erbij, bijvoorbeeld in een ondergronds parkeergarage onder het Surinameplein”*.

Voor stadsdeel West draagt het concept van ringparkeren bij aan de wens de druk op de openbare ruimte door auto's te verminderen. Parkeerplaatsen die beschikbaar worden gesteld aan de ring en waarvoor vergunningen worden verleend tegen een gereduceerd tarief, kunnen opgeheven worden in de buurten waar de ringparkeervergunning of garagepas wordt verstrekt. Doordat parkeerplaatsen opgeheven worden kan de openbare ruimte kwalitatief verbeterd worden (groen, spelen, fietsparkeren, bredere trottoirs etc). Door de lagere parkeervergunningtarieven voor de ringparkeerplekken in combinatie met hogere parkeervergunningtarieven in de drukke buurten én door het inzetten van aanvullende duurzame mobiliteitsarrangementen worden vergunninghouders zo veel mogelijk verleid gebruik te maken van deze mogelijkheid.

Zoals gezegd (zie §2.2) worden, naast de harmonisering van vergunningtarieven, de vergunningtarieven in de drukste delen van het stadsdeel met 75% worden opgehoogd op het moment dat het *ringparkeren* of parkeren op afstand is gerealiseerd. Bewoners van die delen van het stadsdeel hebben dan de keuze ofwel dichtbij de woning te parkeren tegen een hoog tarief ofwel tegen een gereduceerd tarief aan de ring. De precieze invulling van deze tariefsverhoging zal in 2012 nader onderzocht worden. Zo zal bekeken worden wat wordt verstaan onder de 'drukste delen van het stadsdeel' en de technische / juridische mogelijkheden om de verhoging van het vergunningtarief partieel in te voeren. Zodoende kan de tariefsverhoging gerelateerd worden aan de kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte in een specifieke buurt.

In het zwaarwegend advies van juni 2011 heeft het stadsdeel er bij het college van B&W op aangedrongen om een experiment te voeren met betrekking tot de ringparkeervergunning. Met de ringparkeervergunning kunnen bewoners uitsluitend en alleen gebruik maken van vrije openbare parkeerplaatsen buiten hun vergunninggebied. Het betreft dus niet de tijdelijke situatie dat men alleen voor de tijd dat men op de wachtlijst staat tijdelijk een parkeervergunning voor een ander gebied krijgt, zoals bij de overloopvergunning het geval is. Eis is dat men niet meer op de wachtlijst mag staan voor een parkeervergunning in het eigen vergunninggebied. Op deze manier worden drukke buurten ontlast. Deze bepaling geldt alleen voor permanent ringparkeren.

Voorts wordt onderzocht welke locaties geschikt zijn voor ringparkeervoorzieningen. Voor dit onderzoek wordt onder meer gebruik gemaakt van een UvA scriptiestudie, in samenspraak met het

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

stadsdeel⁵. Hierin is naar voren gekomen dat indien de kwaliteit van de openbare ruimte in de woonomgeving verbetert, bijna 41% van de respondenten bereid is om op afstand van de woning te parkeren. De meest genoemde voorwaarden aan de parkeerlocatie zijn: snelle bereikbaarheid van de auto, thuis kunnen laden en lossen en ingrijpende verbeteringen aan de openbare ruimte. De afstand tot de parkeerplek wordt door de respondenten (zeer) belangrijk gevonden. Op een respons van 346 is 91% bereid 5 minuten te lopen, 52% 10 minuten en 13% 15 minuten. De optimale maximale loopafstand is 711 meter tot de parkeerlocatie. Van de 305 respondenten vindt 83% fietsafstand tot de parkeerplek (zeer) belangrijk. Deze groep is gemiddeld bereid om circa 7-9 minuten te fietsen wat ongeveer neer komt op een maximale afstand van ruim 2,4 kilometer tot de parkeerlocatie. Van de 302 respondenten vindt 72% de aanwezigheid van een OV-halte bij de parkeerlocatie (zeer) belangrijk. Gemiddeld is men bereid om circa 7-10 minuten met het OV te reizen tussen de parkeerplek en de woning.

⁵ Met de fiets naar de auto; parkeren op afstand voor bewoners in Amsterdam West, Elwyn van Zanten, Universiteit van Amsterdam / Trajan, 2011

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

6 Parkeernormen bij nieuwbouw, vervangende bouw en transformatie

Parkeernormen bij nieuwbouw, vervangende bouw en transformatie

- een nieuw bouwinitiatief mag geen significant extra parkeerclaim op de openbare ruimte tot gevolg hebben;
- indien er sprake is van een significante extra parkeerclaim dient deze opgevangen te worden in een parkeervoorziening;
- een bewoner die beschikt of kan beschikken over een parkeerplaats komt niet in aanmerking voor een parkeervergunning, ongeacht de woning een corporatiewoning is (al dan niet sociale huur), een private huurwoning of een koopwoning (conform de parkeerverordening). Voor de appartementencomplexen waar hiervan is afgeweken geldt een uitsterfbeleid;
- om een hoge kwaliteit van de openbare ruimte te verwezenlijken moet gestreefd worden naar zo min mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
- bij de planvorming dient rekening gehouden te worden met voldoende ruimte ten behoeve van deelauto's, laad- en losvoorzieningen en gehandicaptenparkeerplaatsen;
- indien geen garageplekken beschikbaar zijn onder het appartementencomplex wordt voor bewoners die een garageplek wensen, tot het moment dat een garageplek vrijkomt, de mogelijkheid gegeven om in een ringparkeervoorziening te parkeren (zodra gerealiseerd);
- de parkeernormen voor woningen zijn:

Parkeernormen stadsdeel West bij nieuwbouw (woningen)			
	Minimum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Maximum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Bezoekers per woning
Woning duur (koop en vrije sector)	0,6	0,9	0,2 per woning
Woning goedkoop (sociale huur)	0,4	0,6	0,2 per woning
Serviceflat / aanleunwoning	0,3	0,3	0,3 per woning
Kamer verhuur (studentenwoningen)	0	0,1	0,1 per woning

- voor nieuwbouw zijn verschillende constructies mogelijk:
 - o de parkeerplaatsen in een parkeervoorziening worden gekoppeld aan de woningen;
 - o de parkeervoorziening wordt in zijn geheel eigendom van de VVE van het appartementencomplex. Bij onvoldoende aftrek kan de VVE besluiten parkeerplaatsen te verhuren aan derden;
 - o bij grootschalige projecten kan de parkeervraag opgevangen worden in een collectieve parkeervoorziening. Met het oog op efficiënt gebruik en een hoge bezettingsgraad is in parkeervoorzieningen met een aanzienlijk volume het gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Het gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen wordt inzichtelijk gemaakt met een parkeerbalans.
- Als uitzondering van de hierboven genoemde voorwaarden geldt voor sloopnieuwbouwprojecten dat per project afzonderlijk een maatwerkoplossing gezocht wordt voor sociale huurwoningen. Hierin wordt nadrukkelijk de sociaal-economische positie van bewoners in overweging genomen als ook het belang en de ambities ten aanzien van een aantrekkelijke en leefbare openbare ruimte. De stadsvernieuwingskandidaat die als gevolg van sloop gedwongen is om te verhuizen staat hierin met name centraal;
- bij kleinschalige nieuwbouwprojecten (bijvoorbeeld 5 of 8 woningen) is geen sprake van een substantiële parkeervraag. De reguliere (fiscale) parkeerregulering met parkeervergunningen volstaat hiervoor.
- bij omvangrijke projecten op een locatie met een hogere parkeerdruk dan 80%, wordt gestreefd het bezoekersparkeren in een parkeervoorziening op te vangen. Gecombineerd gebruik van een voorziening voor zowel bewoners- als bezoekers is mogelijk. Bij kleinschalige nieuwbouwprojecten (bijvoorbeeld 5 of 8 woningen) is voor wat betreft bezoekers geen sprake van een substantiële parkeervraag. De reguliere (fiscale) parkeerregulering is voldoende toereikende om parkeeroverlast in de buurt te voorkomen.
- bij een functie- bestemmingswijziging waarbij sprake is van een substantiële extra parkeervraag ten opzichte van de vorige situatie wordt een maatwerkoplossing gezocht indien het technisch en/of economisch niet haalbaar is deze extra vraag op te vangen in een parkeervoorziening;
- de parkeernormen zijn bij de transitie van huur- naar koopwoningen of andersom niet van toepassing.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

6.1 Inleiding

Parkeernormen worden gebruikt voor de berekening van de parkeervraag bij bouw aanvragen voor nieuwe ontwikkelingen waarvoor een bouwvergunning en/of een planologische procedure is vereist. De parkeernormen die in deze nota zijn opgenomen bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis), maar dienen beschouwd te worden als richtlijn. Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan het leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen, en met een lager aanbod van plaatsen worden bewoners gestimuleerd tot een bewuster mobiliteitsgedrag en een andere vervoerwijze.

- De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn bedoeld als normenkader van stadsdeel West, die gebruikt dient te worden als kader voor externe partijen, zoals projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwcorporaties e.d.;
- De parkeernormen zijn van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen en bouwprojecten in stadsdeel West en niet voor bestaande parkeersituaties;
- Er geldt een algemene strekking. Dit betekent dat de parkeernormen niet in alle gevallen direct toepasbaar zijn, omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen zal in de geest van deze nota gehandeld worden;

De bevoegdheden voor het formuleren van parkeernormen zijn neergelegd bij de lagere overheden. Voor woningbouwprojecten geldt dat stadsdelen zelf parkeernormen vast kunnen leggen, hoewel enkele ruimtelijke plannen getoetst worden door de centrale stad. De parkeernormen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen zijn door de gemeente Amsterdam vastgesteld (in afstemming met de Stadsregio Amsterdam) in het Locatiebeleid Amsterdam (2008).

6.2 Doelstelling en uitgangspunten

Bij (sloop)nieuwbouwprojecten, transformatie- of transitieprojecten staat bij de beoordeling met betrekking tot op welke wijze de parkeervraag in wordt gevuld de volgende doelstellingen centraal:

- *het behoud van een gemengde bevolkingsopbouw (lagere, midden en hogere inkomens);*
- *een op de toekomst gerichte leefbare en groene openbare ruimte, waarin zo min mogelijk ruimte in beslag wordt genomen door geparkeerde auto's.*

De uitgangspunten zijn:

- een nieuw bouwinitiatief mag geen significant extra parkeerclaim op de openbare ruimte tot gevolg hebben;
- indien er sprake is van een significante extra parkeerclaim dient deze opgevangen te worden in een parkeervoorziening;
- een bewoner die beschikt of kan beschikken over een parkeerplaats komt niet in aanmerking voor een parkeervergunning, ongeacht de woning een corporatiewoning is (al dan niet sociale huur), een private huurwoning of een koopwoning (conform de parkeerverordening). Voor de appartementscomplexen waar hiervan is afgeweken geldt een uitsterfbeleid;
- om een hoge kwaliteit van de openbare ruimte te verwezenlijken moet gestreefd worden naar zo min mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
- Bij de planvorming dient rekening gehouden te worden met voldoende ruimte ten behoeve van deelauto's, laad- en losvoorzieningen en gehandicaptenparkeerplaatsen;
- Indien geen garageplekken beschikbaar zijn onder het appartementencomplex wordt voor bewoners die een garageplek wensen, tot het moment dat een garageplek vrijkomt, de mogelijkheid gegeven om in een ringparkeervoorziening te parkeren (zodra gerealiseerd). Hiervoor geldt, indien juridisch mogelijk, een hoger tarief dan reguliere ringparkeerders betalen.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

6.3 Parkeernormen bij woningen

6.3.1 Parkeernormen bij woningen

In de onderstaande tabel zijn de normen voor nieuwbouw voor woningen weergegeven.

Parkeernormen stadsdeel West bij nieuwbouw (woningen)			
	Minimum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Maximum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Bezoekers per woning
Woning duur (koop en vrije sector)	0,6	0,9	0,2 per woning
Woning goedkoop (sociale huur)	0,4	0,6	0,2 per woning
Serviceflat / aanleunwoning	0,3	0,3	0,3 per woning
Kamer verhuur (studentenwoningen)	0	0,1	0,1 per woning

Tabel 13: Parkeernormen stadsdeel West (nieuwbouw)

In het algemeen zijn er in stadsdeel West meerdere factoren aanwezig op grond waarvan de parkeernormen voor woningen relatief laag kunnen worden vastgesteld. Onderstaand zijn de belangrijkste punten opgesomd en aangegeven in hoeverre er een relatie is met de parkeerbehoefte van bewoners.

- parkeerkencijfers (CROW): de kencijfers van CROW zijn voor een binnenstedelijke omgeving als het stadsdeel niet realistisch. De kencijfers hebben betrekking op het landelijk gemiddelde in Nederland. Hier is veelal geen sprake van betaald parkeren en veel huishoudens bezitten twee of meer auto's wat voor Amsterdam, als gevolg van het vergunningstelsel, uitzonderlijk is;
- autobezit per huishouden: naar verwachting zal het autobezit in Nederland en met name in zeer stedelijke gebieden in de toekomst stijgen. Dit is een ontwikkeling die voor stadsdeel West ongunstig is en waar mogelijk maatregelen voor getroffen dienen te worden;
- ervaringen in Vinexwijken met lage parkeernormen: het beperken van het aantal autoparkeerplaatsen en de beschikbaarheid van goed openbaar vervoer heeft maar een beperkte invloed op het autobezit. Enkel een samenstel van factoren (goed openbaar vervoer, laag aanbod van parkeervoorzieningen, betaald parkeren, nabijheid van voorzieningen en stedelijke levenswijze van de inwoners) heeft invloed op het autobezit;
- uit het tweejaarlijkse 'Wonen in Amsterdam' (WIA) onderzoek blijkt dat 51% van de Amsterdamse huishoudens of 37% van de Amsterdammers van 18 jaar en ouder over een auto beschikt. Voor West liggen de percentages iets lager, respectievelijk 45% en 32%. Uitgesplitst naar Amsterdamse huishoudens met een koopwoning of een sociale huurwoningen is het autobezit respectievelijk 64% en 35%;
- huishoudens in stadsdeel West: in het stadsdeel zijn relatief veel sociale huurwoningen en eenpersoonshuishoudens. Dit heeft een temperende werking op het autobezit per huishouden;
- bezoekers: hoeveel bezoekers gemiddeld worden ontvangen per huishouden is moeilijk te achterhalen. Op basis van parkeerdruk en parkeercapaciteitonderzoek blijkt dat in de avonduren relatief weinig bezoekers in het stadsdeel aanwezig zijn;
- alternatieve vervoerswijzen: zoals hierboven is beschreven heeft de aanwezigheid van alternatieve vervoerswijzen een beperkte invloed op het autobezit- en gebruik van bewoners. In combinatie echter met andere maatregelen wordt een gunstig effect verondersteld voor een lager autobezit.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Onderstaand is uiteengezet hoe wordt omgegaan met de parkeervraag en parkeernormen in geval van nieuwbouw- en gebiedsontwikkelingsprojecten (met een aanvullende bepaling voor sloop-nieuwbouwprojecten), bestemmingswijzigingen (bijvoorbeeld van bedrijfsruimte naar woningen) en transitie van huur naar koop of van koop naar huur.

6.3.2 Nieuwbouw

Zoals in § 6.2 is uiteengezet geldt bij nieuwbouw als uitgangspunt dat de parkeervraag opgevangen wordt in een parkeervoorziening. Verschillende vormen zijn mogelijk:

- de parkeerplaatsen in een parkeervoorziening worden gekoppeld aan de woningen;
- de parkeervoorziening wordt in zijn geheel eigendom van de VVE van het appartementencomplex, zoals dat ook het geval is bij het trappenhuis of liftschaft. De gebruikers / bewoners kunnen zodoende zelf bepalen hoe de parkeerplaatsen te bestemmen, wie gebruiksrecht krijgt en welke *servicekosten* hiermee gepaard gaan. Bij onvoldoende aftrek kan de VVE besluiten parkeerplaatsen te verhuren aan derden;
- bij grootschalige projecten kan de parkeervraag opgevangen worden in een collectieve parkeervoorziening. Met het oog op efficiënt gebruik en een hoge bezettingsgraad is in parkeervoorzieningen met een aanzienlijk volume het gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Het gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen wordt inzichtelijk gemaakt met een parkeerbalans. Voor de berekening wordt gebruik gemaakt van de in deze nota opgenomen parkeernormen en (als richtlijn) de aanwezigheidspercentages van CROW (zie § 6.6).

Bij kleinschalige nieuwbouwprojecten (bijvoorbeeld 5 of 8 woningen) is geen sprake van een substantiële parkeervraag. De reguliere (fiscale) parkeerregulering met parkeervergunningen volstaat hiervoor.

Voor het parkeren van bezoekers bij omvangrijke projecten, waarbij sprake is van een parkeerdruk hoger dan 80%, wordt gestreefd het bezoekersparkeren in pandig op te vangen. Voor de parkeerdruk wordt verwezen naar bijlage 6 van deze nota. De parkeervraag van bezoekers wordt berekend aan de hand van de in deze nota opgenomen parkeernormen. Gecombineerd gebruik van een voorziening voor zowel bewoners- als bezoekers is mogelijk. Voor de berekening van de parkeervraag geldt als richtlijn de aanwezigheidspercentages van CROW (zie § 6.6). Bij kleinschalige nieuwbouwprojecten (bijvoorbeeld 5 of 8 woningen) is voor wat betreft bezoekers geen sprake van een substantiële parkeervraag. De reguliere (fiscale) parkeerregulering is dan ook voldoende toereikend om parkeeroverlast in de buurt te voorkomen.

6.3.3 Sloop- nieuwbouw (stedelijke vernieuwing)

Als uitzondering van de voorwaarden genoemd in § 6.3.2 *Nieuwbouw* geldt voor sloop-nieuwbouwprojecten dat per project afzonderlijk een maatwerkoplossing gezocht wordt voor sociale huurwoningen. Hierin wordt nadrukkelijk de sociaal-economische positie van bewoners in overweging genomen als ook het belang en de ambities ten aanzien van een aantrekkelijke en leefbare openbare ruimte. De stadsvernieuwingskandidaat die als gevolg van sloop gedwongen is om te verhuizen staat hierin met name centraal.

6.3.4 Transformatie / bestemmingswijziging

Bij een functiewijziging van een bepaald complex staat de vraag centraal: is er sprake van een substantiële extra parkeerclaim ten opzichte van de vorige situatie? Indien daar geen sprake van is dan blijft de parkeersituatie feitelijk onveranderd en kan de parkeervraag opgevangen worden zoals in de oude situatie. De parkeernormen zijn in dat geval dan ook niet van toepassing. Indien wel sprake is

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

van een substantiële extra parkeervraag ten opzichte van de vorige situatie dan wordt een maatwerkoplossing gezocht indien het technisch en/of economisch niet haalbaar de extra parkeervraag op te vangen in een parkeervoorziening. Bij een transformatie naar een bestemming van een voorziening of instelling zijn de parkeernormen en bepalingen uit het Locatiebeleid Amsterdam van kracht. Hierin wordt nadrukkelijk ook naar andersoortige oplossingen verwezen om de bereikbaarheid van (werk)locaties te bevorderen. Bedrijven worden hierin gestimuleerd aan mobiliteitsmanagement te doen door hun werknemers te stimuleren meer gebruik te laten maken van het openbaar vervoer of fiets. Zo kunnen bedrijven aan hun werknemers openbaar vervoer abonnementen verstrekken of bijvoorbeeld een collectief contract afsluiten met OV-fiets.

6.3.5 Transitie huur-koop / koop-huur

Bij de transitie van huurwoningen naar koopwoningen of andersom is over het algemeen geen sprake van een wezenlijk andere parkeervraag. De parkeernormen zijn hiervoor niet van toepassing. In stadsdeel West heeft ieder huishouden recht op een parkeervergunning. In drukke buurten waarin veel vraag is naar parkeervergunningen geldt het vergunningplafond als de voornaamste regulering van de parkeervraag. Het vergunningplafond is vastgesteld in het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening (zie ook § 2.5).

6.4 Autobezit; parkeerbehoefte bij bewoners

Het gemiddelde autobezit per huishouden in stadsdeel West is aanzienlijk lager in vergelijking met het landelijke gemiddelde. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn:

- grote verschillen in huishoudens en demografie (veel eenpersoonshuishoudens, relatief hoog percentage huurwoningen, lage woningbezetting);
- relatief veel inwoners in de lagere inkomenscategorieën;
- veel voorzieningen aanwezig in de stad / fijnmazige stadsstructuur
- regulerend parkeerbeleid (betaald parkeren, één parkeervergunning per huishouden)
- ruim aanbod van alternatieve vervoerswijzen

Uit de praktijk blijkt dat bij nieuwbouwprojecten - waarbij voor het merendeel sprake is van koopwoningen en/of vrije sector huurwoningen – de parkeerbehoefte rond 1 parkeerplaats per woning ligt. Om gestalte te geven aan de autoluwe ambities van stadsdeel West zijn deze ervaringscijfers verlaagd naar minimaal 0,6 en maximaal 0,9. Deze relatief lage norm (zeker in vergelijking met de CROW kencijfers) heeft een temperende werking op de verwachte toename van het autobezit en draagt bij aan de ambities van het stadsdeel ten aanzien van automobilititeit zonder dat het naar verwachting leidt tot parkeerproblemen in de omliggende buurt. De parkeernormen komen tot slot grotendeels overeen met het huidige autobezit in het stadsdeel. Bij eigenaars van koopwoningen is het autobezit 64%, terwijl het autobezit bij huurders van corporatiewoningen gemiddeld 35% is (zie tabel 15).

Autobezit naar eigendomsvorm van de woning		
Totaal stadsdeel West	Ja	Nee
koopwoning	64%	36%
corporatiewoning	35%	65%
particuliere huurwoning	35%	65%
totaal	42%	58%

Bos en Lommer	Ja	Nee
Koopwoning	60%	40%
Corporatiewoning	44%	56%
particuliere huurwoning	42%	58%

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Totaal 48% 52%

De Baarsjes	Ja	Nee
Koopwoning	61%	39%
corporatiewoning	38%	62%
particuliere huurwoning	35%	65%
Totaal	42%	58%

Oud-West	Ja	Nee
koopwoning	69%	31%
corporatiewoning	27%	73%
particuliere huurwoning	34%	66%
Totaal	42%	58%

Westerpark	Ja	Nee
koopwoning	64%	36%
corporatiewoning	31%	69%
particuliere huurwoning	28%	72%
totaal	38%	62%

Tabel 15: Autobezit naar eigendomsvorm van de woning (Wonen in Amsterdam, Dienst Wonen, Zorg en Samenleven, 2007)

6.5 Parkeernormen: voorzieningen en instellingen

Voor de parkeernormen bij voorzieningen en instellingen wordt teruggegrepen naar het Locatiebeleid Amsterdam dat in 2008 als aanvullend toetsingskader is vastgesteld voor het structuurplan 2003. De parkeernormen zijn in de onderstaande tabel één op één overgenomen uit het Locatiebeleid Amsterdam. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW kencijfers, waarin ten opzichte van de CROW kencijfers de minimumcijfers verlaagd zijn met 25%. Met de minimale normen geeft Amsterdam aan actief te willen sturen op mobiliteit, waarbij eventuele afwijkingen naar boven echter niet onmogelijk worden gemaakt.

	Schil / overloopgebied centrum	
1. Winkels	min	max
Kernwinkelapparaat (per 100 m2 bvo)	-	-
Stadsdeelwinkelcentra (per 100 m2 bvo)	2,1	3,8
Wijk-, en buurtcentra (per 100 m2 bvo)	1,875	4,0
Grootschalige en perifere detailhandel (per 100 m2 bvo)	3,375	6,5
Showroom (per 100 m2 bvo)	0,450	0,8
(Week)markt (per 1 m2 marktkraam)	0,113	0,24
2. Onderwijsvoorzieningen	min	max
Beroepsonderwijs dag (per collegezaal van 150 studenten)	15,0	20,0
Beroepsonderwijs dag (per leslokaal van 30 studenten)	3,75	7,0
Vorbereidend dagonderwijs (per leslokaal van 30 leerlingen)	0,375	7,0
Avondonderwijs (per student)	0,375	1,0
Basisonderwijs (per leslokaal van 30 leerlingen)	0,375	1,0
Creche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf (per arbeidsplaats)	0,45	0,8
3. Zorgvoorziening	min	max
Ziekenhuis (per bed)	1,125	1,7

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Verpleeg- / verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,375	0,7
Arts / maatschap / therapeut / kruisgebouw (per behandelkamer)	1,125	2,0
4. Horecagelegenheden	min	max
Café / bar / discotheek / cafetaria (per 100 m2 bvo)	3,0	6,0
Restaurant (per 100 m2 bvo)	6,0	10,0
Hotel (per kamer)	0,375	1,5
5. Sociaal-culturele voorzieningen	min	max
Museum (per 100 m2 bvo)	0,375	0,7
Bibliotheek (per 100 m2 bvo)	0,375	0,7
Bioscoop / theater / schouwburg (per zitplaats)	0,075	0,2
Sociaal-cultureel centrum / wijk- verenigingsgebouw (per 100 m2 bvo)	0,75	3,0
6. Sportvoorzieningen	min	max
Gymlokaal (per 100 m2 bvo)	1,275	2,2
Sporthal (binnen) (per 100 m2 bvo)	1,275	2,2
Sportveld (buiten) (per ha netto terrein)	9,750	27,0
Dansstudio / sportschool (per 100 m2 bvo)	1,5	3,0
Squashal (per baan)	0,75	2,0
Tennisbanen (per baan)	1,5	3,0
Golfbaan (per hole)	-	-
Bowlingcentrum / biljartzaal (per baan / tafel)	1,125	2,5
Stadion (per zitplaats)	0,03	0,2
Zwembad (per 100 m2 oppervlak bassin)	6,0	10,0
Manege (per box)	-	-
7. Overige voorzieningen	min	max
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw (per 100 m2 bvo)	3,0	7,0
Themapark / pretpark (per ha netto terrein)	3,0	12,0
Overdekte speeltuin / hal (per 100 m2 bvo)	2,25	12,0
Volkstuin (per perceel)	-	-
Religiegebouw (kerk, moskee etc) (per zitplaats)	0,075	0,2
Begraafplaats / crematorium (per gelijktijdige begrafenis / crematie)	11,25	30,0

Tabel 16: parkeernormen bij voorzieningen en instellingen (nieuwbouw)

6.6 Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages

In CROW publicatie nummer 182 *Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering* is een rekenmethodiek opgenomen om de parkeerbalans te bepalen. Bij deze berekening wordt uitgegaan van een bezettingsgraad van de parkeerplaatsen verspreid over de dag. Op basis van deze bezettingsgraden kan per functie, per dagdeel de parkeervraag bepaald worden. Door per dagdeel de parkeervraag van de verschillende functies te sommeren wordt de totale parkeervraag per dagdeel berekend. Het dagdeel met de hoogste totale parkeervraag wordt als maatgevende parkeervraag gehanteerd. In de onderstaande tabel worden de aanwezigheidspercentages per voorziening per dagdeel weergegeven. Deze aanwezigheidspercentage vormen de basis voor de parkeerbalans en zijn van belang voor complexen waarin meerdere functies gerealiseerd worden (dubbelgebruik van de parkeercapaciteit).

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Functie	Werkdag overdag	middag	avond	koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning	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%	50%	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%

Tabel 14: Aanwezigheidspercentages (CROW)

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

7 Gereserveerde parkeerplaatsen en afmeting parkeerplaatsen

7.1 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Gemarkeerde gehandicaptenparkeerplaatsen

De beleidsregels *gemarkeerde gehandicaptenparkeerplaatsen* die door het voormalig stadsdeel Westerpark zijn vastgesteld worden overgenomen voor stadsdeel West. In concreto bevatten de beleidsregels procedurele en administratieve afspraken voor het aanleggen van gemarkeerde gehandicaptenparkeerplaatsen als ook de voorwaarden en criteria waaraan voldaan dient te worden voordat een parkeerplaats wordt toegewezen.

Voor de afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten bestaat de landelijke Regeling Gehandicaptenparkeerkaart. Er is echter geen regelgeving voor besluiten op aanvragen voor gemarkeerde gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit betekent dat er beleidsruimte is voor besluiten op aanvragen voor gemarkeerde gehandicaptenparkeerplaatsen. Het niet invullen van deze beleidsruimte heeft in het verleden in geval van bezwaar en beroep in Westerpark geleid tot de beoordeling dat aanvragen voor gemarkeerde gehandicaptenparkeerplaatsen als onvoldoende gemotiveerd werden beoordeeld. Verder bestaat in de praktijk behoefte aan het invullen van de beleidsruimte zodat ter motivering van besluiten eenvoudig naar deze gepubliceerde beleidsregels kan worden verwezen. Daarom zijn in Westerpark in 2005 na overleg met Gehandicaptenadviesraad Westerpark (GAW) beleidsregels vastgesteld. De beleidsregels *gemarkeerde gehandicaptenparkeerplaatsen* die door het voormalig stadsdeel Westerpark zijn vastgesteld worden overgenomen voor stadsdeel West. In concreto bevatten de beleidsregels procedurele en administratieve afspraken voor het aanleggen van gemarkeerde gehandicaptenparkeerplaatsen als ook voorwaarden en criteria waaraan voldaan dient te worden voordat een parkeerplaats wordt toegewezen.

7.2 Belanghebbendenparkeerplaatsen

Op grond van de Parkeerverordening worden belanghebbendenvergunningen verleend aan de belanghebbenden die zijn vermeld op de lijst die is vastgesteld door het college van B&W. Een belanghebbendenvergunning geeft recht op parkeren op de in de vergunning omschreven belanghebbendenparkeerplaats(en). In stadsdeel West zijn hiertoe aangewezen parkeerplaatsen voor autodate, verloskundigen, artsen, brugwachters en politiebureaus. In het Uitwerkingsbesluit stelt het stadsdeel nadere regels vast ten aanzien van belanghebbendenparkeerplaatsen en belanghebbendenvergunningen. De vier voormalige stadsdelen hebben hiervoor verschillende regelingen vastgesteld. Deze worden daarom geharmoniseerd in het Uitwerkingsbesluit West. Uitgangspunt hierbij is een balans te vinden tussen parkeerdruk, de noodzaak van het parkeren van genoemde groepen en de behoefte aan reguliere niet gereserveerde parkeerplaatsen per doelgroep. Hiervoor zal nader onderzoek worden verricht. Voor zover ten aanzien van specifieke groepen bijzondere regelingen bestaan kunnen deze worden overgenomen. Specifiek wordt hier gedacht aan autodate-exploitanten. Met hen zijn overeenkomsten opgesteld die als basis dienen voor toekomstige afspraken.

7.3 Elektrische oplaadpunten

Amsterdam dient in 2015 te voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Een belangrijke maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren betreft het stimuleren van elektrisch vervoer. In het plan 'Schone Lucht voor Amsterdam' dat in mei 2011 door het college van B&W is vastgesteld wordt hier dan ook op ingezet door middel van onder meer een gericht subsidieprogramma voor elektrische

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

taxi's, bedrijfswagens en middelzware vrachtwagens. Tevens wordt ingezet op het randvoorwaardelijke beleid voor elektrische voertuigen, zoals oplaadpunten en communicatie.

Eind 2011 zijn er ongeveer 350 openbare oplaadpunten in Amsterdam en naar schatting twee maal zoveel elektrische voertuigen. Op basis van groeiprognozes zal er medio 2013 behoefte zijn aan ongeveer 1.000 openbare oplaadpunten. Eén van de maatregelen om dit te bereiken is het uitbreiden van het netwerk van elektrische oplaadpunten in Amsterdam. Om deze maatregel kracht bij te zetten heeft Stadsdeel West de ambitie uitgesproken het stadsdeel te worden met de meeste oplaadpunten. Op dit moment zijn er in Amsterdam ruim 250 openbare oplaadpunten. 26 oplaadlocaties bevinden zich in Stadsdeel West (zie ook bijlage 9: *overzicht elektrische oplaadpunten*). Met het groeiende aanbod elektrische en plug-in hybride voertuigen zal de vraag naar oplaadpunten naar verwachting blijven toenemen. De verwachting is dat er tot 2014 vraag zal zijn voor ongeveer 1.000 openbare oplaadpunten, waarvan 200 in Stadsdeel West. De rol van het stadsdeel betreft het vaststellen van de oplaadlocatie, het nemen van het verkeersbesluit en beheer / onderhoud van de wegverharding.

De elektrische oplaadpunten kunnen alleen gebruikt worden voor het opladen van elektrische voertuigen. Tot 31 maart 2012 valt parkeren op de oplaadlocaties buiten het fiscale regime, waardoor parkeren voor elk elektrisch voertuig gratis is. Vanaf 1 april 2012 wordt het parkeren op de oplaadlocaties gefiscaliseerd, waarna voor elektrische voertuigen de milieuparkeervergunning beschikbaar komt (zie § 2.10). Elektrische rijders die voldoen aan de criteria voor een reguliere parkeervergunning komen versneld in aanmerking voor een parkeervergunning in hun vergunninggebied.

7.4 Laden en lossen

Laden en lossen

- de venstertijden van laden en lossen worden niet geharmoniseerd. Winkels hebben een verschillende bevoorradingsprofiel waardoor maatwerk is vereist;
- als richtlijn voor de laad- en losvenstertijden wordt een bandbreedte van 07:00 tot 19:00 gehanteerd;
- voor aanvragen van nieuwe laad en losplaatsen is een afwegingskader opgesteld. Hieraan liggen twee principes ten grondslag:
 - 1) Alle ondernemers in het stadsdeel moeten in staat zijn hun winkel/bedrijf te bevoorraden;
 - 2) De manier waarop het laden en lossen wordt georganiseerd levert zo min mogelijk hinder op voor de overige belanghebbenden.
- Nieuwe laad en losplaatsen worden standaard voorzien van een witte kruismarkering

7.4.1 Afwegingskader laden en lossen

In de winkelstraten van stadsdeel West neemt de bevoorrading van winkels een bijzondere plaats in. In de meeste gevallen worden de winkels aan de voorzijde bevoorrad. Bij de aanvoer van goederen is er een grote diversiteit, onder andere naar volume, verpakkingsvorm, omloopsnelheid en houdbaarheid van producten. Deze factoren bepalen mede het in te zetten type voertuig, de frequentie en het tijdstip van bevoorrading. In West zijn voor de meeste winkels laad en losplaatsen aangelegd. Veelal zijn deze voorzien van venstertijden. Buiten deze venstertijden is het toegestaan tegen het vigerende regime te parkeren. Het vaststellen van venstertijden is maatwerk, de ene winkel heeft immers een ander bevoorradingsprofiel dan de andere. Voor de laad- en losvenstertijden wordt als richtlijn een bandbreedte van 07:00 tot 19:00 gehanteerd. Dit omwille van de leefbaarheid in de buurt en het efficiënt gebruik van de locatie voor regulier parkeren. Van belang is te benadrukken dat met

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

venstertijden zoveel mogelijk dubbelgebruik wordt gestimuleerd, maar het verbiedt vervoerders niet buiten de venstertijden te laden en te lossen. Voor vervoerders is het immers, op grond van het Reglement Verkeersregels- en tekens als onderdeel van de Wegenverkeerswet niet verboden om tijdelijk stil te staan op de rijbaan (art. 23). Tot slot, als gevolg van de zondagopenstelling in Amsterdam hebben enkele winkeliers en supermarkten aangegeven ook op zondag te willen bevoorraden. Voor het verruimen van de laad en losvenstertijden naar zondag wordt terughoudend omgesprongen. De ondernemer dient zwaarwegende redenen aan te dragen waarom op zondag bevoorrad wordt.

Voor aanvragen van nieuwe laad en losplaatsen is in het voormalig stadsdeel Oud-West een afwegingskader ontwikkeld op grond waarvan nut, noodzaak en hinder voor omwonenden wordt getoetst. Deze regeling wordt hiermee van toepassing voor het hele stadsdeel. Aan dit afwegingskader laden en lossen in stadsdeel West liggen twee principes ten grondslag:

- 1) Alle ondernemers in het stadsdeel moeten in staat zijn hun winkel/bedrijf te bevoorraden;
- 2) De manier waarop het laden en lossen wordt georganiseerd levert zo min mogelijk hinder op voor de overige belanghebbenden.

Het eerste principe gaat er van uit dat ondernemers belangrijk zijn voor ons stadsdeel en dat we ze graag behouden. Als laden en lossen niet mogelijk is, wordt het ondernemen een onmogelijke opgave. Het tweede principe gaat ervan uit dat de meerwaarde die een onderneming heeft niet teniet mag worden gedaan door ernstige negatieve gevolgen voor bewoners en bezoekers van de laad- en loshandelingen van die onderneming. Het afwegingskader bestaat uit tien beoordelingscriteria, die in bijlage 7 zijn toegelicht:

- intensiteit auto/fiets;
- snelheidsregime;
- verkeersveiligheid;
- verwacht gebruik;
- verwacht gebruikstijden;
- relatie met laden en lossen in de omgeving;
- gevolgen voor de parkeersituatie;
- ruimtelijke situatie;
- wet- en regelgeving;
- onvoorziene omstandigheden.

7.4.2 Inrichting laad en losplaatsen

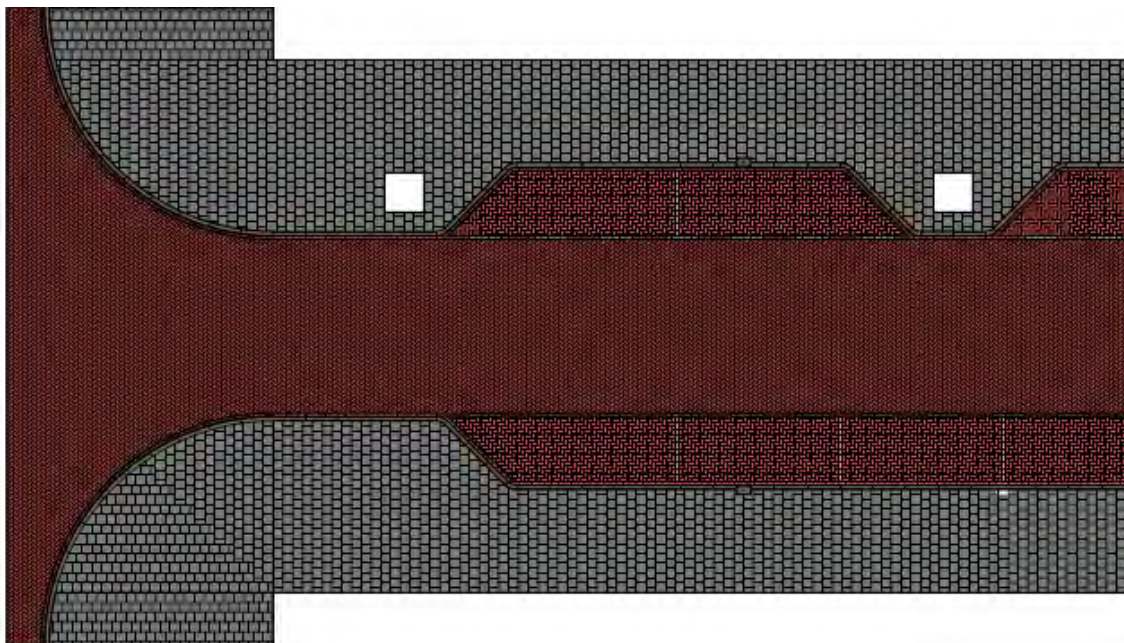
Onderzoek van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer naar de effectiviteit van fysieke maatregelen op laad en losplaatsen heeft opgeleverd dat met name langparkeerders zich laten afschrikken door het aanbrengen van kruismarkering op laad en losplaatsen. Het langparkeren, en daarmee dus het foutparkeren, neemt aantoonbaar af. De capaciteit die hiermee vrij komt kan dan worden benut door de gebruikers voor wie de laad- en losplek bedoeld is. Op grond hiervan worden nieuwe laad en losplaatsen, naast een E07 laad en los verkeersbord, standaard voorzien van een witte kruismarkering.

7.5 Afmeting langspaarkeerplaats bij herprofilering

Afmeting langspaarkeerplaatsen bij herprofileringen

Bij toekomstige herprofileringen geldt als richtlijn dat parkeerplaatsen voor heel stadsdeel West 5,0 meter worden en indien mogelijk minimaal 2,0 meter breed (conform puccinimethode).

In de voormalige stadsdelen zijn bij herprofileringen verschillende maatvoeringen toegepast voor wat lengte van parkeerplaatsen. In Bos en Lommer en De Baarsjes gold 5,5 meter voor een parkeerplaats, in Westerpark en Oud-West 5,0 meter (bij langsparkeren). Bij toekomstige herprofileringen geldt als richtlijn dat parkeerplaatsen voor heel stadsdeel West 5,0 meter worden en indien mogelijk 2,0 meter breed (conform puccinimethode). Bij de koppen van het straatprofiel en voor gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen kan hiervan worden afgeweken om makkelijk in- en uitparkeren te bevorderen. Met langspaarkeerplaatsen van 5,0 meter wordt efficiënter gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen bevorderd. Dit past binnen een fijnmazige stadsbeeld met een grote claim op de openbare ruimte.



Afbeelding 11: Parkeerplaatsen volgens Puccini: 5,0 meter lang

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

8 Opsomming beslisregels

1. Vergunningtarieven – Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren wordt een gelijk aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd aan de ring opgeheven in de buurten waar de ringparkeervergunning (of garagepas) beschikbaar wordt gesteld. Bewoners in die buurten kunnen dan kiezen ofwel in de buurt te blijven staan met een reguliere parkeervergunning tegen een hoog vergunningtarief (+75%) ofwel aan de ring tegen een gereduceerd parkeertarief; – hoe de 75% tariefsverhoging van de reguliere parkeervergunningen ingevuld zal worden zal nader onderzocht worden. Zo zal bekeken worden wat de technische / juridische mogelijkheden zijn om de verhoging van het vergunningtarief partieel in te voeren. De tariefsverhoging van de vergunningen kan dan gerelateerd worden aan de kwalitatieve verbeterslag van de openbare ruimte in een bepaalde buurt.
2. Gedifferentieerd vergunningtarief • Met een gedifferentieerd vergunningtarief naar afmeting of oppervlak van het voertuig kunnen lagere vergunningtarieven worden geheven voor kleine auto's dan voor grote auto's. Het bezit van een kleine auto wordt hiermee financieel aantrekkelijker. Het aandeel kleine auto's in het totale <i>wagenpark</i> van stadsdeel West neemt hierdoor mogelijk geleidelijk toe. Omdat kleine auto's minder ruimte in beslag nemen wordt de keuze gemaakt de vrijkomende ruimte in te zetten ten behoeve van groen, spelen of fietsparkeren; • In 2012 wordt onderzocht welke uitgiftemethodiek het beste toepasbaar en uitvoerbaar is, wat de kosten zijn en welke effecten op korte en lange termijn worden verwacht; • Nadat meer bekend is over de mogelijkheden van tariefsdifferentiatie wordt door middel van een zwaarwegend advies een verzoek ingediend bij het college van B&W om het gedifferentieerd vergunningtarief in de parkeerverordening van 2013 op te nemen.
3. Vergunninggebieden - Vergunninggebieden dienen van voldoende omvang te zijn zodat vergunninghouders, ondanks een hoge parkeerdruk, altijd wel ergens een parkeerplaats kunnen vinden. Onder 'van voldoende omvang' wordt verstaan: meer dan 1.000 parkeerplaatsen, met uitzondering van gebieden die zijn aangewezen als 0-vergunninggebied, overloopgebied of gebieden met een autoluw karakter; - De vergunninggebiedsgrenzen zoals zijn vastgesteld door de voormalige stadsdelen de Baarsjes, Oud-West en Westerpark worden grotendeels gehandhaafd. - In Bos en Lommer wordt het vergunninggebieden Bos en Lommer 5 (Bos en Lommerplantsoen) toegevoegd bij het vergunninggebied BOS 1. - In Westerpark wordt het vergunninggebied <i>GWL-terrein</i> samengevoegd met het vergunninggebied <i>bedrijventerrein Westerkwartier</i>. De huidige regeling - Westerkwartier als overlappingsgebied voor het GWL-terrein - wordt zodoende geformaliseerd. De beide gebieden worden in plaats van vergunninggebied benoemd als deelvergunningsgebied. De huidige vergunningplafonds blijven daarmee gehandhaafd. Deelvergunningsgebieden - Voor een deelvergunningsgebied wordt als uitgangspunt een bandbreedte gehanteerd van 500 tot 4.000 vergunningen. Met een dergelijke bandbreedte is er voldoende verloop in het vergunningbestand en wordt de uitgifte van vergunningen gerelateerd aan het beschikbare aantal parkeerplaatsen; - In de twee voormalige stadsdelen De Baarsjes en Bos en Lommer worden de deelvergunningsgebieden BAA1.1 en BOS1.1 gesplitst. In 2012 wordt onderzocht welke gebiedsindeling het meest optimaal en logisch is en welk vergunningplafond wordt gehanteerd; - Voor nieuwbouwcomplexen met inpandige parkeervoorzieningen worden 0-vergunninggebieden vastgesteld. Bewoners of gebruikers van nieuwbouwcomplexen komen derhalve niet in aanmerking voor een bewoners- of bedrijfsparkeervergunning.
4. Het vergunningplafond - Op basis van de variabelen: verhouding bewoners- en bedrijfsparkeervergunningen, de aanwezigheid 's avonds van ondernemers en bewoners, de noodzakelijke beschikbare vrije ruimte ten behoeve van de verkeerscirculatie en het aantal bezoekers wordt de berekening van het vergunningplafond vastgesteld op circa 108% van het netto aantal beschikbare parkeerplaatsen. - in Oud-West is het vergunningplafond circa 113% van het netto parkeerareaal. Via natuurlijk verloop zal het vergunningplafond geleidelijk verlaagd worden van 7.948 vergunningen naar 7.648;

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

- Alvorens het vergunningplafond in Oud-West te verlagen wordt een rechtmatigheidstoets gehouden onder de vergunninghouders. Naar verwachting heeft circa 2 tot 3% van de vergunninghouders ten onrechte een vergunning. Ingetrokken vergunningen worden dan van het plafond afgetrokken. Per saldo wordt de wachtlijst dan niet langer, maar de parkeerdruk neemt wel af. - De parkeerdruk wordt gemeten op basis van de parkeercapaciteit, het aantal geparkeerde voertuigen en het aantal lege (beschikbare) parkeerplaatsen.
5. Parkeervergunningbeleid - Per zelfstandige woning wordt slechts één bewonersparkeervergunning verstrekt. Voor de huishoudens die twee vergunningen hebben geldt een uitsterfbeleid - Handhaving maximering aantal bedrijfsparkeervergunningen per vergunninggebied. Voor de bedrijventerreinen Landlust, Westerkwartier en Willem de Zwijgerlaan in Bos en Lommer (even zijde) geldt handhaving van het regime, totdat het vergunningplafond wordt bereikt; - Er wordt een dagparkeervergunning ingevoerd voor ondernemers met een apart quotum. Ondernemers hebben zodoende de keuze ofwel een reguliere bedrijfsparkeervergunning die 24 uur geldig is ofwel een dagparkeervergunning die geldig is van 09:00 tot 19:00. Het vergunningplafond van de reguliere vergunningen wordt niet aangepast. In totaal worden er dus meer vergunningen uitgegeven voor ondernemers. Alleen ondernemingen die zijn gevestigd op locaties met een bedrijfsbestemming komen in aanmerking voor de dagparkeervergunning. Het streven is om in juli 2012 de ondernemersdagvergunning aan te bieden.
6. Rechtmatigheidstoets vergunninghouders en 'wachtlijsters' - halfjaarlijks onderzoek naar in hoeverre vergunninghouders voldoen aan de gestelde voorwaarden voor het verkrijgen en houden van een parkeervergunning: ▪ Garageonderzoek: bewoners die én een garageplek hebben én een parkeervergunning (kadastronderzoek, overleg corporaties) ▪ Onderzoek Gemeentelijke Basisadministratie (GBA) ▪ Periodieke controle van vergunningbestanden op onregelmatigheden; ▪ Onderzoek of de vergunninghouder nog houder is van het voertuig ▪ Onderzoek voertuigverplichtingen (APK, verzekering en belasting) - Vergunningen worden ingetrokken indien niet wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden, conform de Parkeerverordening
7. Speciale parkeervergunningen - De milieuparkeervergunning wordt in 2012 beschikbaar gesteld voor elektrische voertuigen; - Het college van B&W wordt door middel van een zwaarwegend advies verzocht de kraskaartregeling te evalueren in de mate waaraan wordt voldaan aan de doelstelling 'beperking minder bezoek'. Het gaat dan met name om de algemene regeling dat alle 65 plussers, ongeacht het inkomensniveau of vermogen (van het bezoek), in aanmerking komen voor de kraskaartvergunning; - De sportverenigingvergunning wordt voor alle sportverenigingen in stadsdeel West beschikbaar gesteld die voldoen aan de in de Parkeerverordening vastgelegde voorwaarden (conform de Parkeerverordening). - Binnen de mogelijkheden van de Parkeerverordening wordt onderzocht welke oplossingen gevonden kunnen worden om de parkeerkosten van instromende markthandelaren (zowel de Ten Katemarkt als de Bos en Lommerpleinmarkt) te reduceren of hen eerder in aanmerking te laten komen voor een parkeervergunning. Dit met het doel om de markt aantrekkelijker en meer divers te maken.
8. Buurt 2.0: pilot innovatieve buurt In 2012 wordt gezocht naar innovatieve en duurzame technologische en IT toepassingen die een bijdrage leveren aan efficiënter gebruik van het parkeerareaal en vermindering van het aantal onnodige autokilometers in een buurt.
9. Betaald parkeren voor bezoekers - Het college van B en W wordt tot 2014 geadviseerd de parkeertarieven van het betaald parkeren voor bezoekers gelijk te houden met de situatie zoals vastgesteld in de Parkeerbelastingverordening van 2009, met uitzondering van het gebied Laan van Spartaan waar het uurtarief van €2,40 gaat gelden; - Het college van B en W wordt geadviseerd de venstertijden van het betaald parkeren in stadsdeel West vanaf 2013 te harmoniseren van maandag tot en met zaterdag 09:00 – 24:00 (met uitzondering van de Kolenkitbuurt buiten de ring en het volkstuintencomplex). Voor het voormalige stadsdeel Bos en Lommer (binnen de ring) betekent dit een verruiming van de venstertijden; - Vooralsnog wordt het college van B&W niet verzocht betaald parkeren op zondag in te voeren. Wel kan de hoge parkeerdruk in met name het oostelijk gedeelte van het stadsdeel (en het daarmee gepaard gaande foutparkeren) aanleiding geven een onderzoek te starten naar de effecten van betaald parkeren op zondag

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

(overeenkomstig het parkeerregime in stadsdeel centrum); Betaald parkeren op zondag wordt in ieder geval niet ingevoerd zonder een bezoekersregeling. Met een (fraudebestendige) bezoekerspas kunnen bezoekers van bewoners een gemaximeerd aantal uur tegen een gereduceerd tarief parkeren op zondag.
10. Parkeerbeleid in winkelstraten - het college van B en W wordt verzocht de 10 centszone af te schaffen; - De parkeerdurbeperking zoals nu in enkele winkel / stadsstraten van kracht is, blijft gehandhaafd; - de parkeerdurbeperking in combinatie met het 10 cents tarief bij de begraafplaats St. Barbara en SDZ sportvereniging blijft gehandhaafd; - harmoniseren venstertijden winkelstraatregime: parkeervergunningen in winkelstraten zijn niet geldig van 10:00 – 18:00 (ma-za); - Voor de parkeerplaatsen op het westergasfabriekterrein wordt het regime verruimd van 09:00 tot 24:00, met een maximale parkeerdur van 2 uur; - Voor winkels die bovengemiddeld veel fietsers aantrekken en die gevestigd zijn op locaties waar de druk op de openbare ruimte hoog is wordt een 'dubbelgebruik-regime' ingesteld voor parkeerplaatsen. Tijdens de openingstijden van de winkel(s) zijn specifiek aangemerkte parkeerplaatsen alleen toegankelijk voor het parkeren van fietsen (kortparkeren), daarbuiten zijn de parkeervakken toegankelijk voor vergunninghouders en bezoekers.
11. Compensatie van parkeerplaatsen - De voorwaarden voor één-op-één compensatie zijn: - Parkeerplaatsen in gebouwde voorziening zijn beschikbaar voor vergunninghouders; - Er geldt voor de beschikbaar gestelde parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen geen plaatsgarantie; - De parkeerplaatsen in de gebouwde voorzieningen worden tegen reguliere 'vergunningvoorwaarden' beschikbaar gesteld: geen toelage of meerkosten (m.u.v. borg voor een garagepas). Voor mensen die in het bezit zijn van een gehandicaptenvergunning Amsterdam (passagier) wordt de technische haalbaarheid onderzocht of ook zij in buurtgarages kunnen parkeren. - Afgezien van tijdelijk ringparkeren en het instellen van overloopgebieden worden er geen aanvullende maatregelen getroffen voor wachtlijsters of bewoners die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning; - Instee is om op termijn volwaardige buurtgarages te realiseren op die locaties waar dat momenteel nog niet het geval is, zoals de Westerparkgarage of de Piramides; - Voor het opheffen van parkeerplaatsen geldt de grondregel: alle opgeheven parkeerplaatsen dienen gecompenseerd te worden, hetzij in een buurtparkeergarage, hetzij elders op het maaiveld binnen het vergunninggebied waar de plekken zijn opgeheven; - Bij de compensatie geldt als uitgangspunt: eerst plaatsen realiseren alvorens parkeerplaatsen op te heffen. - Op de parkeerbalans wordt voor de duur van maximaal 2 jaar een tekort of surplus toegestaan van maximaal 2% van de totale parkeercapaciteit in het desbetreffende vergunninggebied; - Mocht binnen de gestelde termijn geen fysieke compensatie hebben plaatsgevonden dan zal het vergunningplafond voor het desbetreffende (deel)vergunninggebied navenant worden aangepast; - Parkeerplaatsen kunnen alleen gecompenseerd worden in hetzelfde vergunninggebied als waar parkeerplaatsen zijn opgeheven, maar bij voorkeur in het deelvergunninggebied. - Gereserveerde parkeerplaatsen, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen en autodeelplaatsen, worden niet meegenomen in de parkeerbalans. Bij het realiseren of het opheffen van gereserveerde parkeerplaatsen wijzigt de netto parkeercapaciteit (capaciteit beschikbaar voor vergunninghouders) als gevolg waarvan het vergunningplafond aangepast wordt.
12. Efficiënter gebruik van parkeergarages Door de onbalans in kosten en baten (in puur financiële zin) wordt gestreefd naar een zo'n optimaal gebruik van de bewonersgarages (voor vergunninghouders): - bij garages met een lage bezettingsgraad wordt ingezet op een intensivering van de <i>mulderhandhaving</i> op het maaiveld ; - Voor bewonersparkeergarages wordt geen limiet ingesteld aan het aantal af te geven garagepassen voor vergunninghouders. Alle vergunninghouders van het (deel)vergunninggebied waarin de garage is gevestigd kunnen in aanmerking komen voor een garagepas, ongeacht de afstand tussen de woning en de parkeergarage; - Periodiek worden garages onder de aandacht gebracht van de bewoners, onder meer via de internetsite van het stadsdeel, Westkrant en de websites van parkeeruitvoerders.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

13. Ringparkeren

Om invulling te geven aan de doelstelling *gedragsbeïnvloeding door gewenning* wordt een pilot gestart om de tijdelijke ringparkeerders die voor een reguliere parkeervergunning eerstvolgende zijn op de wachtlijst een aanbod te doen om gebruik te blijven maken van de ringparkeerlocatie tegen 50% van het vergunningtarief. Voor deze groep geldt de spijtoptantenregeling.

14. Parkeernormen bij nieuwbouw, vervangende bouw en transformatie

- een nieuw bouwinitiatief mag geen significant extra parkeerclaim op de openbare ruimte tot gevolg hebben;
- indien er sprake is van een significante extra parkeerclaim dient deze opgevangen te worden in een parkeervoorziening;
- een bewoner die beschikt of kan beschikken over een parkeerplaats komt niet in aanmerking voor een parkeervergunning, ongeacht de woning een corporatiewoning is (al dan niet sociale huur), een private huurwoning of een koopwoning (conform de parkeerverordening). Voor de appartementencomplexen waar hiervan is afgeweken geldt een uitsterfbeleid;
- om een hoge kwaliteit van de openbare ruimte te verwezenlijken moet gestreefd worden naar zo min mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
- bij de planvorming dient rekening gehouden te worden met voldoende ruimte ten behoeve van deelauto's, laad- en losvoorzieningen en gehandicaptenparkeerplaatsen;
- indien geen garageplekken beschikbaar zijn onder het appartementencomplex wordt voor bewoners die een garageplek wensen, tot het moment dat een garageplek vrijkomt, de mogelijkheid gegeven om in een ringparkeervoorziening te parkeren (zodra gerealiseerd);
- de parkeernormen voor woningen zijn:

Parkeernormen stadsdeel West bij nieuwbouw (woningen)			
	Minimum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Maximum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Bezoekers per woning
Woning duur (koop en vrije sector)	0,6	0,9	0,2 per woning
Woning goedkoop (sociale huur)	0,4	0,6	0,2 per woning
Serviceflat / aanleunwoning	0,3	0,3	0,3 per woning
Kamer verhuur (studentenwoningen)	0	0,1	0,1 per woning

- voor nieuwbouw zijn verschillende constructies mogelijk:
 - o de parkeerplaatsen in een parkeervoorziening worden gekoppeld aan de woningen;
 - o de parkeervoorziening wordt in zijn geheel eigendom van de VVE van het appartementencomplex. Bij onvoldoende aftrek kan de VVE besluiten parkeerplaatsen te verhuren aan derden;
 - o bij grootschalige projecten kan de parkeervraag opgevangen worden in een collectieve parkeervoorziening. Met het oog op efficiënt gebruik en een hoge bezettingsgraad is in parkeervoorzieningen met een aanzienlijk volume het gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Het gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen wordt inzichtelijk gemaakt met een parkeerbalans.
- Als uitzondering van de hierboven genoemde voorwaarden geldt voor sloopnieuwbouwprojecten dat per project afzonderlijk een maatwerkoplossing gezocht wordt voor sociale huurwoningen. Hierin wordt nadrukkelijk de sociaal-economische positie van bewoners in overweging genomen als ook het belang en de ambities ten aanzien van een aantrekkelijke en leefbare openbare ruimte. De stadsvernieuwingsskandidaat die als gevolg van sloop gedwongen is om te verhuizen staat hierin met name centraal;
- bij kleinschalige nieuwbouwprojecten (bijvoorbeeld 5 of 8 woningen) is geen sprake van een substantiële parkeervraag. De reguliere (fiscale) parkeerregulering met parkeervergunningen volstaat hiervoor.
- bij omvangrijke projecten op een locatie met een hogere parkeerdruk dan 80%, wordt gestreefd het bezoekersparkeren in een parkeervoorziening op te vangen. Gecombineerd gebruik van een voorziening voor zowel bewoners- als bezoekers is mogelijk. Bij kleinschalige nieuwbouwprojecten (bijvoorbeeld 5 of 8 woningen) is voor wat betreft bezoekers geen sprake van een substantiële parkeervraag. De reguliere (fiscale) parkeerregulering is voldoende toereikende om parkeeroverlast in de buurt te voorkomen.
- bij een functie- bestemmingswijziging waarbij sprake is van een substantiële extra parkeervraag ten opzichte van de vorige situatie wordt een maatwerkoplossing gezocht indien het technisch en/of economisch niet haalbaar is deze extra vraag op te vangen in een parkeervoorziening;
- de parkeernormen zijn bij de transitie van huur- naar koopwoningen of andersom niet van toepassing.

15. Gemarkerde gehandicaptenparkeerplaatsen

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

De beleidsregels *gemarkeerde gehandicaptenparkeerplaatsen* die door het voormalig stadsdeel Westerpark zijn vastgesteld worden overgenomen voor stadsdeel West. In concreto bevatten de beleidsregels procedurele en administratieve afspraken voor het aanleggen van gemarkeerde gehandicaptenparkeerplaatsen als ook de voorwaarden en criteria waaraan voldaan dient te worden voordat een parkeerplaats wordt toegewezen.

16. Laden en lossen

- de venstertijden van laden en lossen worden niet geharmoniseerd. Winkels hebben een verschillende bevoorradingsprofiel waardoor maatwerk is vereist;
- als richtlijn voor de laad- en losvenstertijden wordt een bandbreedte van 07:00 tot 19:00 gehanteerd;
- voor aanvragen van nieuwe laad en losplaatsen is een afwegingskader opgesteld. Hieraan liggen twee principes ten grondslag:
 - Alle ondernemers in het stadsdeel moeten in staat zijn hun winkel/bedrijf te bevoorraden;
 - De manier waarop het laden en lossen wordt georganiseerd levert zo min mogelijk hinder op voor de overige belanghebbenden.
- Nieuwe laad en losplaatsen worden standaard voorzien van een witte kruismarkering.

17. Afmeting langsparkeerplaatsen bij herprofileringen

Bij toekomstige herprofileringen geldt als richtlijn dat parkeerplaatsen voor heel stadsdeel West 5,0 meter worden (conform puccinimethode) en indien mogelijk minimaal 2,0 meter breed.

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Bijlagen

Bijlage 1:	Stedelijk beleidskader
Bijlage 2:	Beleidsnota's van de voormalige stadsdelen
Bijlage 3:	Garages in stadsdeel West
Bijlage 4:	Overzicht parkeervergunningen en -kaarten
Bijlage 5:	Overzicht gebiedsindeling en het hoofdnet
Bijlage 6:	Parkeerdruk
Bijlage 7:	Afwegingskader laden en lossen stadsdeel West
Bijlage 8:	Overzicht venstertijden laad en losplaatsen
Bijlage 9:	Overzicht elektrische oplaadpunten

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

BIJLAGE 1 STEDELIJK BELEIDSKADER

Structuurvisie Amsterdam 2040; Economisch Sterk en Duurzaam

In de structuurvisie Amsterdam 2040 is de visie op de ruimtelijke ontwikkelingsrichting voor de hele gemeente beschreven tot het jaar 2040. Voor de stadsdelen is deze visie als richting meegegeven voor het te voeren beleid. Op het gebied van parkeren wordt vooral een verbinding gemaakt met de openbare ruimte:

- Er dient meer ruimte en veiligheid voor voetgangers en fietsers te komen binnen grote delen van de ring A10.
- Voor een deel van de op straat te saneren parkeerplaatsen zullen alternatieven in de vorm van garagevoorzieningen moeten komen.
- Voor incidentele bezoekers en toeristen voldoet een parkeerplaats aan de rand van de stad, vanwaar men verder kan reizen met verschillende vormen van openbaar vervoer of met de fiets.
- Door middel van pilots kan geëxperimenteerd worden met verschillende vormen van autoluw maken van buurten en straten, in combinatie met het verbeteren van alternatieven.

Verder wordt in de structuurvisie verwezen naar het structuurplan 2003 'kiezen voor stedelijkheid', waarin de doelstellingen van het Locatiebeleid zijn opgenomen (zie onderstaand)

Locatiebeleid Amsterdam; aanvullend toetsingskader van het Structuurplan (2003)

In het Locatiebeleid Amsterdam staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Tevens legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast. De doelstelling is het autogebruik ten gunste van een betere doorstroming voor het zakelijke en noodzakelijke verkeer terug te dringen. Voor nieuw te ontwikkelen, te transformeren of sterk te intensiveren gebieden zal een *parkeerbalans* worden opgesteld. Hierin wordt het totaal aantal parkeerplaatsen in een gebied bepaald door het bouwvolume te vermenigvuldigen met de voor het desbetreffende milieutype geldende parkeernorm, gecorrigeerd voor de mate van dubbelgebruik voor verschillende functies. Het Amsterdamse locatiebeleid past binnen de in het RVVP (Regionaal Verkeer en Vervoersplan, Stadsregio Amsterdam) gestelde kaders.

Nota Herijking Parkeerbeleid (parkeren is manoeuvreren; 2001); Parkeerverordening 2009; Verordening parkeerbelastingen (2011)

Uitgangspunt voor het huidige parkeerbeleid in Amsterdam is de *Nota herijking Parkeerbeleid; Parkeren is Manoeuvreren*, waarin de bevoegdhedenverdeling tussen de centrale stad en de stadsdelen en het instrumentarium van de parkeerregulering is geregeld. In het raadsbesluit *menukaart parkeerregelingen* (2004), waarin deze bevoegdhedenverdeling verder is uitgewerkt, wordt het subsidiariteitsbeginsel aangehaald: 'centraal wat centraal moet, decentraal wat decentraal kan'. De *menukaart parkeerregelingen* gold als leidraad voor de *Parkeerverordening* en *Verordening Parkeerbelastingen*. Onder meer de volgende onderdelen van het parkeerbeleid worden centraalstedelijk vastgesteld:

- de parkeertarieven;
- de bloktijden;
- de kaders van het vergunningregime;
- de wegsleepregeling;

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

- het goedkeuren van eventueel te houden experimenten;
- het P+R beleid

Hoewel de autonome beleidsvrijheid van de stadsdelen op het gebied van parkeren bescheiden is, heeft het stadsdeel op bepaalde onderdelen van het parkeerbeleid wel degelijk grote invloed. Het stadsdeel is verantwoordelijk voor de invoering, inrichting, handhaving en communicatie van fiscale parkeerregelingen. In het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening geeft het stadsdeel nadere invulling op de wijze van parkeervergunningverlening (zie onderstaand). Wijzigingen in het regime waarover het stadsdeel niet bevoegd is dienen door middel van *zwaarwegende adviezen* of experimentaanvragen voorgelegd te worden aan het college van B&W.

Verordening mobiliteitsfondsen Amsterdam (2008)

In de verordening mobiliteitsfondsen is de voeding, het beheer en de besteding van fondsen voor parkeerinkomsten geregeld. Het Centraal Mobiliteitsfonds Amsterdam is de bestemmingsreserve op de gemeentebegroting; het stadsdeelparkeerfonds is de bestemmingsreserve op de begroting van het stadsdeel. Voor deze laatste geldt dat de voeding bestaat uit de opbrengsten uit naheffingsaanslagen alsmede het restant van de brutofiscale parkeeropbrengsten dat niet wordt afgedragen aan het Centraal Mobiliteitsfonds. De parkeeropbrengsten worden aangewend als dekkingsbron voor de kosten en inning, administratie en handhaving van de parkeervoorschriften én maatregelen ten behoeve van het verkeers- en vervoerbeleid die het centrale verkeers- en vervoerbeleid niet tegenwerken.

Voorrang voor een gezonde stad (2008)

Het plan Voorrang voor een Gezonde Stad (VGS) bevat een uitgebreid pakket aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren voor de gezondheid van de Amsterdammer. Het is een samengesteld pakket van bron-, tarief-, en aanvullende maatregelen waarbij de bereikbaarheid van de stad centraal staat en de wens om de stad zowel sociaal als economisch verder te ontwikkelen. De maatregelen zijn vooral gericht op minder en schoner autoverkeer in het gebied binnen de ring A10 (invoering milieuzone voor vrachtverkeer, premie sloop vervuilende auto's en uitbreiding P+R plaatsen). Meest ingrijpende maatregel van VGS betrof de verhoging van de parkeertarieven volgens het principe 'hoe dichter bij het centrum, hoe hoger de prijs'. Deze tariefsverhogingen zijn opgenomen in de Verordening Parkeerbelastingen.

Herijking parkeernota centrale stad

Eind 2012 wordt de parkeernota van de centrale stad verwacht. Het is momenteel niet bekend wat hierin wordt opgenomen.

BIJLAGE 2 BELEIDSNOTA'S VAN DE VOORMALIGE STADSDELENDe Baarsjes: Parkeernota 2008 – 2013 (25 maart 2008)

Speerpunt in de Baarsjes is de hoge parkeerdruk te verminderen en tegelijk de openbare ruimte te verbeteren en de luchtkwaliteit te waarborgen. Gestreefd wordt naar het bouwen van inpandige parkeerplaatsen en naar een toename van het gebruik van fiets en deelauto's. In het toenmalige programma-akkoord is vastgesteld 500 inpandige parkeerplaatsen te realiseren. In de Baarsjes gold als uitgangspunt voor de parkeercapaciteit dat deze bij herprofileringen en herinrichtingen gelijk blijft, mits er goede redenen zijn om hiervan af te wijken. Voor gebouwde parkeervoorzieningen (bewonersparkeergarages) is de verhouding 2:1 gehanteerd. Per twee ondergrondse parkeerplaatsen wordt één plaats opgeheven op het maaiveld.

De parkeernormen – de normen die verplichtend wordt opgelegd aan de ontwikkelaar van nieuwbouw - zijn overgenomen van de CROW (ASVV 2004). Voor elke koopwoning dient 1 parkeerplaats gerealiseerd te worden en 0,7 parkeerplaats voor een sociale huurwoning.

Afwijken van de normen is echter ook mogelijk indien:

- het realiseren van parkeergelegenheid technisch niet mogelijk is;
- het bouwproject een kleine omvang heeft;
- dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is;
- op een andere wijze in de benodigde parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien;
- er een mogelijkheid is tot het realiseren van een overcapaciteit in de parkeergelegenheid die gebruikt kan worden ten gunste van parkeerders in de openbare ruimte uit de omgeving (de zgn *plusplaatsen*).

Voor parkeerplaatsen bij koopwoningen in een nieuw complex is aanbevolen dat parkeerplaatsen kadastraal aan de woningen gekoppeld dienen te worden en eigenaren van koopwoningen waaraan een parkeerplaats is gekoppeld geen recht hebben op een parkeervergunning (conform de parkeerverordening)

Bij sociale huurwoningen geldt dat bewoners geen hebben recht op een parkeervergunning op straat, maar wel tegen vergunningtarief een abonnement in de parkeergarages onder hun woning krijgen.

In het rapport 'strategische keuze inpandige parkeerplaatsen' van IBA worden acht locaties aanbevolen om de mate van geschiktheid te onderzoeken voor een ondergrondse parkeervoorziening:

1. Hoofdweg 360
2. Onder middenplantsoen / rijweg Willem de Zwijgerlaan
3. Jan Maijenplein
4. Onder Admiralengracht Noord
5. Balbaoplein
6. Carré Geuzenstraat
7. Carré Antillenstraat
8. Columbusplein

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel de Baarsjes heeft aanbevolen om voor de locaties 2, 3 en 4 een onderzoek te starten.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Westerpark: Parkeerbeleidsnotitie; de openbare ruimte herwinnen (26 april 2006)

In Westerpark is voor het parkeerbeleid gekozen voor de inzet van vier bouwstenen:

1. vrijmaken van openbare ruimte voor voetgangers, kinderen, ouderen, fietsers en groenvoorzieningen door vermindering van het parkeren op straat;

Voorgesteld is om wensbeelden vast te stellen voor buurten en buurtdelen. Op basis hiervan kan worden vastgesteld welk aandeel van de ruimte tussen de gevels in een straat in ieder geval beschikbaar moet zijn voor voetgangers, fietsers en groen. De wensbeelden geven een grove indicatie van het aantal parkeerplaatsen dat in die buurten op straat moet worden opgeheven. Hierbij dient benadrukt te worden dat er geen parkeerplaatsen worden opgeheven als er niet concreet zicht is op compensatie. Hiervoor zijn de volgende mogelijkheden opgegeven:

- het bouwen van garages voor buurtparkeren;
- nieuwbouwprojecten koppelen aan de verkoop van parkeerplekken;
- extra parkeerplekken in nieuwbouwblokken voor buurtparkeren;
- dubbel of medegebruik bevorderen.

2. bevorderen van minder eigendom van auto's door het aanbieden van alternatieven;

Hierbij gaat het om het stimuleren van autodelen, maatregelen ter bevordering van fietsgebruik en het bepleiten van het handhaven van een fijnmazig openbaar vervoer.

3. een eerlijke verdeling van de vergunningen voor parkeren op straat;

Hierbij gaat het onder meer om maatregelen die oneigenlijk gebruik van parkeervergunningen tegen gaan, de mogelijkheid het vergunningplafond te verhogen indien de wachtduur tot het verkrijgen van een parkeervergunning te veel oploopt en de indeling van Westerpark in zes vergunninggebieden.

4. beleid ten aanzien van grootschalig bezoekersparkeren

Hierbij gaat het om een parkeerverwijssysteem naar de bezoekersgarage aan de Van Slingelandtstraat (Westergasfabriekterrein) en verbeteringen in de toegankelijkheid van het park.

Bos en Lommer: Nota Parkeren 2005 (april 2005)

In de nota parkeren van stadsdeel Bos en Lommer is een duidelijk onderscheid gemaakt tussen enerzijds *straatparkeren* en anderzijds *gebouwd parkeren*.

Voor toekomstige ontwikkelingen geldt als uitgangspunt dat de parkeerplaatsen die op straat verdwijnen gecompenseerd moeten worden in gebouwde voorzieningen. In totaliteit blijft het aantal parkeerplaatsen dus gelijk. In de nota is onder meer bepaald dat de tarieven van vergunningen in 2006 worden gehandhaafd en dat tariefontwikkeling tot 2009 niet wordt vastgesteld, geen uitbreiding van de periode van betaald parkeren, geen splitsing van het vergunninggebied Bos en Lommer-1.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Voor nieuwbouwprojecten in Bos en Lommer is de volgende parkeernorm vastgelegd: 1,0 parkeerplaats per (koop/huur) woning in vrije sector, 0,5 per sociale huurwoning en 1,0 parkeerplaats per 125m² BVO kantoorruimte. Ook hier wordt dubbelgebruik van de parkeercapaciteit aangehaald als mogelijke oplossing om de financiële haalbaarheid van garages te vergroten. Wel wordt geconstateerd dat vaste gebruikers van de garage moeten kunnen beschikken over een parkeerplaats in de parkeergarage. Voorts is het uitgangspunt dat bewoners en bedrijven die de mogelijkheid hebben om een parkeerplaats in de parkeergarage te kopen of te huren geen recht hebben op een parkeervergunning.

Oud-West: herindeling (deel)vergunninggebieden (maart 2009)

In Oud-West is niet recent een parkeernota vastgesteld. Wel is in maart 2009 een notitie vastgesteld waarmee de (deel)vergunninggebieden zijn heringedeeld. Op grond van de wachttijstontwikkeling bleek dat de wachttijd tot het verkrijgen van een parkeervergunning in enkele deelvergunninggebieden (voorheen waren in Oud-West zeven deelvergunninggebieden) onaanvaardbaar lang werd. Op basis hiervan is besloten één vergunninggebied in te stellen en twee deelvergunninggebieden (noord en zuid). Ook is in de bestuursperiode 2006 – 2010 het beleid gewijzigd van aanvankelijk het laten toenemen van de parkeercapaciteit tot, na de tussentijdse bestuurswissel, het handhaven van de parkeercapaciteit (1 op 1 opheffen van parkeerplaatsen op het maaiveld die ondergronds zijn gerealiseerd). Voorts zijn de vergunningtarieven tot twee maal toe verhoogd ter financiering van parkeergarages (Staringpleingarage en Furore). Bewoners die de beschikking hebben over een parkeerplaats bij hun woning komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. In het Uitwerkingsbesluit 2009 van Oud-West zijn deze adressen uitgesloten van het vergunninggebied, waarbij voor het Furorecomplex (Eerste Constantijn Huygensstraat) de uitzondering is gemaakt dat bewoners van sociale huurwoningen wel in aanmerking te laten komen voor een parkeervergunning.

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

BIJLAGE 3 GARAGES IN STADSDEEL WEST

Garageplaatsen stadsdeel West (Westerpark en Oud-West)									
	Garage	Vergunning	# pp	Bestemd voor:	Tarief		Plaats garantie	Garage opgeleverd	Opmerking
					Categorie (*)	Per maand			
WP	Qpark Westerpark (Van Bleiswijkstraat)	Nee	110	F. Scholtenbuurt (alleen bewoners)	1. bewonersvergunning ingeleverd 2. wachtlijst / nog geen vergunning aangevraagd	€ 16,70 € 65,00	Ja Ja	Ja	
		Nee	60	Westerpark muv F Scholtenbuurt	Zonder vergunning	€ 130,-	Ja		
		Nee	310	Bezoekers	Bezoekers	nb	Nee		
		Nee	7	Spaarndammer / Zeeheldenbuurt	Niet vergunninggerechten Spaarndammer-, en Zeeheldenbuurt (incl. sociale huurders de Houtman)	€ 50,- (****)	Ja		
WP	De Houtman (Houtmankade 40)	Nee	63	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	Nb	Ja	Ja	
		Nee	27	F. Hendrikbuurt	1. bewonersvergunning ingeleverd 2. wachtlijst / nog geen vergunning aangevraagd	€ 16,70 € 50,-	Ja Ja		
		Nee	87	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	nb	Ja		
		Nee	97	Zeeheldenbuurt	Bewonersvergunning Bedrijfsvergunning	Alleen borg Alleen borg	Nee Nee		
WP	De Piramides (Marcantilaan)	Nee	97	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	nb	Ja	Ja	
		Nee	97	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	nb	Ja		
		Nee	97	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	nb	Ja		
		Nee	97	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	nb	Ja		
WP	Kop van Diemen (IJsde) (Barentszplein 12)	Ja	96	F. Scholtenbuurt	Bewonersvergunning	Alleen borg	Nee	Ja	
		Ja	108	Westerstaatsman	Bedrijfsvergunning	Alleen borg	Nee		
		Nee	97	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	nb	Ja		
		Nee	97	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	nb	Ja		
WP	Van Beuningenplein (van Beuningenplein)	Ja	96	F. Scholtenbuurt	Bewonersvergunning	Alleen borg	Nee	Ja	
		Ja	108	Westerstaatsman	Bedrijfsvergunning	Alleen borg	Nee		
		Nee	97	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	nb	Ja		
		Nee	97	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	nb	Ja		
OW	Furore (Eerste Constantijn Huygensstraat)	Ja	185	Oud-West	Bewonersvergunning Bedrijfsvergunning	Alleen borg Alleen borg	Nee Nee	Ja	
		Ja	185	Oud-West	Bewonersvergunning Bedrijfsvergunning	Alleen borg Alleen borg	Nee Nee		
		Nee	207	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	nb	Ja		
		Nee	207	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	nb	Ja		
OW	Staringplein	Ja	60	Oud-West	Bewonersvergunning	Alleen borg	Nee	Ja	

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

	(Staringplein)				Bedrijfsvergunning	Alleen borg	Nee		
OW	Zocherstraat (Zocherstraat)	Ja	46	Oud-West	Bewonersvergunning + €5,- per 24 uur Bedrijfsvergunning + €5,- per 24 uur	Alleen borg Alleen borg	Nee Nee	Ja	wordt beschikbaar gesteld voor ringparkeren
		Nee	10	David Lloyd	Sportschool	nb	Ja		
WP	Singelgracht (Nassaukade)	Ja	400	F. Hendrik-, en Hugo de Grootbuurt	Bewonersvergunning Bedrijfsvergunning	Nvt (**) Nvt (**)	Nee Nee	2014 (***)	
					Bezoekers	Nvt (**)	Nee		
		Ja	400	Stadsdeel Centrum	Vergunninghouders en bezoekers	nb	Nee		
WP	Pontsteiger (Tasmanstraat)		230	Spaarndammer / Zeeheldenbuurt	Bewonersvergunning Bedrijfsvergunning	Alleen borg Alleen borg	Nee Nee	in ontwikkeling	
OW	de Hallen (Bilderdijkkade / Kwakersstraat)	Ja	380	Oud-West	Bewonersvergunning Bedrijfsvergunning	Nvt (**) Nvt (**)	Nee Nee	in ontwikkeling	
		Nee	270	Bezoekers	Bezoekers	Nb	Nee		
BA	Mercatorplein (Mercatorplein 2a-2b)	Ja	100	de Baarsjes (BAA1)	Bewonersvergunning Bedrijfsvergunning	Alleen borg Alleen borg	Nee Nee	Ja	wordt beschikbaar gesteld voor ringparkeren
		Nee	100	bezoekers	bezoekers	nb	nee		
BA	De Wending (Lodewijk Boisotstraat 45A)	Ja	78	de Baarsjes (BAA1)	Bewonersvergunning Bedrijfsvergunning	Alleen borg Alleen borg	Nee Nee	2012 (***)	
		Nee	80	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	Nb	Ja		
BA	Piri Reis (Baarsjesweg)	Ja	111	de Baarsjes (BAA1)	Bewonersvergunning Bedrijfsvergunning	Alleen borg Alleen borg	Nee Nee	2011 (***)	
		Nee	95 (min)	Bewoners appartementen	Bewoners appartementen	Nb	Ja		
BA	Surinameplein (Surinameplein)	Nb	nb	nb	nb	nb (**)	nb	in ontwikkeling	
WP	Ab 25 (Van Hogendorpstraat 93 t/m 115)	Ja	25	Staatsliedenbuurt	Vergunninghouders die hun vergunning inleveren	nmb	Ja	2012 (***)	

(*) Categorie 1 heeft voorrang op categorie 2

(**) garage is nog in ontwikkeling

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

(***) naar verwachting

(****) Sociale huurders betalen aan West €50,- die met aftrek van het vergunningtarief wordt terugbetaald door de woningbouwvereniging

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

BIJLAGE 4 OVERZICHT PARKEERVERGUNNINGEN EN -KAARTEN

Parkeervergunningen en -kaarten (Parkeerverordening Amsterdam 2009)

Soorten parkeervergunningen	Korte (niet juridisch) omschrijving	Vergunning op code?	Vergunning-plafond	Stadsdeel / (deel)vergunninggebied	Maximaal aantal	
bewonersvergunning	Parkeervergunning voor een in een vergunninggebied woonachtige bewoner	niet mogelijk	ja	Bos en Lommer	2 (*)	per huishouden
				De Baarsjes	1	per huishouden
				Oud-West	1	per huishouden
				Westerpark	1	per huishouden
bedrijfsvergunning	Parkeervergunning voor een bedrijf dat is gelegen in een vergunningsgebied	mogelijk	ja	Bos en Lommer 1 en 5 (**)	1	per 10 werknemers
				Bos en Lommer 2	geen norm	tot het vergunningplafond is bereikt
				Bos en Lommer 3 en 4	1	per 5 werknemers
				De Baarsjes	1	per 10 werknemers
				Oud-West	1	per 10 werknemers
				Westerpark 5	geen norm	tot het vergunningplafond is bereikt
overloopvergunning	Parkeervergunning voor een overloopvergunninggebied gedurende de periode dat men op de wachtlijst staat	niet mogelijk	ja	Westerpark 1,2,3,4	1	per 10 werknemers
				Bos en Lommer	1	per huishouden
				De Baarsjes	1	per huishouden
					1	per 10 werknemers (bedrijfsvergunning)
				Oud-West	1	per huishouden
sportverenigingvergunning	Parkeervergunning voor een niet-commerciele, bij de NOC-NCK erkende, sportorganisatie gevestigd in een vergunninggebied	mogelijk	nee	Westerpark	1	per huishouden
				Bos en Lommer	10	per vereniging
				De Baarsjes	10	per vereniging
				Oud-West	0	
volkstuintvergunning	Parkeervergunning ten behoeve van een volkstuintcomplex	mogelijk	nee	Westerpark	10	per vereniging
				Bos en Lommer	1	per drie percelen
				De Baarsjes	0	
				Oud-West	0	
hulpverlenersvergunning	Parkeervergunning die wordt verleend	mogelijk	nee	Westerpark	0	
				Bos en Lommer	1	per vijf werknemers (max 15)

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

	aan een huisarts, verloskundige of een professionele zorg- of hulpverleningsinstelling			De Baarsjes	1	per vijf werknemers (max 15)
				Oud-West	1	per vijf werknemers (max 15)
				Westerpark	1	per vijf werknemers (max 15)
milieuparkeervergunning voor bewoners (***)	Parkeervergunning voor een in een vergunninggebied woonachtige bewoner die in het bezit is van een milieuvriendelijke auto	niet mogelijk	Ja	Bos en Lommer	0	
				De Baarsjes	0	
				Oud-West	0	
				Westerpark	0	
milieuparkeervergunning voor bedrijven (***)	Parkeervergunning voor een bedrijf gelegen in een vergunningsgebied dat in het bezit is van een milieuvriendelijke auto	mogelijk	ja	Bos en Lommer	0	
				De Baarsjes	0	
				Oud-West	0	
				Westerpark	0	
maatschappelijke vergunning	Parkeervergunning voor een zorginstelling, een basis- of voortgezet onderwijsinstelling, een bureau van de Politie Amsterdam-Amstelland	mogelijk	nee	Bos en Lommer	1	per 10 werknemers (afh van gebiedsindeling)
				De Baarsjes	1	per 10 werknemers
				Oud-West	1	per 10 werknemers
				Westerpark	1	per 10 werknemers
Vergunning voor ambulante handelaar	Parkeervergunning voor een markthandelaar (Ten Katemarkt) die minimaal drie dagen per week werkzaam is in het vergunninggebied	niet mogelijk	Ja	Bos en Lommer	0	per ambulante handelaar
				De Baarsjes	0	per ambulante handelaar
				Oud-West	1	per ambulante handelaar
				Westerpark	0	per ambulante handelaar
autodeelvergunning	Parkeervergunning voor een deelauto indien aan de desbetreffende autodeelorganisatie een belanghebbendenparkeerplaats is toegekend in het vergunninggebied	mogelijk	nee	Bos en Lommer	1	per belanghebbenden parkeerplaats
				De Baarsjes	1	per belanghebbenden parkeerplaats
				Oud-West	1	per belanghebbenden parkeerplaats
				Westerpark	1	per belanghebbenden parkeerplaats
stadsbrede autodeelvergunning	Parkeervergunning voor een deelauto, die voldoet aan bepaalde milieunormen, indien aan de desbetreffende autodeelorganisatie een belanghebbendenparkeerplaats is toegekend binnen Amsterdam.	mogelijk	nee	Bos en Lommer	1	per belanghebbenden parkeerplaats
				De Baarsjes	1	per belanghebbenden parkeerplaats
				Oud-West	1	per belanghebbenden parkeerplaats
				Westerpark	1	per belanghebbenden parkeerplaats
mantelzorgvergunning	Parkeervergunning die wordt verleend aan een bewoner die mantelzorg heeft	niet mogelijk	nee	Bos en Lommer	1	per mantelzorgbehoefte, max 3 kentekens
				De Baarsjes	1	per mantelzorgbehoefte, max 3 kentekens
				Oud-West	1	per mantelzorgbehoefte, max 3 kentekens

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

GA-parkeervergunning (Bestuurder)	Parkeervergunning die wordt verleend aan een bewoner die in het bezit is van een Europese gehandicaptenparkeerkaart en zelf de bestuurder is van de auto. De vergunning kan in de hele stad worden gebruikt.	niet mogelijk	nee	Westerpark	1	per mantelzorgbehoefte, max 3 kentekens
				Bos en Lommer	1	per gehandicapte bewoner
				De Baarsjes	1	per gehandicapte bewoner
				Oud-West	1	per gehandicapte bewoner
				Westerpark	1	per gehandicapte bewoner
GA-parkeervergunning (Passagier)	Parkeervergunning die wordt verleend aan een bewoner die in het bezit is van een Europese gehandicaptenparkeerkaart (passagier). De vergunning kan in de hele stad worden gebruikt.	niet mogelijk / het betreft een papieren vergunning.	nee	Bos en Lommer	1	per gehandicapte bewoner, max 3 kentekens
				De Baarsjes	1	per gehandicapte bewoner, max 3 kentekens
				Oud-West	1	per gehandicapte bewoner, max 3 kentekens
				Westerpark	1	per gehandicapte bewoner, max 3 kentekens

Bijzondere vergunningen	Korte omschrijving (niet juridisch)	Vergunning op code?	Vergunning-plafond		Maximaal aantal	
kraskaartvergunning	Vergunning die wordt verleend aan een aan een 65+ bewoner en aan gehandicapte bewoners die blijkens medische indicatie aangewezen zijn op vervoer door derden	nvt	nee	Bos en Lommer	1	Per aanvrager
					1	Per aanvrager
				De Baarsjes	1	Per aanvrager
				Oud-West		
				Westerpark	1	Per aanvrager
belanghebbenden vergunning	de belanghebbendenvergunning geeft recht op het parkeren op een specifiek omschreven belanghebbendenparkeerplaats	Mogelijk	nee	Bos en Lommer	2	per belanghebbenden parkeerplaats
				De Baarsjes	5	per belanghebbenden parkeerplaats
				Oud-West	nb	te bepalen door het DB
				Westerpark	1	per belanghebbenden parkeerplaats
Belanghebbenden parkeerplaats	Parkeerplaats, niet zijnde een parkeerapparatuurplaats, waarvoor geen parkeerbelasting wordt geheven. Een belanghebbendenparkeervergunning geeft het exclusieve recht op deze specifiek omschreven parkeerplaats te parkeren.	Nvt	Nvt	Bos en Lommer	2	voor artsen en verloskundigen (praktijkadres)
					1	voor verloskundigen (huisadres)
					nb	Autodelen (E9): te bepalen door het DB
				De Baarsjes	2	voor artsen en verloskundigen (bij woon en/of praktijkadres)
					1	voor consuls (consuladres / consulaat)

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

				Oud-West	3	voor artsen (praktijkadres)
					1	voor verloskundigen (huisadres)
				Westerpark	1	voor artsen / verloskundigen bij huisadres óf praktijkadres

Parkeerkaarten (tbv niet-vergunninghouders of bezoekers)	
Minuten-, dag-, dagdeel-, avond-, week- of maandkaarten	
Kraskaarten	Bezoek van houders van een kraskaartvergunning kunnen tegen gereduceerd tarief parkeren
Toeristenkaarten	Ten behoeve van de in de gemeente verblijvende hotelgasten
gehandicaptenjaarkaarten	Ten behoeve van houders van een Europese gehandicaptenparkeerkaart, niet zijnde bewoners

(*) onder bepaalde specifieke voorwaarden:

(1) Bos 1,2 en 5: twee personen woonachtig vanaf 1 okt 1997 / Bos 3 en 4: beide op 1 juli 1999 woonachtig

(2) beide personen zijn werkzaam buiten de gemeente Amsterdam (de reistijd v.e. enkele reis per OV > 1,5 uur

(3) door een werkgever ter beschikking gesteld bedrijfsvoertuig die nodig is voor gereedschappen ivm werkzaamheden of personenbusjes die in opdracht worden gebruikt voor het vervoer van scholieren en/of ouderen

(4) Indien met had kunnen bezitten over een stallingsplaats vervalt het recht op een twee parkeervergunning

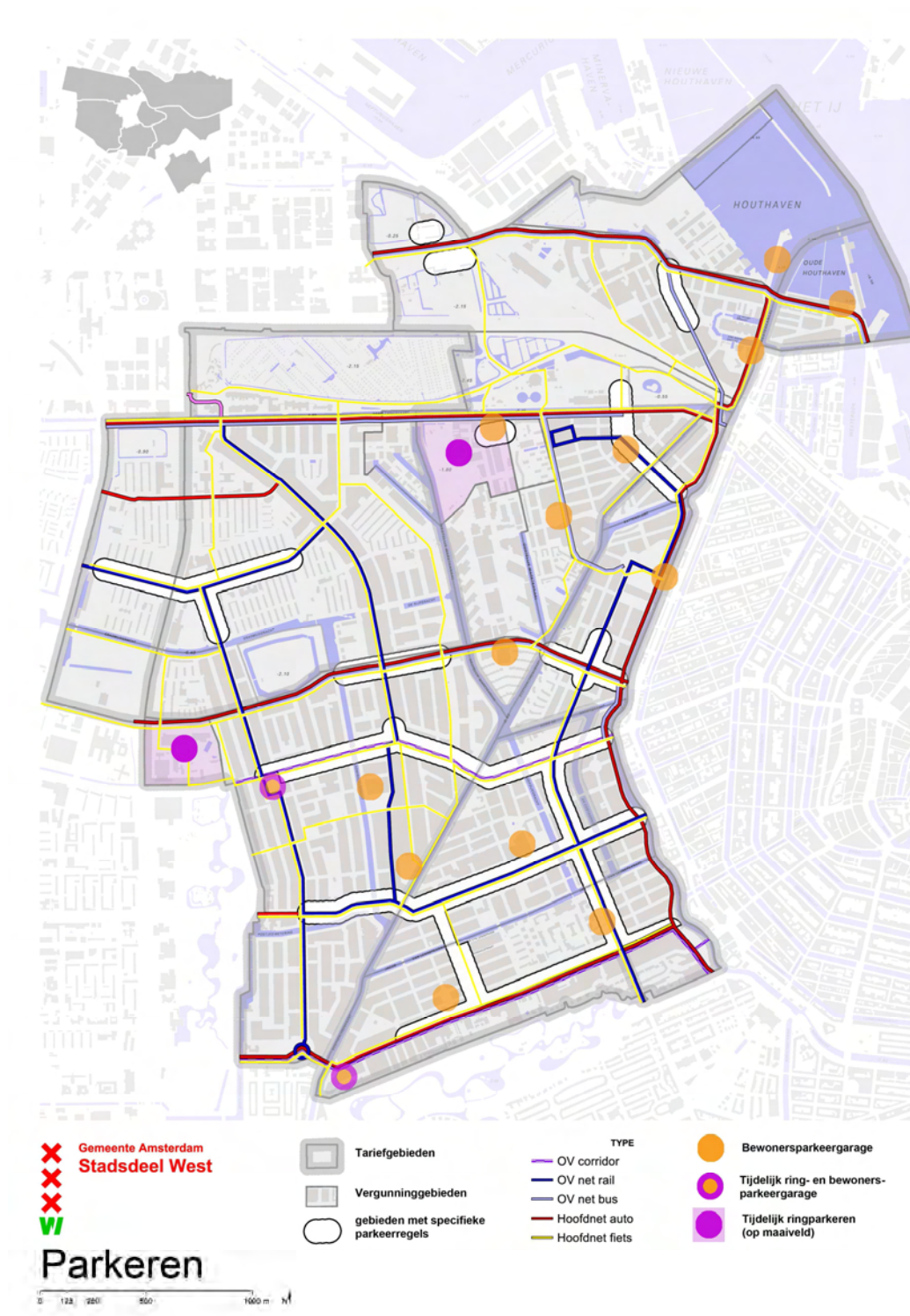
(**) muv de bedrijven gevestigd aan de even zijde van de W. de Zwijgerlaan. Hiervoor geldt geen norm, anders dan het vergunningplafond

(***) De milieuparkeervergunning is ingevoerd als pilot in de Baarsjes en Westerpark (experiment van de parkeerverordening). Naar verwachting wordt de milieuparkeervergunning beschikbaar gesteld voor elektrische auto's

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

BIJLAGE 5 OVERZICHT GEBIEDSINDELING EN HET HOOFDNET



Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

BIJLAGE 6 PARKEERDRUK

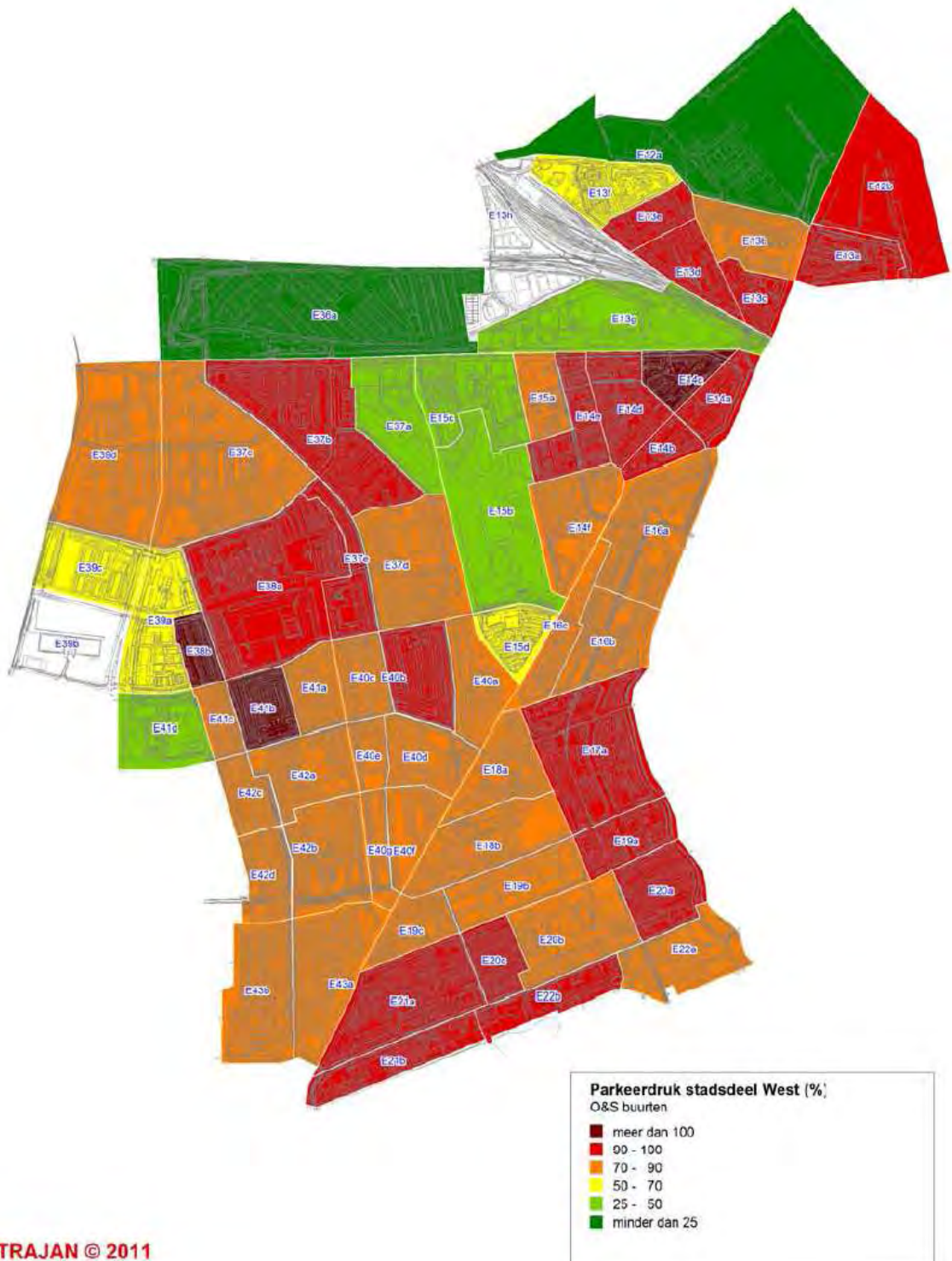
Parkeerdruk per vergunninggebied	Totaal	foutparkeerders
De Baarsjes	83,8%	1,1%
BAA1 : Jan Majjenbuurt / Mercatorbuurt / Postjesbuurt / gedeelte van de Orteliusbuurt	85,4%	1,1%
BAA2: Orteliusbuurt (ten noorden van Rembrandtpark)	29,3%	0,0%
Bos en Lommer	77,8%	1,2%
BOS1: Sloterdijk / Volkstuinen West / Gibraltar / Gulden Winckel / Erasmuspark / Landlust	81,8%	1,3%
BOS2: Bedrijventerrein Landlust	21,5%	9,1%
BOS3: Laan van Spartaan	0,0%	0,0%
BOS4: Kolenkit	73,0%	3,0%
BOS5: Bos en Lommerplantsoen	40,6%	0,0%
Oud-West	86,6%	0,8%
OW20: Oud-West Noord	84,0%	0,9%
OW21: Oud-West Zuid	89,3%	0,8%
Westerpark	76,5%	1,1%
WP60a: Staatslieden, Frederik Hendrik en Hugo de Grootbuurt	82,3%	0,8%
WP60b: Fannius Scholtenbuurt	94,0%	1,3%
WP60c: Witteneiland	89,4%	1,0%
WP60d: Westerstaatsman	86,5%	0,7%
WP61a: Spaarndammer en zeeheldenbuurt	80,3%	1,1%
WP61b: Zeeheldenbuurt	88,8%	0,6%
WP61c: Houthaven	20,7%	1,1%
WP62: GWL terrein	90,7%	0,0%
WP63: Westerkwartier	11,2%	0,0%
WP64: Marcanti eiland	67,8%	4,7%

Parkeerdruk per (deel)vergunninggebied (meting parkeerdruk en capaciteit 2011 stadsdeel West, Trajan)

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Parkeerdruk stadsdeel West



Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Parkeerdruk Bos en Lommer



Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Parkeerdruk De Baarsjes



Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Parkeerdruk Oud-West



Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

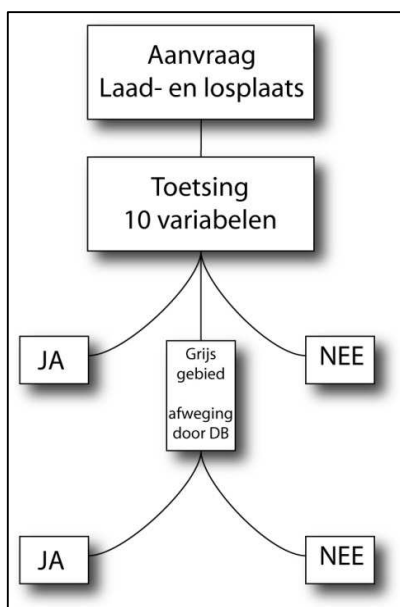
Parkeerdruk Westerpark



BIJLAGE 7 AFWEGINGSKADER LADEN EN LOSSEN STADSDEEL WEST

Onderstaand worden de verscheidene variabelen toegelicht. Voor alle aanvragen wordt aangegeven wat de beoordeling van die specifieke situatie is voor de 10 variabelen. In de meeste gevallen leidt die beoordeling tot een duidelijk 'ja' of 'nee' besluit van het DB, in een aantal gevallen (het grijze gebied) zal dat minder duidelijk liggen. Het Dagelijks Bestuur neemt dan een besluit dat onderbouwd wordt, uitgaande van de bovengenoemde variabelen.

Het beoordelingsschema ziet er dan als volgt uit:



Met deze uitwerking is duidelijk op welke variabelen een aanvraag wordt beoordeeld en maakt de waardering van die variabelen per aanvraag helder waarom in elke specifieke situatie het specifieke besluit is genomen. De discretionaire bevoegdheid om het besluit te nemen ligt bij het DB.

In geval er een negatief besluit valt wordt voor de betreffende situatie aangegeven hoe om te gaan met het onderliggende laad- en losprobleem. Het stadsdeel zoekt naar een alternatieve oplossing voor de betreffende ondernemer zodat binnen de wet geladen en gelost kan worden.

1. Intensiteit auto/fiets

De intensiteit van auto en fietsverkeer rond de betreffende locatie is van invloed op de vraag of een laad- en losplaats wordt gehonoreerd. Daar waar de intensiteit van het autoverkeer hoog is, levert de aanleg van een laad- en losplaats een bijdrage aan de doorstroming van het verkeer. Wanneer de intensiteit van het fietsverkeer hoog is, levert de aanleg van een laad- en losplaats een bijdrage aan de verkeersveiligheid. Als voorbeeld geldt de Overtoom. Uitgaande van de intensiteiten heeft laden en lossen op de rijbaan een sterk negatief effect op de doorstroming en de verkeersveiligheid.

2. Snelheidsregime

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Het snelheidsregime is een factor die mede bepalend is voor het al dan niet honoreren van een aanvraag voor een laad- en losplaats. In het wegcategoriseringsplan zijn de doorgaande gebiedsontsluitingswegen benoemd. Voor deze wegen is een 50 km/uur regime vastgesteld. De doorstroming is hier belangrijk (los van de intensiteit). Op deze wegen zijn laad- en losbewegingen op de rijbaan storend in dit uitgangspunt. In woonstraten waar in twee richtingen kan worden gereden zijn laad- en los bewegingen op de rijbaan niet storend op het functioneren van de straat.

3. Verkeersveiligheid

Het al dan niet realiseren van een laad- en losplaats heeft invloed op de verkeersveiligheid. Enerzijds kan het niet realiseren van een plaats leiden tot verkeersonveiligheid, bijvoorbeeld als daardoor vrachtauto's op plaatsen staan te laden en lossen waardoor het overzicht voor andere verkeersdeelnemers slechter wordt, of op het trottoir of fietspad geladen en gelost wordt. Anderzijds dient ook een te realiseren laad- en losplaats geen uitzichtproblemen te veroorzaken en zal bij de plaatsbepaling dit onderdeel gewogen worden. Een laad- en losplaats vlak voor een zijstraat kan bijvoorbeeld tot uitzicht problemen leiden.

4. Verwachte gebruik

Een aanvraag wordt alleen gehonoreerd als er aantoonbaar veel gebruik van gemaakt zal worden. Het moet dan gaan om structureel, meerdere laad- en loshandelingen per bloktijd of één van de laad- en loshandelingen duurt langer dan 20 minuten. Voldoet een aanvraag niet aan dit gebruikscriterium dan wordt het laden en lossen als incidenteel beschouwd en wordt de aanvraag afgewezen. Overigens gaat het daarbij uitsluitend om bevoorrading van de onderneming.

5. Verwachte gebruikstijden

Uitgangspunt in West is dat laad- en loshavens niet 24 uur per dag gereserveerd zijn ten behoeve van laden en lossen maar ook voor een deel beschikbaar zijn als parkeerruimte. In principe is een aantal venstertijden zijn mogelijk:

- a) de laad- en losplaats mag gebruikt worden van maandag tot en met vrijdag;
- b) de laad- en losplaats mag gebruikt worden tussen 9.00 en 16.00 uur;
- c) de werkingstijd van een laad- en losplaats wordt beperkt tot drie bloktijden waarbinnen de laad- en loshandelingen moeten plaatsvinden: 9.00 – 12.00 uur of 12.00 – 14.00 uur of 14.00 – 16.00 uur;
- d) de laad- en losplaatsen die zich in dezelfde straat bevinden, krijgen dezelfde venstertijden;
- e) in voetgangersgebieden of daar waar laden en lossen op het trottoir plaatsvindt dit alleen toe te staan van 7.00 tot 11.00 uur.
- f) In een straat worden de venstertijden waar mogelijk gelijk getrokken om de duidelijkheid voor de gebruikers te vergroten.

Het is mogelijk van deze voorkeurstijden af te wijken, bijvoorbeeld in het geval van een supermarkt die op zaterdag ook bevoorraadt dient te worden.

6. Relatie met laden en lossen in de omgeving

Of op een bepaalde plek een laad- en losplaats gerealiseerd wordt, is mede afhankelijk van de vraag wat er in de omgeving aan laad- en losmogelijkheden bestaan. Het gaat daarbij om laad- en losplaatsen in de buurt maar ook om alternatieve mogelijkheden. Ook wordt gekeken naar de meest efficiënte locatie zodat meerdere ondernemers gebruik kunnen maken van dezelfde voorziening. Zo lang het besluit geen gevolgen heeft voor overige wetgeving wordt een aanvraag niet gehonoreerd indien de plaats binnen 100 meter van een andere laad- en losplaats ligt.

7. Gevolgen voor de parkeersituatie

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Het maken van een laad- en losplaats heeft altijd negatieve gevolgen voor de parkeersituatie. De plaats zal in ieder geval een deel van de tijd niet (meer) beschikbaar zijn voor parkeren. In het gehele stadsdeel is de parkeerdruk hoog. Wel is het zo dat bijvoorbeeld een teveel aan laad- en losplaatsen kan leiden tot een zodanig tekort aan parkeerplaatsen dat het functioneren van de overige functies bedreigd wordt.

8. Ruimtelijke situatie

Het kan voorkomen dat de locatie waar een mogelijke laad- en losplaats wordt gerealiseerd niet geschikt is vanwege ruimtelijke uitgangspunten. In een dergelijk geval wordt gekeken of de locatie zodanig gewijzigd kan worden dat aan deze uitgangspunten tegemoet kan worden gekomen.

9. Wet- en regelgeving

De aanvraag wordt gecheckt op relevante wet- en regelgeving waar de ondernemer mee te maken krijgt. Voorbeelden zijn de Warenwet, de HACCP (dit laatste betreft bedrijfsgebonden risico-inventarisaties voor voedingsmiddelen) of de Arbowet als het gaat om dragen van zware goederen. Dit kan tot gevolg hebben dat ondanks negatieve scores op andere variabelen een aanvraag toch gehonoreerd wordt.

10. Onvoorziene omstandigheden

Veranderingen in de openbare ruimte is in het stadsdeel West vrijwel altijd een afweging van tegenstrijdige belangen. Er kunnen situaties ontstaan waarbij van te voren niet is in te schatten wat die belangenafweging zou moeten zijn. Onder de noemer “onvoorziene omstandigheden” kunnen belangenafwegingen plaats vinden die niet onder de bovengenoemde 9 variabelen vallen.

De aanvraag

Om inzicht te krijgen in de behoefte voor een laad- en losplaats is de volgende informatie nodig:

- De dagen wanneer wordt geladen en gelost;
- De tijden wanneer wordt geladen en gelost;
- De frequentie waarmee wordt geladen en gelost;
- Hoe lang de laad- en loshandelingen duren;
- De aard van de goederen;
- De grootte van de te laden of te lossen voertuigen;
- De meest gunstige locatie voor een laad- en losplaats (d.m.v. een situatieschets).

Om alle aanvragen eenvoudig en eenduidig te beoordelen, is op basis van bovenstaande criteria een aanvraagformulier ontwikkeld. Daarbij wordt geadviseerd om de aanvraag ook door collega-ondernemers en – eventueel – door de winkeliersvereniging te laten medeondertekenen.

Voordeel van het medeondertekenen is dat gezamenlijk nagedacht wordt over de meest optimale locatie voor de laad- en losplaats en over de venstertijden. Bovendien wordt voorkomen dat iedere ondernemer afzonderlijk een aanvraag bij het stadsdeel indient.

Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

BIJLAGE 8 OVERZICHT VENSTERTIJDEN LAAD EN LOSPLAATSEN

Stadsdeel	Straat/gebied	Tijdstippen
Oud-West	Da Costakade 52-58 (Albert Heijn)	Ma t/m za 09:00 - 19:00 uur
Oud-West	Da Costastraat 77 - 83 (Hotelschool)	Ma t/m vrij 07:00 - 19:00 uur
Oud-West	Da Costastraat 68 (Vomar)	Ma t/m za 06:00 - 19:00 uur
Oud-West	De Clercqstraat 10-12	Ma t/m za 09:00 - 19:00 uur
Oud-West	De Clercqstraat 17-19, 75-77, 81-31, 111-115, 108-112	Ma t/m za 09:00 - 12:00 uur
Oud-West	De Clercqstraat 72-76	Ma t/m za 07:00 - 12:00 uur
Oud-West	De Clercqstraat brug aan evenzijde	Geen venstertijden
Oud-West	Elisabeth Wolffstraat 2 (schoolvervoer)	Ma t/m za 0:800 - 10:00 en 14:30 - 16:00 uur
Oud-West	Jacob van Lennepkade 334	Ma t/m za 09:00 - 18:00 uur
Oud-West	Kinkerstraat 189-191	Ma t/m za 09:00 - 19:00 uur
Oud-West	Kinkerstraat (voetgangersgebied tussen Bilderdijkkade en Jp Heijestraat)	Ma t/m za 06:00 - 11:00 uur
Oud-West	Nassaukade 373 - 377	Ma t/m vrij 07:00 - 18:00 uur
Oud-West	Overtoom 127-129, 33-45	Ma t/m za 09:00 - 19:00 uur
Oud-West	Overtoom 5-11, 114, 452-456,	Ma t/m za 07:00 - 19:00 uur
Oud-West	Overtoom 470-474, 516-518, 404-408	Ma t/m za 09:00 - 18:00 uur
Oud-West	Overtoom 487-489	Ma t/m vrij 09:00 - 16:00 uur
Oud-West	Stadhouderskade 5-6(NH-hotel / Atlanta)	Geen venstertijden
Oud-West	Staringstraat 25	Ma t/m vrij 09:00 - 18:00 uur
Oud-West	Tesselschadestraat 4 (Mariott-hotel)	Geen venstertijden
Oud-West	Vondelstraat 1 en 9 (HH-hotel)	Geen venstertijden
Oud-West	W.G. plein (noordzijde)(Amsterdams ondernemers centrum)	Geen venstertijden
Oud-West	Zandpad 5 (Byzantium complex)	Geen venstertijden
Oud-Zuid	In het gehele stadsdeel gelden op laad en loslocaties de volgende venstertijden:	Ma t/m za 09:00-12:00, 12:00 -14:00, 14:00-16:00 uur
Westerpark	Nassaukade 128	Ma t/m za 07:00 - 19:00 uur
Westerpark	2 ^e Hugo de Grootstraat 10-14, 20-26, 21-27, 35-39, 72-76.	Ma t/m za 09:00 - 19:00 uur
Westerpark	Frederik Hendrikstraat 75, 81-99, 101-105	Ma t/m za 09:00 - 19:00 uur
Westerpark	Spaarnammerdijk 11 - 19	Ma t/m za 07:30 - 20:00 uur

Stadsdeel	Straat/gebied	Tijdstippen
Westerpark	Van Neckstraat 9 - 17	Ma t/m zo 06:00 - 19:00 uur
Westerpark	Van Hallstraat (ingang poort Meander)	Ma t/m zo 09:00 - 19:00 uur
Westerpark	Van Hallstraat 15, 47-49, 61,	Ma t/m za 07:00 - 19:00 uur
Westerpark	Houtmankade 45	Di t/m vr 10:00 - 18:00 en za 10:00 - 16:00
Westerpark	Oostzaanstraat 112	Ma t/m za 08:00 -20:00 uur
Westerpark	Spaarnammerstraat 67-73A, 93-99, 129-131, 460-470	Ma t/m za 07:00 -14:00 uur
Westerpark	Spaarnammerstraat 756, 544	Ma t/m za 09:00 - 18:00 uur
Westerpark	Van Slingelandtstraat 32	Geen venstertijden
Westerpark	Isaac Gogelweg (PTT)	Ma t/m za 07:00 - 09:00 uur
Westerpark	2e Nassaustraat 12-14	Ma t/m za 06:00 - 19:00 uur
Westerpark	2e Nassaustraat 27-33	Ma t/m za 06:00 - 19:00 uur
Westerpark	Nassaukade 128	Ma t/m za 07:00 - 19:00 uur
Westerpark	Van Limburg Stirumstraat 34A	Geen venstertijden
Westerpark	Van Limburg Stirumstraat 44 (Albert Heijn)	Ma t/m za 06:00 - 19:00 uur
Westerpark	De Wittenkade 190-192	Ma t/m za 09:00 - 19:00 uur
Westerpark	De Wittenkade 97-99	Ma t/m za 06:00 - 19:00 uur
Westerpark	Van Beuningenstraat 82/92	Ma t/m za 06:00 - 19:00 uur

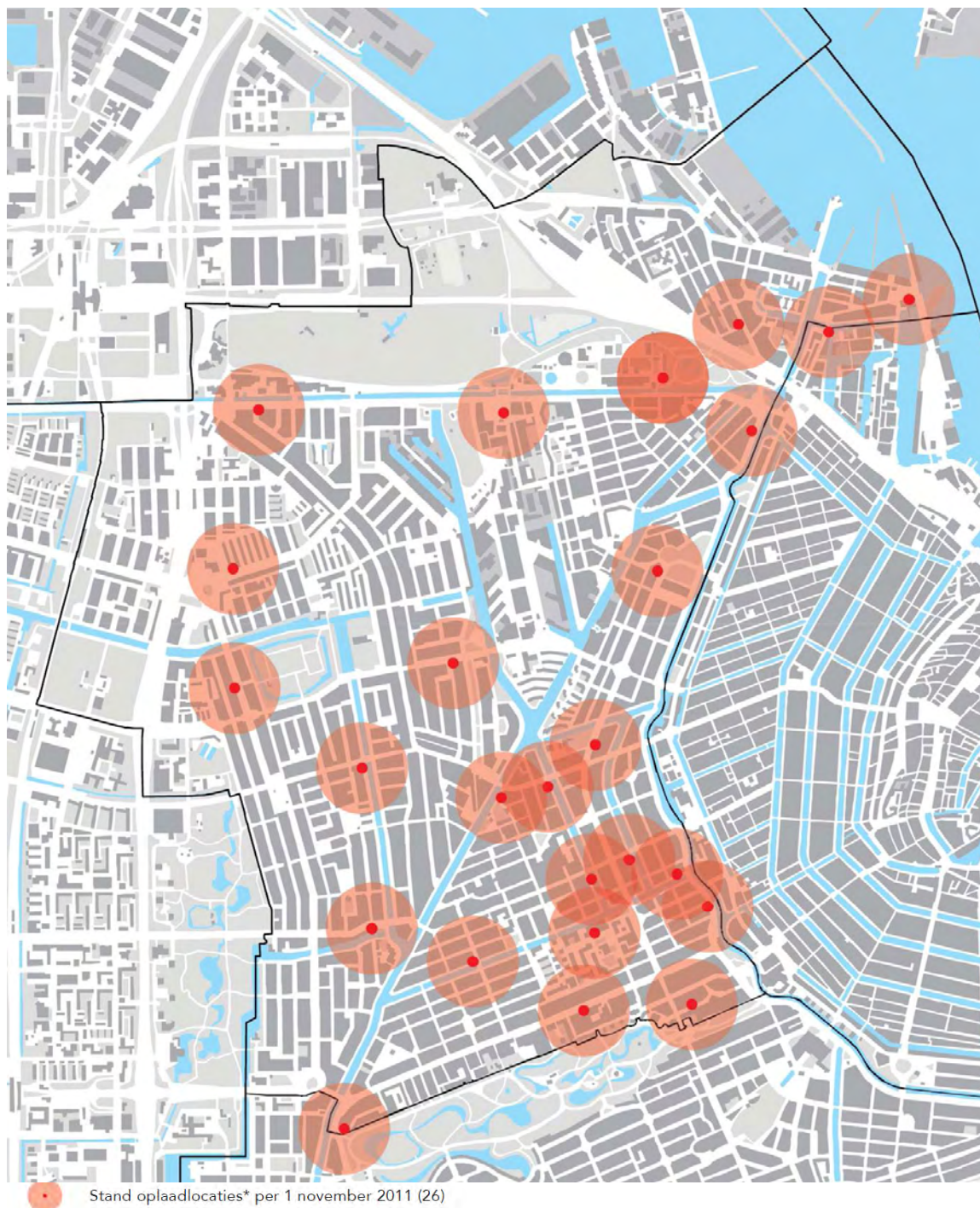
Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Stadsdeel	Straat/gebied	Tijdstippen
De Baarsjes	Jan van Galenstraat (zwembad)	Ma t/m vrij 09:00 - 17:00 uur
De Baarsjes	Orteliusstraat 285	Ma t/m za 09:00 - 19:00 uur
De Baarsjes	Mercatorstraat 74	Ma t/m za 09:00 - 19:00 uur
De Baarsjes	J. van Galenstraat 141	Ma t/m za 09:00 - 19:00 uur
De Baarsjes	P v/d Doesstraat 98	Ma t/m vrij 07:00 - 16:00 uur
De Baarsjes	Bestevaerstraat 55	Ma t/m za 09:00 - 18:00 uur
De Baarsjes	R. Claezenstraat (Albert Heijn)	0:700 - 19:00 uur
De Baarsjes	R. Claezenstraat 1 (Aldi)	Ma t/m za 06:00 - 14:00 uur
De Baarsjes	Adm de Ruijterweg 41, 63	07:00 - 11:00 uur
De Baarsjes	Adm de Ruijterweg 42	07:00 - 11:00 uur
De Baarsjes	Van Speijkstraat 177	Ma t/m za 06:00 - 18:00 uur
De Baarsjes	M.H. Trompstraat 2	Di t/m za 07:00 - 19:00 uur
De Baarsjes	J. Evertsenstraat div. nr. 32, 33, 68, 83, 108 111	07:00 - 11:00 uur
De Baarsjes	Mercatorplein 86	Geen venstertijden
De Baarsjes	Mercatorplein 103	Geen venstertijden
De Baarsjes	Cabralstraat 40	Ma t/m za 06:00 - 19:00 uur
De Baarsjes	Cabralstraat 47	Ma t/m za 06:00 - 19:00 uur
De Baarsjes	Postjesweg 44, 94	Ma t/m za 09:00 - 19:00 uur
De Baarsjes	Postjesweg 77 (Albert Heijn)	Ma t/m za 06:00 - 19:00 uur
De Baarsjes	Postjesweg 1	Geen venstertijden
De Baarsjes	Baarsjesweg 224	Ma t/m vrij 08:30 - 18:00 uur
De Baarsjes	Baarsjesweg 269 (Aldi)	Ma t/m za 06:00 - 11:00 uur
De Baarsjes	Paramaribostraat 1-3 (Willems Goederenpaleis)	Ma t/m za 09:00 - 18:00 uur
De Baarsjes	Hoofdweg 2	Ma t/m za 09:00 - 15:00 uur

Stadsdeel	Straat/gebied	Tijdstippen
Bos en Lommer	Admiraal de Ruijterweg 187	Geen venstertijden
Bos en Lommer	Admiraal de Ruijterweg 349, 388, 450	Ma t/m vrij 07:00 - 19:00 uur
Bos en Lommer	Bestevaerstraat 65	Ma t/m za 07:00 - 19:00 uur
Bos en Lommer	Bos en Lommerplein 284, 305	Geen venstertijden
Bos en Lommer	Bos en Lommerweg 1	Geen venstertijden
Bos en Lommer	Bos en Lommerweg 207	Ma t/m za 04:00 - 11:00 uur
Bos en Lommer	Bos en Lommerweg 146	Di t/m vrij 09:00 - 18:00 uur en za 09:00-17:00 h
Bos en Lommer	Bos en Lommerweg 203	Ma t/m za 08:00 - 18:00 uur
Bos en Lommer	Gulden Winckelplantsoen 3	Ma t/m za 05:00 - 17:00 uur
Bos en Lommer	Leeuwendalersweg 17	Geen venstertijden
Bos en Lommer	Orteliusstraat 291	Ma t/m za 07:00 - 19:00 uur
Bos en Lommer	Sloterdijkweg (hoek Volkstuin Sloterdijk/Haarlemmerweg)	Ma t/m za 07:00 - 19:00 uur
Bos en Lommer	Solebaystraat	Ma t/m za 06:00 - 11:00 uur
Bos en Lommer	T. Uilenspiegelstraat (Dirk vd Broek)	Ma t/m za 07:00 - 19:00 uur
Bos en Lommer	Vier Heemskinderenstraat (achter Pnielkerk)	Geen venstertijden
Bos en Lommer	Wiltzanghlaan 7	Ma t/m za 09:00 - 16:00 uur

BIJLAGE 9 OVERZICHT ELEKTRISCHE OPLAADPUNTEN



* een oplaadlocatie bestaat uit twee oplaadpunten en parkeerplekken

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020