

Actualisering parkeerbeleid stadsdeel Noord, gemeente Amsterdam 2013-2017



concept 17 april 2013

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
2.	Vigerend parkeerbeleid stadsdeel Noord.....	4
2.1	Parkeernota 'Parkeren op Maat'	4
2.2	Coalitieakkoord 2010-2014	5
2.3	Programmabegroting 2012	5
2.4	Stedelijk beleid	5
3.	Randvoorwaarden en overeenkomsten per gebied.....	7
3.1	Vaststellingsovereenkomst Buikslotermeerplein (2005).....	7
3.2	Besluit gemeenteraad voorwaarden bij bouw en exploitatie parkeergebouwen.....	7
3.3	Besluit gemeenteraad invoeren betaald parkeren Buikslotermeerplein	7
3.4	Uitvoering wijziging parkeerregeling winkelcentrum Boven 't Y.....	7
3.5	Besluit gemeenteraad randvoorwaarden nieuwbouw parkeergarage fase 2 uitbreiding winkelcentrum Buikslotermeerplein.....	7
3.6	Intentieovereenkomst Waterlandplein (2006)	8
3.7	Intentieovereenkomst Bezaanjachtplein (2007).....	8
4.	Resultaten evaluatie.....	9
4.1	Onderzoeksfase (1e helft 2012).....	9
4.2	Discussiefase (2e helft 2012).....	9
5.	Afwegingen en conclusies	14
6.	Voorgestelde maatregelen per gebied.....	21
6.1	Buikslotermeerplein (F1)	22
6.2	Bezaanjachtplein (F2)	22
6.3	Waterlandplein (F3).....	23
6.4	NSDM-werf (F4)	24
6.5	Mosveld (B1)	25
6.6	Varenweg en Buiksloterweg (B2).....	25
6.7	Overhoeks (B3)	26
6.8	Elzenhagen Noord (B4).....	26
6.9	Meeuwenlaan (B5)	27
7.	Alle voorstellen op een rij.....	28
8.	De financiële consequenties van de voorstellen.....	30

Bijlagen:

1. Beleidsregels Parkeernota 2008 (vastgesteld door deelraad d.d. 26 maart 2008)
2. Parkeren in Amsterdam Noord: stand van zaken 2012 (Goudappel Coffeng d.d. 31 juli 2012)
3. Effecten betaald parkeren Boven't Y (O&S d.d. mei 2012)
4. Meningspeiling parkeerbeleid Noord (O&S d.d. november 2012)
5. Notulen plenaire discussiebijeenkomsten 16 en 18 oktober 2012
6. Nota van Beantwoording reacties consultatieronde 27 maart 2013

1. Inleiding

In 2008 heeft de deelraad de parkeernota 'Parkeren op maat' vastgesteld. Sinds die tijd zijn op basis van het vastgestelde beleid op verschillende plekken in Noord parkeermaatregelen getroffen. Deze maatregelen hebben uiteraard effecten. Fysieke effecten op het gebruik van de openbare ruimte, Maar belangrijker nog zijn de financiële en sociaal maatschappelijke effecten voor bewoners en de financieel economische effecten voor ondernemers in met name de winkelcentra.

Vier jaar na het vaststellen van de parkeernota is het gewenst om de effecten van het gevoerd beleid tegen het licht te houden en te beoordelen of dit beleid ongewijzigd moet worden voortgezet of dat er aanleiding is tot bijstelling. Naast de positieve effecten waarvoor het beleid is bedoeld, zijn er ook minder gewenste neveneffecten. Het is zaak om positieve en negatieve effecten goed tegen elkaar af te wegen om daar in het te voeren beleid rekening mee te kunnen houden.

Dit vormt de aanleiding voor de evaluatie van het parkeerbeleid in 2012, zoals in het kader van de Voorjaarsnota 2011 is besloten.

Een extra aanleiding voor deze evaluatie komt voort uit de ruimtelijke ontwikkelingen die sinds 2008 hebben plaatsgevonden en de ontwikkelingen die in 2013 en de jaren daarna nog zullen plaatsvinden.

Hierbij kan worden gedacht aan ontwikkelingen op de noordelijke IJ-oever (onder andere Overhoeks en NDSM-werf) en het centrumgebied (Buikslotermeerplein / Boven 't Y), maar ook aan de vernieuwde wijkwinkelcentra in de Banne (Bezaanjachtplein) en in Waterlandpleinbuurt (Waterlandplein). Deze nieuwe ontwikkelingen vragen om een passend parkeerbeleid. Voor de specifieke situatie maar ook in samenhang met het totale parkeerbeleid voor Amsterdam Noord.

De evaluatie heeft in twee fasen plaatsgevonden. In maart 2012 heeft het dagelijks bestuur opdracht gegeven voor fase 1: de onderzoeksfase. Deze fase is uitgevoerd door het adviesbureau Goudappel Coffeng en in juli 2012 afgerond met het rapport 'Parkeren in Amsterdam Noord, Stand van zaken 2012'.

In september 2012 heeft het dagelijks bestuur opdracht gegeven voor fase 2: de discussiefase.

Deze fase bestond uit buurtbijeenkomsten, stadsdeelbrede discussiebijeenkomsten en een meningspeiling uitgevoerd door het Bureau Onderzoek & Statistiek. Medio november 2012 is deze fase afgerond.

In februari 2013 heeft het dagelijks bestuur haar voorlopig standpunt met betrekking tot de actualisering van het parkeerbeleid en de te treffen maatregelen vastgesteld. Over dit voorlopig standpunt, vastgelegd in de nota 'Voorontwerp actualisering parkeerbeleid stadsdeel Noord, gemeente Amsterdam 2013-2017', is in een extra consultatieronde de mening gevraagd aan alle burgers en ondernemers van Noord.

De voorliggende nota 'Actualisering parkeerbeleid stadsdeel Noord, gemeente Amsterdam 2013-2017' is het resultaat van de evaluatie, inclusief de brede discussie en de consultatieronde. Het bevat de voorstellen voor het parkeerbeleid en te treffen maatregelen voor de periode tot 2017. In dat jaar zal de Noord-Zuidlijn operationeel worden en ontstaat er qua mobiliteit een nieuwe situatie die aanleiding geeft het parkeerbeleid in het stadsdeel opnieuw tegen het licht te houden.

LEESWIJZER:

In de nota worden eerst het vigerend parkeerbeleid (hoofdstuk 2) en de randvoorwaarden en overeenkomsten per gebied (hoofdstuk 3) genoemd. Vervolgens wordt stilgestaan bij de uitkomsten van de evaluatie. Zowel het onderzoek als de discussie en de uitkomst van de meningspeiling worden in hoofdstuk 4 kort

samengevat. In hoofdstuk 5 worden uit de evaluatie, de uitgangspunten en de reacties op de consultatieronde conclusies getrokken voor de actualisering van het parkeerbeleid. Hoofdstuk 6 bevat de voorstellen voor concrete maatregelen in bepaalde buurten en situaties. Nadat deze in hoofdstuk 7 nog eens samengevat op een rij zijn gezet worden in hoofdstuk 8 de financiële consequenties in beeld gebracht.

2. Vigerend parkeerbeleid stadsdeel Noord

Het vigerend beleid blijft in principe uitgangspunt bij de voorstellen voor de actualisering van de parkeerregulering. De essenties van dit beleid zijn hieronder weergegeven.

2.1 Parkeernota 'Parkeren op Maat' (vastgesteld door de deelraad op 26 maart 2008)

In deze Nota zijn de hoofdlijnen van het beleid vertaald naar de volgende tien besluiten:

1. **Norm bij besluit tot parkeermaatregelen** is en blijft: overschrijding van bezettingsgraad van 90% op parkeerveldniveau, gecombineerd met signalen van overlast;
2. **Maatregelen op maat** nemen voor een buurt of wijk bij overschrijding van de norm;
3. In de omgeving van **parkeergarages** met tarief zal ook ongeacht parkeerdruk en overlast worden besloten tot een vorm van parkeerregulering;
4. **Uitgangspunt bij keuze voor parkeerregulering**: blauwe zones waar mogelijk en effectief, betaald parkeren alleen waar nodig en bij voldoende draagvlak¹;
5. **Financieel**: kosten uitbreiding blauwe zones opvangen door invoering van een laag tarief voor alle ontheffingen. Betaald parkeren: na het eerste jaar in principe kostendekkend. Bij positief saldo, dit aanwenden voor verbetering parkeergelegenheid of om lasten van verliesgevende parkeermaatregelen op te vangen;
6. **Tarieven**: consequente, voor publiek heldere tariefstelling met als uitgangspunt: wel een prijs vragen, maar naar stedelijke maatstaven tegen bodemtarieven;
7. **Beheer & dienstverlening**: heldere dienstverlening door effectief organiseren van de beheertaken, vergunninguitgifte, handhaving en serviceverlening. Dit betekent: concentratie van deze taken door uitbesteden of inbesteden aan één parkeerdienst of -bedrijf (voorkeursvariant nader te onderzoeken);
8. **Doelgroepenbeleid**: speciale aandacht voor aanleg van voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij publieksintensieve locaties (met name in verband met gehandicapten van buiten Amsterdam die hier op aangewezen zijn);
9. **Parkeernormering**: bij (her-)inrichtingen en bij plaatsing van afvalcontainers en dergelijke wordt in principe rekening gehouden met behoud van parkeerruimte (bestaande wijken) of aanleg van voldoende parkeerruimte (nieuwe wijken). Bij nieuwbouw geldt de landelijke CROW-norm² als uitgangspunt. Bij kantoren, bedrijven en uitgaanscentra wordt het stedelijke locatiebeleid³ (in ontwikkeling) uitgangspunt;
10. **P&R-locaties**: te onderzoeken voor omgeving Noord-Zuidlijnstation Buikslotermeerplein. Niet gewenst bij de van Hasseltknoop en bij de pontaanlandingen IJplein, Tolhuistuin en NDSM-werf; hier alleen kiss & ride voorzieningen.

¹ In de Parkeernota 2008 is het criterium 'voldoende draagvlak' niet als een hard criterium vastgesteld.

² CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Kennis komt tot stand door samenwerking tussen beleidsmakers, ontwerpers, uitvoerders, onderzoekers en adviseurs uit zowel overheid als bedrijfsleven.

³ De nota locatiebeleid Amsterdam 2008 is opgesteld door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van EZ, DMB, OGA, DRO, bestuursdienst, IVV en Haven Amsterdam en vastgesteld door de Gemeenteraad op 2 april 2008. Dit beleid zal verankerd moeten worden in bestemmingsplannen en betrokken worden bij het opstellen en de toetsing van bouwplannen en overige ruimtelijke (stadsdeel)plannen.

2.2 Coalitieakkoord 2010-2014

In het coalitieakkoord staat over parkeren: 'De nieuwbouw van de winkelcentra op het Mosveld, De Banne en het Waterlandplein is van belang voor de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving en de werkgelegenheid in Noord. Met de herontwikkeling van deze winkelcentra worden, zoals besloten in de vorige bestuursperiode, drie parkeergarages gebouwd. Met de ontwikkelaars van de parkeergarages zijn afspraken gemaakt over 'niet concurrerend parkeren' in de nabije omgeving van de parkeergarages. Hoe deze afspraken in de praktijk vorm krijgen, wordt in elke afzonderlijke situatie onderzocht, waarbij alle opties tegen het licht worden gehouden en de belangen van omwonenden, het winkelend publiek en ondernemers zorgvuldig worden gewogen. Tevens is ook het financiële kader van het stadsdeel een factor die bij deze afweging een rol speelt. Met bewoners in de gebieden waar nu voor parkeren betaald moet worden, wordt de huidige situatie geëvalueerd. Op deze wijze wil het bestuur tot een zorgvuldige afweging komen die op steun kan rekenen van de Noordse bevolking.'

2.3 Programmabegroting 2012

In de programmabegroting 2012 staat de volgende doelstelling geformuleerd: 'Bij de bouw van nieuwe parkeergarages wordt in het flankerend parkeerbeleid balans nagestreefd tussen de belangen van bewoners en bedrijven en de financiële belangen van het stadsdeel.'

2.4 Stedelijk beleid

Het centraal stedelijk parkeerbeleid is vastgelegd in de nota 'Parkeren is Manoeuvreren' (2001). Het parkeerbeleid is gericht op verbetering van leefbaarheid en behoud van bereikbaarheid van Amsterdam. Het is gericht op terugdringen van niet-noodzakelijk autoverkeer

en op een grotere beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor het noodzakelijk autoverkeer.

De nota 'Parkeren is Manoeuvreren' beschouwt het fiscaal betaald parkeren als basisregime binnen de parkeerregulering.

De uitwerking van de beleidsdoelen uit de nota 'Parkeren is Manoeuvreren' is vastgelegd in de centraal stedelijke 'Menukaart Parkeerregelingen' en de daarmee corresponderende Parkeerverordening Amsterdam. De menukaart geeft de mogelijkheden voor bloktijden, tarieven en vergunninguitgifte aan, waaruit de stadsdelen bij toepassing van een vorm van fiscale parkeerregulering kunnen kiezen. Daarbij is het midden gezocht tussen het mogelijk maken van lokaal maatwerk en centrale regie.

Parkeerverordening Amsterdam 2009

In de parkeerverordening zijn door de centrale stad de spelregels vastgelegd die voor de stadsdelen gelden als zij het gebruik van parkeerplaatsen willen reguleren door middel van een blauwe zone of een fiscaal parkeerregime. In de parkeerverordening zijn onder andere regels voor vergunninguitgifte opgenomen.

Een besluit nemen voor een blauwe zone gaat via een verkeersbesluit en niet via de gemeentelijke belastingen (waar het fiscale regime wel onder valt). Daarmee is het instellen van een blauwe zone een bevoegdheid van het dagelijks bestuur van het stadsdeel.

Parkeerbelastingverordening Amsterdam 2012

De parkeerbelastingverordening wordt ook door de centrale stad vastgesteld; de parkeerbelastingverordening bevat de juridische grondslag voor fiscale parkeerregimes.

De aanwijzing van gebieden met een betaald parkeerregime is een bevoegdheid van de gemeenteraad (centrale stad). Dit gebeurt één keer per jaar door wijziging van de parkeerbelastingverordening.

De dagelijkse besturen van stadsdelen kunnen ieder jaar vóór 1 juli via 'zwaarwegend advies' wijzigingen voordragen voor de Parkeerbelastingverordening van de centrale

stad. Na vaststelling door de gemeenteraad kan de wijziging ingaan vanaf 1 januari van het daarop volgende jaar.

Uitwerkingsbesluit betaald parkeren

In het Uitwerkingsbesluit betaald parkeren kan het dagelijks bestuur van het stadsdeel de algemene Amsterdamse regels voor betaald parkeren nader uitwerken. Het betreft dan onder andere de begrenzing van de gebieden met betaald parkeren en de vrijstelling van betaald parkeren op zondag. Zo wordt de beleidsruimte benut die binnen de parkeerverordening Amsterdam en de verordening parkeerbelastingen Amsterdam beschikbaar is om maatwerk te leveren aan bewoners, ondernemers en bezoekers van Amsterdam-Noord.

3. Randvoorwaarden en overeenkomsten per gebied

Naast het vigerend beleid geldt een aantal overeenkomsten en besluiten voor specifieke gebieden en situaties. Deze zijn (mede)bepalend voor de voorgestelde actualisering van die specifieke situaties.

3.1 Vaststellingsovereenkomst Buikslotermeerplein (2005)

Deze overeenkomst is gesloten door de C.V. Winkelcentrum Amsterdam-Noord en de gemeente Amsterdam op 5 december 2005. Hierin is een aantal afspraken vastgelegd, die gemaakt zijn tussen CV Winkelcentrum Amsterdam-Noord en de gemeente Amsterdam over de bereikbaarheid van winkelcentrum Boven 't Y met het oog op de voorgenomen nieuwbouwplannen. Over parkeren is het volgende opgenomen:

- De maximum uurtarieven per jaar (in 2008 en 2009 maximaal € 0,90; in 2010 en 2011 maximaal €1,10; in 2012 en 2013 maximaal € 1,30 en in 2014 en 2015 maximaal € 1,50);
- De bedrijfsvergunningen (maximaal één per tien fte) worden voor een tarief van € 0,00 verstrekt;
- Te hanteren parkeernormen en aanwezigheidspercentages.

Volgens de vaststellingsovereenkomst kunnen vanaf 2012 tariefstijgingen mogelijk zijn.

3.2 Besluit gemeenteraad voorwaarden bij bouw en exploitatie parkeergebouwen (4 juni 2008)

Bij het besluit dat Parkeergebouwen de nieuwe parkeergarages in de tweede fase gaat bouwen en exploiteren is als een van de expliciet gestelde voorwaarden gesteld dat het tarief (D-tarief) bij de introductie van betaald parkeren in de loop der jaren wordt opgetrokken naar het C-tarief, dit is €1.90 per uur.

3.3 Besluit gemeenteraad invoeren betaald parkeren Buikslotermeerplein (voorjaar 2009)

Besluit over het invoeren van betaald parkeren in de twee bestaande parkeergarages Buikslotermeerplein (de Bomengarage en de Opgang/fase 1) en voor de parkeerterreinen 't Slufter, De Wieden, Olof Palmeplein en Loenermark met slagboom-parkeren door dIvV/Parkeergebouwen en invoering door het stadsdeel van fiscaal parkeren in de woonwijken om het winkelcentrum heen.

3.4 Uitvoering wijziging parkeerregeling winkelcentrum Boven 't Y (B&W 27 oktober 2009)

Gezien de problemen die zijn ontstaan rond het parkeren Boven 't Y, dat per 1 augustus 2009 is ingevoerd, wordt besloten om per 1 december 2009 de slagbomen van de parkeerlocaties Boven 't Y te verwijderen. Er wordt een fiscaal regime ingesteld op vier parkeerlocaties, te weten 't Slufter, De Wieden, Olof Palmeplein en Loenermark. Het stadsdeel neemt deze locaties over van dIvV/Parkeergebouwen onder een aantal condities.

3.5 Besluit gemeenteraad randvoorwaarden nieuwbouw parkeergarage fase 2 uitbreiding winkelcentrum Buikslotermeerplein (19 september 2012)

De gemeenteraad heeft in september 2012 de condities vastgelegd voor een te sluiten huurcontract voor de (nog te bouwen) parkeergarage behorende bij fase 2 uitbreiding winkelcentrum Boven 't Y. Het belangrijkste van dit besluit is dat bevestigd is dat de gemeenteraad er vanuit gaat dat stadsdeel Noord meewerkt aan het

optrekken van het D-tarief voor parkeren op straat naar het C-tarief. Dit C-tarief moet ingaan op het moment dat de parkeergarage fase 2 in gebruik wordt genomen (2017).

3.6 Intentieovereenkomst Waterlandplein (2006)

Op 11 december 2006 ondertekenden het stadsdeel, Ymere en de CV Nieuw Waterlandplein de Realisatieovereenkomst Amsterdam Noord – Waterlandplein. Hierin staat het volgende:

'In het project wordt voorzien in gebouwd parkeren exclusief ten behoeve van auto's van de bewoners van de nieuw te realiseren woningen. Het nuttig effect van de investering in gebouwd parkeren wordt geheel teniet gedaan indien door bedoelde bewoners in de directe omgeving van de gebouwde parkeervoorzieningen in het Exploitatiegebied op maaiveldniveau kan worden geparkeerd zonder dat ter zake enige belemmering in tijd en/of geld wordt opgeworpen. Het ontbreken van enige belemmering als hiervoor bedoeld zou tevens een negatief effect hebben op de beleggingswaarde van het nieuwe winkelcentrum.

Teneinde te voorkomen dat de bewoners van de nieuw te realiseren woningen langdurig gebruik maken van parkeervoorzieningen in het Exploitatiegebied op maaiveldniveau en daarmee ten onrechte parkeercapaciteit benutten die voor bewoners van de bestaande woningen in het Project en de bezoekers van het winkelcentrum is beoogd, garandeert de Gemeente jegens Ymere en CV de invoering van een parkeerregime uiterlijk bij oplevering van het nieuwe winkelcentrum dat het ongewenste gebruik als hiervoor omschreven en de negatieve gevolgen daarvan effectief tegengaat.

3.7 Intentieovereenkomst Bezaanjachtplein (2007)

Op 25 mei 2007 heeft het stadsdeel een intentieovereenkomst gesloten met BAM-Vastgoed, Rochdale en de Vereniging van Eigenaars Ankerplaats, waarin staat dat *“de stichtingskosten en de kosten voor het beheer en onderhoud van de parkeergarage voor rekening van het stadsdeel zijn; dat er in beginsel een onbetaald parkeerregime van toepassing is; dat in het geval door het stadsdeel wordt overwogen betaald parkeren in te voeren, het stadsdeel hiervoor een samenhangend beleid voor winkelcentra zal opstellen; en dat het stadsdeel, alvorens een besluit te nemen over de invoering van een betaald parkeerregime, overleg zal plegen met de eigenaren van het winkelcentrum.”*

4. Resultaten evaluatie

4.1 Onderzoeksfase (1e helft 2012)

De onderzoeksfase heeft in de eerste helft van 2012 plaatsgevonden. Het doel van deze fase was om zoveel mogelijk actuele feiten op een rij te zetten en waar nodig aanvullend onderzoek te doen. In opdracht van het stadsdeel is deze inventariserende fase uitgevoerd door het verkeerskundig Bureau Goudappel Coffeng. Net voor de zomer 2012 heeft het Bureau haar rapport gepresenteerd. In dit rapport wordt ingegaan op het bestaande beleidskader, de huidige parkeermaatregelen en de effecten van de maatregelen. Bestaande onderzoeken zijn op een rij gezet en er is aanvullend onderzoek gedaan naar parkeerdruk en parkeermotieven in de gebieden rondom de blauwe zone van de pontaanlandingen en rondom het gebied met betaald parkeren (Buikslotermeerplein). Vervolgens wordt kort ingegaan op een aantal specifieke gebieden als Waterlandplein, Bezaanjachtplein en NDSM-werf. Tot slot worden de kosten en de opbrengsten op een rij gezet. Het integrale rapport van Goudappel Coffeng is als bijlage toegevoegd.

Separaat van het onderzoek door Goudappel Coffeng is in opdracht van het stadsdeel door Bureau Onderzoek en Statistiek de relatie onderzocht tussen het invoeren van betaald parkeren op het Buikslotermeerplein en de (dalende) omzet van de winkeliers. Hoewel een deel van de bewoners aangeeft dat ze minder vaak of niet meer naar Boven 't Y gaan, de parkeerdruk licht is afgenomen en de ondernemers aangeven dat ze omzetverlies hebben, kan geconcludeerd worden dat er geen duidelijk oorzakelijk verband gelegd kan worden tussen de invoering van betaald parkeren en de omzetsdaling van de ondernemers. Wel maakt het onderzoek duidelijk dat de ontwikkelingen rondom het winkelcentrum (inclusief het parkeren) aandacht behoeft. Het rapport 'Effecten betaald parkeren Boven 't Y' is als bijlage toegevoegd.

4.2 Discussiefase (2e helft 2012)

In september 2012 heeft het dagelijks bestuur opdracht gegeven tot het organiseren van een brede parkeerdiscussie met als uitgangspunt dat iedere bewoner van Noord en iedere ondernemer, die in Noord zijn bedrijf heeft, in staat moet zijn om zijn/haar mening kenbaar te maken. Om de brede discussie enigszins te stroomlijnen is besloten deze aan de hand van vier vooraf gegeven scenario's te voeren:

1. Noord volledig vrij parkeren;
2. Noord volledig betaald parkeren;
3. Noord volledig blauwe zone;
4. Maatwerk.

Voor de brede discussie zijn de volgende instrumenten ingezet:

- Twee plenaire **discussieavonden** (16 en 18 oktober 2012). Via de website van het stadsdeel en via een aantal artikelen in het Noord-Amsterdams Nieuwsblad is opgeroepen om deel te nemen aan deze avonden in de raadzaal van het stadsdeelhuis.

De plenaire discussieavonden zijn elk bezocht door ruim honderd bewoners / ondernemers. Op beide avonden waren de ondernemers van de winkelcentra Boven 't Y, Bezaanjachtplein en Waterlandplein goed vertegenwoordigd.

Het merendeel van de aanwezigen was afkomstig uit een buurt, grenzend aan een gebied waar een parkeerregime van kracht is: omgeving winkelcentrum Boven 't Y en de IJ-oeveren bij de pontaanlandingen. Deze bewoners / ondernemers worden geconfronteerd met de verschuiving van de parkeerdruk naar hun buurt en de nadelige gevolgen die dit voor hen heeft.

Bewoners / ondernemers van gebieden waar geen parkeerproblemen zijn of waar al een regime van kracht is, kiezen in het algemeen voor handhaving van de status quo. Is er sprake van vrij parkeren en zijn er geen problemen, dan heeft men geen behoefte aan het invoeren van een regime. Is er sprake van een blauwe zone of betaald parkeren, dan beschikt men over een ontheffing c.q., vergunning. Vooral ondernemers ervaren het (beperkt) aantal ontheffingen / vergunningen, waarover beschikt kan worden, als een probleem. Ook schooldirecties zien problemen ontstaan als er voor het personeel onvoldoende (gratis) parkeergelegenheid is.

Van de plenaire discussiebijeenkomsten zijn notulen gemaakt die als bijlagen zijn toegevoegd.

conclusies plenaire discussiebijeenkomsten:

Er is een sterke voorkeur voor het scenario 'Vrij parkeren'. Men is van mening dat het betaald parkeren is ingevoerd zonder dat hier op grond van het beleid (pas parkeerregime invoeren als de parkeerdruk >90% bedraagt) aanleiding voor was. Men stelt dat met de invoering van betaald parkeren juist onnodig problemen zijn veroorzaakt. Indien 'Vrij parkeren' (en dus het terugdraaien van betaald parkeren) geen reële mogelijkheid meer is, kiest men voor het scenario 'Maatwerk' voor die locaties waar zich problemen voordoen. Daarbij pleiten de winkeliers van de drie winkelcentra voor een gelijk parkeerregime nabij alle drie de centra.

Een uitzondering op de voorkeur voor 'Vrij parkeren' wordt gemaakt voor de buurten nabij de aanlanding van de pontverbindingen. Hier ziet en voelt men de noodzaak om het lang parkeren te weren in verband met het Park & Ride en kiest men voor parkeerregulering door middel van bij voorkeur een blauwe zone.

- Drie **buurtbijeenkomsten** (11, 16 en 18 oktober 2012). Aan de bewoners en ondernemers van gebieden waar problemen met parkeren zijn geconstateerd, is de gelegenheid geboden om ervaringen en wensen kenbaar te maken tijdens inloopbijeenkomsten in de raadzaal. Dit betrof de buurten Overhoeks, Amerbos, Elpermeer, Ilperveldstraat en Elzenhagen Noord.

De buurtbijeenkomsten zijn goed bezocht. Er zijn geen notulen gemaakt. Wel hebben de bezoekers de vragenlijsten (van bureau O&S) ingevuld, zodat hun mening is meegenomen in het rapport van bureau O&S, zie verderop.

De bewoners van Overhoeks hebben vooral overlast van langparkeerders en vragen om te beginnen met een uitbreiding van het blauwe zonegebied naar hun gebied, eventueel gevolgd door het invoeren van betaald parkeren. Aandachtspunt is dat Ymere haar bewoners van de sociale huurwoningen er niet meer toe verplicht een parkeerplek in de garage af te nemen, maar dat er op straat geen parkeergelegenheid voor hen is en zij niet in aanmerking komen voor een ontheffing / vergunning. De bewoners van zowel de koop als (sociale) huurwoningen beseffen wel dat de parkeerplekken op straat alleen bedoeld zijn voor (sociaal) bezoek en kort parkeerders. Ze discussiëren daar onderling ook over.

De bewoners van de Ilperveldstraat ervaren veel overlast van langparkeerders die werken of winkelen op het winkelcentrum Boven 't Y. Op de bijeenkomst is niet duidelijk geworden of er voldoende draagvlak is voor het instellen van een parkeerregime.

De bewoners van Elzenhagen Noord ervaren de meeste overlast van langparkeerders, die werken in het stadsdeel, op het ROC en in het winkelcentrum Boven 't Y. Op de tijden van het brengen en halen van kinderen van de basisschool is er sprake van tijdelijke drukte rondom de school, omdat er geen gelegenheid is de auto even te parkeren zonder overlast te veroorzaken.

Voorts discussiëren bewoners van Amerbos / Elpermeer over het feit dat het eigenlijk alleen bij het Korthagenhuis heel erg druk is. In de rest van de wijk is de parkeerdruk niet hoog. Dat dit een dilemma oplevert voor het stadsdeel begrijpen de bewoners.

De omwonenden van het winkelcentrum Boven 't Y zijn merendeels van mening dat het stadsdeel de problemen heeft veroorzaakt door het invoeren van betaald parkeren. In eerste instantie pleit men voor vrij parkeren, gevolgd door de mening dat, als dit niet te realiseren blijkt, men graag uitbreiding van het huidige regime (fiscaal parkeren) wil om de langparkeerders te weren. Aandachtspunt is dat bewoners van de drive-in woningen Amerbos veelal hun garage bij de woning getrokken hebben en dus geen inpassende parkeergelegenheid meer hebben. Volgens de huidige regels komen zij niet in aanmerking voor een ontheffing c.q. vergunning.

- Vooruitlopend op de brede parkeerdiscussie in oktober 2012 zijn eerder al **buurtbijeenkomsten** gehouden voor de NDSM-werf, de Banne (Bezaanjachtplein) en de Waterlandpleinbuurt (Waterlandplein).

In het voorjaar 2011 heeft bureau Goudappel Coffeng de parkeerdruk op de NDSM-werf onderzocht. De uitkomsten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport van Goudappel Coffeng 'Parkeren in Amsterdam Noord, Stand van zaken 2012'. Tijdens de bijeenkomst over het invoeren van een parkeerregime op de NDSM-werf in december 2011 kwam geen duidelijk beeld naar voren van een voorkeur voor de gewenste oplossing. Het doel van een regime moet zijn het ontmoedigen van (lang-)parkeren op de NDSM-werf door mensen die een ander deel van de stad willen bezoeken. Beide regimes (fiscaal parkeren en blauwe zone) kunnen hier aan bijdragen.

In juli 2012 heeft bureau Mobycon de resultaten gepresenteerd van de parkeermarkten die gehouden zijn in de Banne over het Bezaanjachtplein en in Waterlandpleinbuurt over het Waterlandplein.

De parkeermarkt Bezaanjachtplein leverde een duidelijk beeld op voor het gebied direct rondom het winkelcentrum. Bewoners en ondernemers hebben een duidelijke voorkeur voor beperkt gratis (bv. eerste anderhalf uur gratis) parkeren in de parkeergarage en de invoering van een blauwe zone in de directe omgeving van het winkelcentrum. Voor het overige gebied van de Banne is er nauwelijks draagvlak voor invoer van een parkeerregulering, waarbij een blauwe zone nadrukkelijk de voorkeur geniet boven betaald parkeren.

De parkeermarkt Waterlandpleinbuurt leverde op dat men een duidelijke voorkeur heeft voor de invoering van een blauwe zone. Dit wel nadat was aangegeven dat parkeerregulering rondom het winkelcentrum noodzakelijk zou zijn, omdat het winkelcentrum haar aantrekkingskracht zou verliezen wanneer toekomstige bewoners massaal de parkeerplaatsen op het maaiveld zouden bezetten, in plaats van te parkeren op het parkeerdek. Onder de bewoners was geen draagvlak voor invoering van parkeerregulering buiten de directe omgeving van het winkelcentrum, ondanks dat gewezen was op het risico van overlast in omliggende straten.

Deze onderzoeken hebben plaatsgevonden voorafgaand aan of in de onderzoeksfase vanuit het idee voor deze deelgebieden eventueel eerder een besluit te kunnen nemen. Het dagelijks bestuur heeft echter besloten om niet op voorhand regimes in te voeren in deze gebieden en de onderzoeken mee te nemen in de brede parkeerdiscussie.

Conclusies buurtbijeenkomsten:

De bijeenkomsten gerelateerd aan de winkelcentra Waterlandplein en Bezaanjachtplein hebben gemeen dat men kiest voor scenario 'Vrij parkeren'. Als vrij parkeren niet haalbaar is kiest men voor parkeerregulering door middel van een blauwe zone. In de gebieden grenzend aan het betaald parkeren op en rond

het Buikslotermeerplein kiest men ook voor parkeerregulering waarbij er geen duidelijke voorkeur is voor een blauwe zone of (het doortrekken van het) betaald parkeren.

De bijeenkomsten over gebieden nabij de pontaanlandingen aan het IJ (Overhoeks en de NDSM-werf) laten zien dat een vorm van parkeerregulering (zeer) gewenst is, waarbij de voorkeur bij Overhoeks uitgaat naar een blauwe zone en voor de NDSM-werf geen duidelijke voorkeur voor een bepaald regime naar voren is gekomen.

- **Onderzoek door bureau Onderzoek & Statistiek (O&S)** van de gemeente Amsterdam naar de mening van bewoners en ondernemers van Noord over het parkeren in Noord.

Het onderzoek is primair uitgevoerd via het bewonerspanel (542 vaste deelnemers) en het ondernemerspanel (108 vaste deelnemers). De respons bedroeg 372 reacties van bewoners en 58 van ondernemers, wat een hoge respons is op dit soort onderzoek.

De vragenlijst van bureau O&S is ook op de website van het stadsdeel geplaatst, zodat men via deze open link kon meedoen aan het onderzoek. Van deze mogelijkheid hebben 190 mensen gebruik gemaakt.

Tijdens de plenaire discussie- en de buurtbijeenkomsten was dezelfde vragenlijst op papier beschikbaar, zodat bezoekers van deze bijeenkomsten het formulier ter plekke konden invullen. Bureau O&S heeft van 153 mensen een ingevulde vragenlijst ontvangen en heeft deze reacties meegenomen in het onderzoek en verwerkt in haar rapport.

Resultaten O&S - bewoners- en ondernemerspanel

De grootste groep bewoners en ondernemers zien het liefst dat het parkeerbeleid in Noord ook in de toekomst maatwerk blijft.

Op de tweede plaats komt het 'vrij parkeren'-scenario.

Vrijwel geen van de bewoners vindt het scenario 'overal betaald' wenselijk. Het huidige parkeerbeleid in de buurt van bewoners is van invloed op de voorkeur voor een bepaald scenario. Vooral bewoners die op dit moment in een blauwe zone of in een niet betaald parkeren gebied wonen hebben een voorkeur voor het scenario 'maatwerk'. Bewoners die in een betaald parkeren gebied wonen, willen het liefst dat in heel Amsterdam-Noord gratis geparkeerd kan worden.

Ook blijkt dat bewoners die vaak bezoek ontvangen een grotere voorkeur hebben voor het scenario 'vrij parkeren'. Bewoners die minder vaak bezoek ontvangen dat met de auto komt hebben liever 'maatwerk'.

De overwegingen die een rol spelen bij een voorkeur voor een toekomstig parkeerbeleid draaien bij zowel bewoners als ondernemers vooral om de parkeerkosten. Bewoners vinden de parkeerkosten voor hun eigen huishouden en hun bezoek het belangrijkste. Ondernemers laten vooral de parkeerkosten voor relaties, klanten en het eigen bedrijf meewegen bij hun voorkeur.

Resultaten O&S - inloop- en discussiebijeenkomsten

Bewoners die het vragenformulier hebben ingevuld tijdens de inloop- en discussiebijeenkomsten willen het liefst dat Noord een blauwe zone wordt. Belangrijkste aspecten die bij deze voorkeur een rol spelen zijn de zoektijd en de parkeerkosten voor bezoek. Het scenario waarbij overal betaald moet worden vinden deze bewoners het minst wenselijk.

Ondernemers die het vragenformulier hebben ingevuld tijdens de inloop- en discussiebijeenkomsten hebben een andere voorkeur dan de bewoners die op deze wijze hebben meegedaan. Zij zien het liefst dat overal gratis kan worden geparkeerd. Hierbij speelt de omzet van de winkels/bedrijven een belangrijke rol. Een aspect dat daarmee sterk samenhangt, de parkeerkosten voor klanten, vindt men ook belangrijk.

Resultaten O&S - reacties via open link

Zowel bewoners als ondernemers die via de open link hebben meegedaan willen het liefst dat in heel Noord gratis geparkeerd kan worden. Bewoners hebben deze voorkeur met name vanwege de parkeerkosten voor hun eigen huishouden en bezoek. Ondernemers willen dit vooral vanwege de omzet van winkels/bedrijven en de parkeerkosten. Beide groepen zien het scenario 'betaald parkeren' het minst zitten.

Bewoners en ondernemers die via de inloop- en discussiebijeenkomsten en/of de open link hebben meegedaan wonen vaker dan panelleden in een betaald parkeergebied of in de omgeving hiervan. Van de respondenten die hebben meegedaan via een bijeenkomst of de open link woont 47% in de buurtcombinatie Buikslotermeer (tegenover 18% van de panelleden). In een groot gedeelte van dit gebied moet men betalen om te parkeren. Deze bewoners en ondernemers hebben hierdoor over het algemeen andere belangen dan de panelleden die meer verspreid wonen over heel Noord. Dit verklaart het verschil in voorkeur qua toekomstig parkeerbeleid tussen de verschillende onderzoeksmethoden.

- Er is een **mailbox** opengesteld, speciaal voor de parkeerdiscussie, zodat men ook via de mail zijn mening kenbaar kon maken. Via deze mailbox zijn 150 mails binnengekomen. Deze reacties geven ongeveer hetzelfde beeld te zien als uit het onderzoek van O&S naar voren komt.

Conclusies onderzoek O&S en mailbox:

In grote lijnen scoort het scenario 'Overal vrij parkeren' het hoogst, gevolgd door het scenario 'Maatwerk'. Het scenario 'Overal betaald parkeren' scoort het laagst. Als men problemen met parkeren ervaart vraagt men een (maatwerk-)oplossing, waarbij de invoering van een blauwe zone de voorkeur heeft boven een betaald parkeerregime.

Slotconclusies brede discussie

Uit de verschillende discussie- en buurtbijeenkomsten, het onderzoek van O&S én de mailbox komt een eenduidig beeld naar voren. Indien men de vrije keuze uit de scenario's heeft, wordt in overgrote meerderheid gekozen voor het scenario 'Vrij parkeren'.

Uitzondering hierop is de wens van parkeerregulering in de buurten nabij de aanlandingsplaatsen van de IJ-veren. Men wil het lang parkeren hier bij voorkeur wenen door het instellen van een blauwe zone of eventueel betaald parkeren.

Indien vrij parkeren geen reële mogelijkheid is, kiest men duidelijk voor het scenario 'Maatwerk' voor die locaties waar zich problemen voordoen.

De winkeliers hebben daarbij aangegeven voorstander te zijn van een gelijk regime nabij de winkelcentra, waarbij de winkeliers van het Bezaanijachtplein en het Waterlandplein een voorkeur hebben uitgesproken voor een blauwe zone.

5. Afwegingen en conclusies

Keuze scenario

De aan de hand van de vier scenario's gevoerde discussie heeft tot de verwachte uitkomst geleid dat, indien er in alle vrijheid kan worden gekozen, een grote meerderheid voor 'vrij parkeren' kiest. Ook het bestuur zou hiervoor willen kiezen om de lasten van de burger zo laag mogelijk te houden, de economie in de winkelcentra te stimuleren en Noord als gastvrij stadsdeel voor haar bezoekers te promoten. De realiteit is echter dat de keuze niet uitsluitend bepaald wordt door wat maatschappelijk en beleidsmatig het meest wenselijk wordt gevonden maar ook door wat mogelijk en haalbaar wordt geacht. In die zin is de bestuurlijke keuzevrijheid betrekkelijk. Omdat Noord niet een zelfstandige gemeente maar een stadsdeel van Amsterdam is, omdat er afspraken en contractuele overeenkomsten zijn en omdat naast het maatschappelijk draagvlak ook de financiële haalbaarheid moet worden afgewogen van de verschillende scenario's. Drie van de vier scenario's gaan uit van een eenduidig parkeerregime voor heel Noord. Deze scenario's zijn als volgt te typeren:

Het scenario '**Volledig vrij parkeren**' heeft het grootste maatschappelijk draagvlak maar voldoet niet aan contractuele overeenkomsten en is een jaarlijkse kostenpost voor het stadsdeel;

Het scenario '**Volledig betaald parkeren**' voldoet aan de overeenkomsten, genereert jaarlijkse inkomsten voor het stadsdeel, maar heeft het minste maatschappelijk draagvlak en is strijdig met het beleid om burgers en ondernemers niet onnodig te belasten met regels en heffingen;

Het scenario '**Volledig blauwe zone**' heeft beperkt maatschappelijk draagvlak, voldoet niet aan de overeenkomsten, is een jaarlijkse kostenpost voor het stadsdeel en is strijdig met het beleid om burgers en ondernemers niet onnodig te belasten met regels en heffingen;

Het voorgaande leidt tot de conclusie dat voortzetting van het maatwerk zoals dat sinds 2008 in het stadsdeel voor het parkeervraagstuk wordt geleverd, ook voor de komende jaren het best passende beleid is. Ook is uit de brede discussie gebleken dat het scenario 'Maatwerk' logisch wordt gevonden en de voorkeur geniet als het scenario 'Volledig vrij parkeren' niet realistisch blijkt. Met maatwerk kan lokaal worden gereageerd op situaties waar aanleiding is om parkeermaatregelen te treffen zonder andere locaties hiermee onnodig te belasten.

Conclusie 1:

Bij het actualiseren van het parkeerbeleid voor stadsdeel Noord voor de periode 2013-2017 wordt uitgegaan van het scenario 'Maatwerk'.

Maatwerk

Sinds 2008 is in Amsterdam-Noord een op maat gesneden parkeerregime ingevoerd. In het grootste deel van Noord geldt echter geen parkeerregime en kan vrij geparkeerd worden. Daarmee onderscheidt het stadsdeel zich van de rest van de stad waar binnen de Ring A10 overal betaald parkeren is ingevoerd. In Noord beperkt het betaald parkeren zich tot het centrumgebied Buikslotermeerplein met het winkelcentrum Boven 't Y en omgeving.

De winkelgebieden Molenwijk en Mosveld kennen een blauwe zone. Hetzelfde geldt voor de woongebieden aansluitend aan de pontverbindingen Buiksloterwegveer en Adelaarswegveer, i.c. de Van der Pekbuurt, Disteldorp, IJplein en het zuidelijk deel van de Vogelbuurt.

Uitgaande van voortzetting van een maatwerk parkeerbeleid is in 2012 zowel onderzocht of in gebieden zonder als in gebieden mét parkeerregime aanleiding is tot aanpassing. Kortom heel Noord is beschouwd, zowel woon-, werk- als winkelgebieden.

Woongebieden

In de woongebieden waar een parkeerregime geldt is men over het algemeen tevreden over de parkeersituatie. Het regime voorkomt ongewenst parkeergedrag en bewoners hebben als vergunning- of ontheffinghouder in de regel voldoende parkeergelegenheid in de directe nabijheid van de woning. Als bezwaar van met name het betaald parkeren wordt wel genoemd het negatief effect dat het heeft op sociaal bezoek. Door meer bekendheid te geven aan bestaande (bezoekers)regeling, nu nog alleen een kraskaart voor 65-plussers, kan dit negatief effect enigszins worden verzacht.

Uit het parkeeronderzoek van Goudappel Coffeng (maart 2012) blijkt dat in sommige buurten, grenzend aan het gebied met betaald parkeren (Buikslotermeerplein en omgeving), de parkeerdruk overdag aanzienlijk is toegenomen als gevolg van uitwijkgedrag. Dit doet zich vooral voor in Amerbos, Elpermeer en de IJperveldstraat.

Verskillende bewoners van Amerbos en Elpermeer hebben verzocht om het betaald parkeren ook voor hun straat in te voeren. Een door het merendeel van de bewoners gedragen voorstel werd echter niet ontvangen. Kennelijk is de overlast die men ervaart afhankelijk van waar men precies woont. Tegenover bewoners met klachten en daaruit volgend het verzoek om maatregelen staan andere bewoners die minder of geen overlast ervaren en de status quo prefereren boven het invoeren van betaald parkeren. Uit een meting komt naar voren dat de parkeerdruk sinds 2008 weliswaar aanzienlijk is toegenomen maar sinds 2010 ongeveer stabiel is en voor Amerbos en Elpermeer beneden de grens van 90% ligt die aangehouden wordt als norm voor het treffen van maatregelen. Invoering van betaald parkeren voor Amerbos en Elpermeer is daarom discutabel. Daar komt bij dat voor veel bewoners van de hier aanwezige drive-in woningen een lastige situatie ontstaat. Deze bewoners hebben namelijk geen recht op een parkeervergunning terwijl in veel gevallen de inpandige garage niet voor stalling van de auto, maar voor andere doeleinden wordt gebruikt. Een uitzondering geldt voor bewoners die hun garage met vergunning hebben omgebouwd naar een andere functie zoals bijvoorbeeld een praktijkruimte. Geconcludeerd is dat er (vooralsnog) onvoldoende draagvlak is voor het invoeren van betaald parkeren in Amerbos en Elpermeer.

Voor de IJperveldstraat bleek tijdens de consultatieronde een deel van de bewoners voorstander is van invoering van een parkeerregime. Dat hangt samen met de constatering dat de parkeerdruk hier overdag ruim boven de 90% uitkomt als gevolg van uitwijkgedrag door werknemers en winkelend publiek van het winkelcentrum Boven 't Y. Op initiatief van een bewoner is onder bewoners een enquête gehouden over het invoeren van betaald parkeren. Vooralsnog heeft dit initiatief onvoldoende gegevens opgeleverd om te besluiten in de IJperveldstraat betaald parkeren in te voeren.

Tijdens de voor Elzenhagen Noord gehouden bijeenkomst bleken wel klachten over een gebrek aan parkeerplaatsen op de openbare weg te zijn, maar dit werd niet in verband gebracht met uitwijkgedrag vanuit de zone met betaald parkeren. Uitzondering hierop is het parkeerterrein bij het wooncomplex de 'Wasknijper' aan de G.J. Scheurleerweg. Hier wordt overdag massaal geparkeerd door werknemers van het Boven 't Y, het stadsdeelhuis en het ROC. Veel bewoners hebben verzocht hier

iets tegen te doen. Uit de consultatieronde is naar voren gekomen dat het wenselijk is de blauwe zone ook te laten gelden voor een aantal aangrenzende straten.

Ook aan de randen van woongebieden met een blauwe zone is een verhoogde parkeerdruk geconstateerd. Over het algemeen levert dit geen grote problemen op; massale klachten daarover zijn niet ontvangen. Uitzonderingen hierop zijn de Varenweg / Buiksloterweg en het nieuwe woongebied Overhoeks. In deze buurten ligt de parkeerdruk overdag ruim boven de 90%. Door de bewoners van Overhoeks is aan het stadsdeel een georganiseerd verzoek gedaan om maatregelen te treffen. Ook op de buurtbijeenkomst voor Overhoeks heeft men sterk gepleit voor het instellen van een parkeerregime om (lang)parkeren tegen te gaan. Met de nabijheid van EYE en het Buiksloterwegveer is het beperkt aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte van deze autoluwe wijk vrijwel voortdurend bezet. Deze parkeerplaatsen zijn bestemd voor sociaal bezoek en voor kort parkeerders.

Bij de handhaving van de blauwe zone in de Van der Pekbuurt en de Florabuurt is in de praktijk gebleken dat het verwarrend is dat het deel van de Florabuurt dat ten zuiden van de Johan van Hasseltweg ligt (het deel tussen Mosveld en Hagedoornweg), een ander tijdregime heeft dan de direct daaraan grenzende Van der Pekbuurt en Disteldorp. Het ligt voor de hand dit gelijk te stellen en daarmee de verwarring op te heffen.

Conclusie 2:

- **In de woonbuurt Overhoeks, op het parkeerterrein nabij woongebouw de 'Wasknijper' aan de G.J. Scheurleerweg en op de Varenweg / Buiksloterweg wordt een blauwe zone ingevoerd;**
- **Het regime van de blauwe zone in het deel van de Florabuurt ten zuiden van de Johan van Hasseltweg wordt gelijk gesteld aan dat van de aangrenzende Van der Pekbuurt.**

Werkgebieden

Er zijn geen werkgebieden in Noord waar een parkeerregime geldt. De Grasweg in de Buiksloterham is de enige uitzondering: hier is de blauwe zone vanuit de Van der Pekbuurt naartoe doorgetrokken. De Buiksloterham en het Hamerstraatgebied zijn gebieden in transformatie. Voorheen monofunctionele industriegebieden die zich ontwikkelen tot stedelijke gebieden met allerlei (ook publieke) functies en waar op kortere of langere termijn (meer) gewoon gaat worden. Het ziet er naar uit dat in deze gebieden de invoering van een parkeerregime (op termijn) onvermijdelijk is om de bereikbaarheid te garanderen en de (beperkt) beschikbare parkeerruimte op de openbare weg doelgericht te gebruiken en ongewenst (lang)parkeergedrag tegen te gaan.

Op dit moment is er echter nog geen dringende noodzaak om tot (volledige) invoering van een parkeerregime over te gaan. Er zijn weinig klachten en vanuit individuele bedrijven of de beheergroepen zijn geen verzoeken ontvangen om maatregelen te treffen. Vooral nog lijken de nadelen van een parkeerregime niet op te wegen tegen het nut en de voordelen er van.

Uitzondering hierop is het gedeelte van de Meeuwenlaan tussen het Motorkanaal en de rotonde bij de Johan van Hasseltweg, Met name de hier gevestigde bedrijven, maar ook bewoners ondervinden veel hinder van langparkeerders die, voordat daar de blauwe zone werd ingevoerd, overdag op het zuidelijk deel van de Meeuwenlaan parkeerden en met het IJplein-veer de oversteek naar het centrum maakten. In de consultatieronde is door aan de Meeuwenlaan gevestigde bedrijven verzocht om de blauwe zone door te trekken tot aan de rotonde bij de Johan van Hasseltweg.

Bij de NDSM-werf is een specifieke situatie ontstaan. Ook dit gebied is in transformatie. De voormalige scheepswerf wordt geleidelijk omgevormd tot een gemengd stedelijk gebied. De oorzaak van de parkeerproblematiek die zich hier voordoet is tweeledig. Het gebied heeft zich de laatste tien jaar sterk ontwikkeld. Er

zijn grote ondernemingen gevestigd en het gebied kent, met name in de weekends een specifiek gebruik als festival- en evenementenlocatie. Daardoor is de druk op de openbare ruimte sterk toegenomen.

Dit zou echter geen probleem zijn indien het gebied niet massaal als Park & Ride locatie zou worden gebruikt. Hierdoor wordt veel van de beschikbare ruimte voor het stallen van auto's van niet gebiedgerelateerde bezoekers gebruikt. Zo wordt de werf onder andere gebruikt als (lang)parkeerlocatie door forensen, door autobezitters woonachtig ten zuiden van het IJ maar zonder parkeervergunning voor hun eerste of tweede auto, bezoekers van stedelijke voorzieningen ten zuiden van het IJ en vakantieangers die op deze wijze een dure parkeervoorziening op Schiphol ontlopen.

Hoewel een meting aangeeft dat op de totale werf de parkeerdruk ruim onder de 90% blijft, is er reden tot het instellen van een parkeerregime. Enkele bedrijven hebben tijdelijk exclusieve parkeerplaatsen totdat de geplande parkeergarages worden ontwikkeld.

Bedrijven die dat niet hebben en in de nabijheid van de pontaanlanding zijn gevestigd ondervinden dagelijks grote hinder van het oneigenlijk parkeergedrag. Op de buurtbijeenkomst in december 2011 werd dan ook door verschillende bedrijven verzocht om het invoeren van een parkeerregime, waarbij geen duidelijke voorkeur is uitgesproken voor een blauwe zone of betaald parkeren.

In het bestaand beleid (conform de in 2008 vastgestelde Parkeernota) is uitgangspunt dat: *bij de invoering van een parkeerregime een blauwe zone wordt ingevoerd waar mogelijk en effectief en betaald parkeren alleen waar nodig en bij voldoende draagvlak.*

Het lijkt op de NDSM-werf mogelijk het probleem van ongewenst (lang)parkeren door niet gebiedgerelateerde gebruikers met de invoering van een blauwe zone met een beperkte tijdsduur op te lossen. Dit heeft alleen succes indien er intensief gehandhaafd wordt. Intensieve handhaving leidt tot het (gewenste) parkeergedrag waardoor weinig boetes zullen worden uitgedeeld. Hierdoor zullen tegenover de kosten van de blauwe zone weinig inkomsten staan. Daarbij is het de vraag of het Rijk een deel van de inkomsten uit de boetes ook in de toekomst aan de gemeente blijft afdragen. Als deze afdracht stopt of substantieel minder wordt, dan is het perspectief dat een blauwe zone op de NDSM-werf niet kostendekkend zal zijn maar het stadsdeel uiteindelijk wellicht een forse rekening oplevert.

In de afweging tussen het invoeren van een blauwe zone of betaald parkeren is ook onder ogen gezien dat de bezoekers die op de NDSM-werf langparkeren voornamelijk van buiten Amsterdam Noord komen. Noorderlingen worden dus nauwelijks getroffen door het instellen van betaald parkeren op de werf. Het instellen van betaald parkeren op de NDSM-werf is in eerste instantie bedoeld om het lang parkeren tegen te gaan, niet om bewoners en ondernemers onnodig op kosten te jagen. Een voordeel van het betaald parkeren op de NDSM-werf is dat het inkomsten genereert voor het stadsdeel. Deze inkomsten komen ten gunste van het Parkeerfonds, waardoor geld beschikbaar is voor maatregelen om (parkeer-)problemen elders in Noord op te lossen.

Conclusie 3:

- **De blauwe zone op de Meeuwenlaan wordt doorgetrokken;**
- **Op de NDSM-werf wordt betaald parkeren ingevoerd.**

Winkelgebieden

Het regionaal winkelcentrum Boven 't Y is het enige winkelcentrum in Noord waar een regime van betaald parkeren geldt. Bij de wijkwinkelcentra Molenwijk en Mosplein geldt een blauwe zone evenals bij de buurtwinkelconcentraties in de Van der Pekstraat, Spreeuwenpark en bij de buurtsuper aan de Meeuwenlaan. De overige winkelconcentraties, waaronder de wijkcentra Bezaanijchtplein en Waterlandplein kennen geen parkeerregime.

Er zijn op winkelgebied veel veranderingen op komst in Noord. Het winkelcentrum Boven 't Y staat een forse vernieuwing en uitbreiding te wachten. De winkelcentra Bezaanjachtplein en Waterlandplein worden als spil van de stedelijke vernieuwingsgebieden Banne Buiksloot en Waterlandpleinbuurt volledig vernieuwd en uiterlijk medio 2013 opgeleverd. In het voorjaar valt ook de beslissing over de ontwikkeling van een nieuw winkelcentrum Mosplein.

De vernieuwing en uitbreiding van de winkelcentra gaat gepaard met verdichting en efficiënt ruimtegebruik. Er moet zorgvuldig met de steeds schaarser wordende ruimte worden omgesprongen. Dit heeft tot gevolg dat in de plannen voor de centra parkeergarages en parkeerdekken zijn opgenomen om het parkeren zo compact mogelijk op te lossen en daarmee het ruimtegebruik voor parkeren in de openbare ruimte te beperken. Deze gebouwde oplossingen vergen hoge investeringen en moeten uiteraard worden terugverdiend. Dat kan alleen in de directe omgeving van de gebouwde voorzieningen een niet-concurrerend parkeerregime geldt. Het stadsdeel heeft hiertoe met de betrokken investeerders bindende afspraken gemaakt. Dit betreft zowel de in het voorjaar 2013 op te leveren voorzieningen in de centra Bezaanjachtplein en Waterlandplein als het in 2015/2016 te ontwikkelen winkelcentrum op het Mosplein.

De ondernemers van het winkelcentrum Boven 't Y en de Vereniging Van Eigenaren van winkelcentrum Amsterdam Noord hebben bij het stadsdeel gepleit voor een gelijke behandeling van alle winkelgebieden in Noord: óf overal evenveel en op dezelfde wijze betaald parkeren, óf nergens. Tevens heeft men, refererend aan de uitkomsten van het in opdracht van het stadsdeel door het Bureau Onderzoek & Statistiek uitgevoerd onderzoek naar de effecten van het betaald parkeren op de omzet van het winkelcentrum, verzocht het vrij parkeren voor de zondag te handhaven en dit ook voor de zaterdag in te voeren. In het rapport van O&S wordt aanbevolen het parkeren makkelijker te maken door o.a. het belparkeren te stimuleren waardoor achteraf betalen mogelijk is en te onderzoeken of het mogelijk is om het eerste uur vrij te parkeren.

Overigens wordt in hetzelfde rapport de conclusie getrokken dat er op basis van de onderzoeksresultaten geen duidelijk oorzakelijk verband gelegd kan worden tussen de invoering van het betaald parkeren en de omzetsdaling van de ondernemers.

Door Mobycon is in opdracht van het stadsdeel Noord in april en mei 2012 onderzoek uitgevoerd naar de voorkeur van ondernemers, klanten en omwonenden van de winkelcentra Bezaanjachtplein en Waterlandplein wat betreft het in te voeren parkeerregime na oplevering van de beide nieuwe winkelcentra. In beide buurten zijn zogenaamde 'parkeermarkten' gehouden waar belanghebbenden hun mening konden geven. Voor beide situaties is dezelfde voorkeur uitgesproken: invoering van een blauwe zone voor een zo beperkt mogelijk gebied.

Ongeveer gelijktijdig met de vaststelling van de Parkeernota in 2008 begon ook de economische en financiële crisis. Die duurt tot op de dag van vandaag voort en is een factor waarmee ook bij het actualiseren van het parkeerbeleid rekening moet worden gehouden. Dat geldt voor alle betrokken partijen: bewoners/consumenten, ondernemers/winkeliers en investeerders en exploitanten van parkeervoorzieningen. Tot de laatste groepen behoren naast ontwikkelaars en corporaties ook de gemeente en het stadsdeel.

Door het beperkt areaal aan betaald parkeren, het lage parkeertarief (het laagst in Amsterdam) en het lage (kostendekkend) tarief voor de vergunningen laat Noord ten opzichte van andere stadsdelen veel geld liggen als het om mogelijke inkomsten uit parkeren gaat. Dat is een bewust beleid van het stadsdeelbestuur om, zeker in deze tijd van recessie en economische stagnatie de lasten van burgers en ondernemers in Noord niet onnodig op te schroeven.

Als gevolg van de voorziene uitbreiding van het winkelcentrum Boven 't Y zullen mogelijk nog in 2013 800 betaalde parkeerplaatsen worden opgeheven en ingeruild voor plaatsen in bestaande en nieuw te bouwen garages. Dit heeft voor het stadsdeel een negatief gevolg aangezien de parkeerinkomsten verschuiven van het stadsdeel naar de exploitanten van de parkeergarages.

Met een relatief simpele lastenverhogende maatregel zou het stadsdeel de parkeerinkomsten aanzienlijk kunnen verhogen om bovengenoemd probleem te compenseren. Voor het stadsdeelbestuur blijft overeind staan dat het financieel aspect niet doorslaggevend is in het parkeerbeleid. Maar financiën spelen uiteraard wel een rol bij het bepalen van het beleid. Uitgangspunt is dat het saldo van inkomsten en uitgaven voor het parkeren in Noord minimaal neutraal moet zijn zodat ten behoeve van de uitvoering van het parkeerbeleid geen aanslag hoeft te worden gepleegd op de algemene middelen. Tegen de achtergrond van dit uitgangspunt zijn de wensen en voorkeuren voor (aanpassing van) het parkeerbeleid nabij de winkelcentra afgewogen en beoordeeld.

Als de twee wijkwinkelcentra, Bezaanjachtplein en Waterlandplein, dit jaar geheel vernieuwd worden opgeleverd zal de aantrekkingskracht groot zijn en zullen deze centra, met name voor de dagelijkse boodschappen, een zekere concurrentiepositie hebben ten opzichte van winkelcentrum Boven 't Y. Uit oogpunt van eerlijke concurrentie is het logisch om bij deze drie belangrijkste winkelcentra in Noord eenzelfde parkeerregime te hanteren.

Het omzetten van betaald parkeren bij het Buikslotermeerplein en omgeving in een blauwe zone om overeen te komen met het gewenste regime van de nieuwe wijkwinkelcentra in de Banne en de Waterlandpleinbuurt is simpelweg financieel onhaalbaar. Het zou Noord een miljoenen tekort in het stadsdeel Parkeerfonds opleveren. De enige mogelijkheid voor een gelijkkluidend regime in deze drie centra is dan om ook bij het Bezaanjachtplein en het Waterlandplein betaald parkeren in te voeren. In een zo beperkt mogelijk gebied direct grenzend aan de winkelcentra en tegen hetzelfde (lage) tarief als geldt voor het winkelcentrum Boven't Y. Daarmee wordt de uitgesproken voorkeur van de ondernemers, klanten en omwonenden van het Bezaanjachtplein en het Waterlandplein voor een blauwe zone niet gevolgd, maar wel tegemoet gekomen aan de wens van de winkeliers van het Buikslotermeerplein om voor de drie winkelcentra hetzelfde regime te hanteren. Voordeel is dat hierdoor het Parkeerfonds niet wordt belast met kosten voor blauwe zones rond de twee wijkwinkelcentra. Dit helpt voorkomen dat het Parkeerfonds in de rode cijfers komt.

Daardoor kunnen extra inkomstverhogende maatregelen (bv tariefsverhogingen voor het parkeren en of de vergunningen en ontheffingen), die uiteindelijk ook de burger in de portemonnee treffen, beperkt blijven.

Conclusie 4:

In de directe omgeving van de vernieuwde wijkwinkelcentra Bezaanjachtplein en Waterlandplein wordt betaald parkeren ingevoerd.

Uitbreiding tijdvak gratis parkeren

Onderzocht is wat de (financiële) mogelijkheden zijn om in te gaan op de suggesties om bepaalde uren, dagdelen of dagen vrij te stellen van betaald parkeren.

Veelgenoemde suggesties zijn: de gehele of gedeeltelijke zaterdag gratis parkeren (met behoud van het gratis parkeren op zondag) en het eerste uur gratis parkeren op elk moment van elke dag.

Het laatste voorstel (elk moment van de dag het eerste uur gratis parkeren) is bij parkeren op de openbare weg niet te handhaven.

Uiteraard blijken in alle gevallen de kosten van deze suggesties (c.q. de derving aan inkomsten) een forse aanslag te plegen op het Parkeerfonds van het stadsdeel.

Temeer omdat ook rekening moet worden gehouden met een financiële compensatie aan de exploitanten van parkeergarages omdat gratis parkeren op de openbare weg tot derving aan inkomsten in de parkeergarages leidt.

Daarnaast moet voor de toekomst rekening worden gehouden met het verlies aan betaalde parkeerplaatsen op het maaiveld als gevolg van de uitbreiding van het winkelcentrum Boven 't Y. Ook dit doet een forse aanslag op de inkomsten van het Parkeerfonds.

Daar staat tegenover dat het instellen van betaald parkeren op de NDSM-werf inkomsten voor het Parkeerfonds genereert. Met deze opbrengsten kunnen maatregelen die elders in Noord genomen moeten worden om (parkeer-)problemen op te lossen bekostigd worden. Door deze maatregel ontstaat ook financiële ruimte om tegemoet te komen aan de wens van bewoners en winkeliers om naast het vrij parkeren op zondag ook op zaterdag een aantal uren vrij parkeren in te voeren.

Conclusie 5:

De prognose van het Parkeerfonds biedt ruimte om het verzoek van bewoners en winkeliers voor gratis parkeren tijdens (bepaalde) uren of dagdelen te honoreren.

6. Voorgestelde maatregelen per gebied

Deze betreffen zowel uitbreiding van betaald parkeren als van de blauwe zones. Hieronder wordt eerst kort ingegaan op de kenmerken van deze beide maatregelen.

Betaald (fiscaal) parkeren (F)

Betaald parkeren vindt plaats in parkeergarages en op de openbare weg. In het laatste geval betreft het feitelijk een fiscale belasting voor het parkeren op de openbare weg. Deze belasting wordt betaald via een parkeerautomaat en moet altijd vooraf plaatsvinden. Het is bij betaald parkeren op de openbare weg niet mogelijk om achteraf te betalen. Dit is vooral in winkelgebieden vervelend omdat men vooraf meestal niet weet hoe lang het winkelen duurt. Achteraf betalen is alleen mogelijk op (met slagbomen) afgesloten terreinen en in parkeergarages.

Een alternatief, dat steeds vaker wordt gebruikt, is het belparkeren. Via een app(licatie) op een mobiele telefoon kan 'real time' worden geparkeerd; men meldt zich aan bij het begin van de parkeertijd en meldt zich af bij het verlaten van de parkeerplaats. De parkeerder loopt dan niet het risico een bon te krijgen wegens overschrijden parkeertijd, omdat hij niet vooraf een einde parkeertijd hoeft op te geven.

Betaald parkeren stimuleert het kort parkeren en ontmoedigt het lang parkeren. Het betaald (fiscaal) parkeren op de openbare weg levert het stadsdeel meer inkomsten op naarmate het aantal verkoopbare uren hoger is. Dat is bij winkelcentra het geval omdat hier veel bezoekers komen. In woonbuurten is dit nauwelijks het geval omdat bewoners een (voor het stadsdeel kostendekkende) vergunning kunnen krijgen. Bezoekers kunnen gebruik maken van de bestaande (bezoekers)regeling, nu nog alleen een kraskaart voor 65-plussers.

Tegenover de inkomsten staan incidentele investeringen in apparatuur en structurele lasten voor onderhoud en handhaving. Voor het invoeren van een fiscaal parkeergebied is het stadsdeel afhankelijk van een centraal stedelijk besluit. Hierdoor kan de invoering op zijn vroegst per 1 januari 2014 plaatsvinden.

Blauwe zones (B)

Een blauwe zone is een goede methode om het kort parkeren te stimuleren en het lang parkeren te ontmoedigen. Bij het instellen van een blauwe zone bepaalt het stadsdeel per gebied de maximale parkeertijd, afhankelijk van de parkeerdruk in dat gebied. De parkeerder stelt de blauwe schijf in op het tijdstip van aankomst en riskeert een boete bij het overschrijden van de toegestane parkeertijd. De inkomsten uit boetes gaan in beginsel naar het Rijk. Een deel hiervan wordt weer afgedragen aan de gemeente. Als de blauwe zone optimaal werkt en er geen boetes worden uitgeschreven, zijn er dus geen inkomsten. Bewoners van een gebied met blauwe zone kunnen een (voor het stadsdeel kostendekkende) ontheffing aanvragen.

Tegenover de onzekere inkomsten van een blauwe zone staan incidentele investeringen in bebording en het aanbrengen van blauwe lijnen en structurele lasten voor onderhoud en handhaving. Voor het invoeren van een blauwe zone ligt de bevoegdheid bij het stadsdeel en is geen instemming van de gemeenteraad nodig. Hierdoor kan de invoering direct plaatsvinden nadat hiertoe op stadsdeelniveau is besloten. Uitgaande van besluitvorming vóór het zomerreces 2013 kunnen de nieuwe blauwe zones in het derde kwartaal van 2013 operationeel zijn.

6.1 Buikslotermeerplein (F1)

Voorstel wijziging parkeerregime winkelcentrum Buikslotermeerplein en omgeving:

- De huidige tijden van het fiscaal gebied wijzigen: fiscaal parkeren op zaterdag van 12.00 – 19.00 uur.
- Voor de overige dagen blijft de tijd ongewijzigd: van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.00 uur.
- tarief in 2014: € 1,30 per uur.

6.2 Bezaanjachtplein (F2)

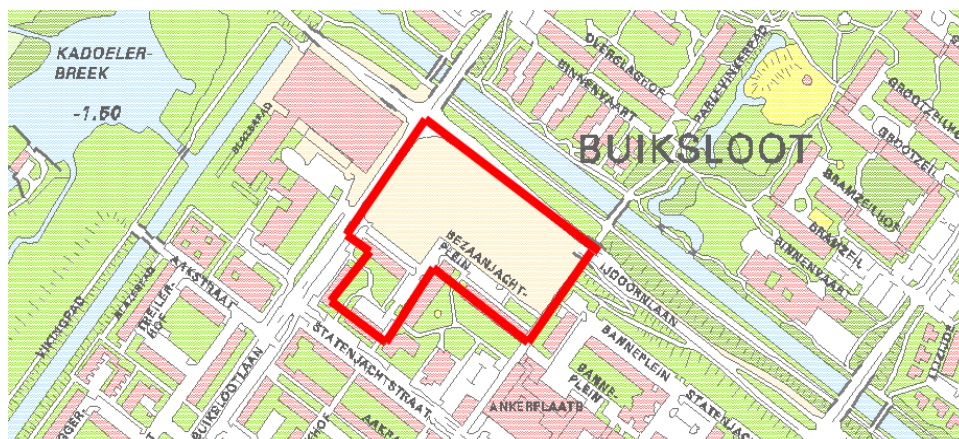
Voorstel parkeerregime winkelcentrum Bezaanjachtplein:

- instellen fiscaal gebied van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.00 uur en op zaterdag van 12.00 – 19.00 uur
- tarief in 2014: € 1,30 per uur.

Voorstel parkeerregime bezoekersgedeelte parkeergarage Bezaanjachtplein:

- instellen fiscaal gebied van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.00 uur en op zaterdag van 12.00 – 19.00 uur
- tarief in 2014: € 1,30 per uur.

De grenzen van het betaald parkeren gebied liggen direct om het winkelcentrum heen. Voor de rest van de Banne wordt geen parkeerregime voorgesteld.



Het winkelcentrum op het Bezaanjachtplein heeft 150 parkeerplaatsen op straat en 236 parkeerplaatsen in de parkeergarage voor bezoekers van het winkelcentrum. De parkeerplekken op straat worden volgens het voorstel betaalde parkeerplaatsen. In het bezoekersgedeelte van de parkeergarage moet ook voor het parkeren betaald gaan worden. Een deel van de parkeergarage is voor de bewoners van de woningen boven het winkelcentrum.

Het stadsdeel exploiteert het bezoekersgedeelte van de parkeergarage.

Het invoeren van een parkeerregime houdt verband met de intentieovereenkomst die het stadsdeel heeft gesloten. Zie voor een korte inhoud van deze overeenkomst hoofdstuk 3, punt 3.7.



Bovenstaande afbeelding toont het winkelcentrum Bezaanjachtplein met zicht op de entree van de parkeergarage en de parkeerplaatsen (150) op straat die in het voorgestelde fiscale gebied zullen vallen.

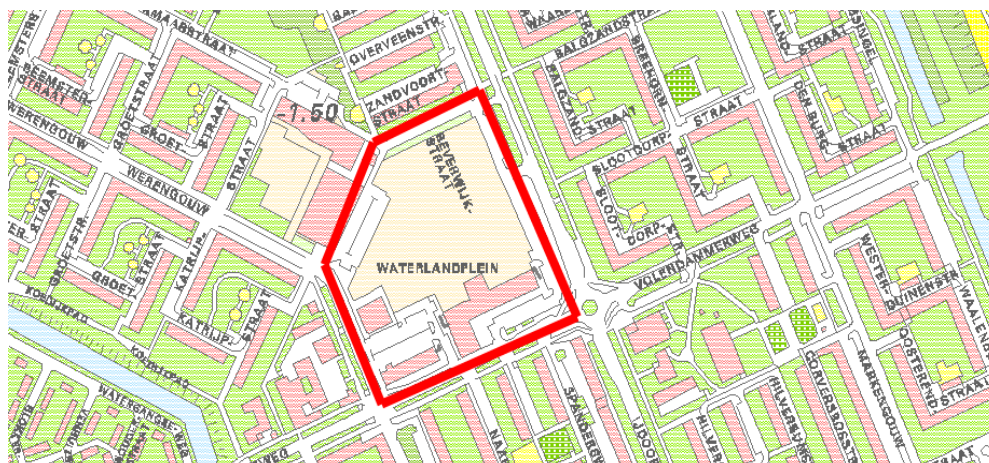
Het dagelijks bestuur realiseert zich dat betaald parkeren uitwijkgedrag kan opleveren naar delen van de buurt, waar geen betaald parkeren is. Zodra dit uitwijkgedrag leidt tot problemen voor de bewoners van de buurt worden adequate maatregelen genomen.

6.3 Waterlandplein (F3)

Voorstel parkeerregime winkelcentrum Waterlandplein:

- *instellen fiscaal gebied van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.00 uur en op zaterdag van 12.00 – 19.00 uur*
- *tarief in 2014: € 1,30 per uur.*

De grenzen van het betaald parkeregebied liggen direct om het winkelcentrum. Voor de rest van de Waterlandpleinbuurt wordt geen parkeerregime voorgesteld.



In de directe omgeving van het Waterlandplein zijn 350 parkeerplaatsen op straat. De parkeerplekken op straat worden volgens het voorstel betaalde parkeerplaatsen.

Het invoeren van een parkeerregime houdt verband met de intentieovereenkomst die het stadsdeel heeft gesloten. Zie voor een korte inhoud van deze overeenkomst hoofdstuk 3, punt 3.6



Bovenstaande afbeelding toont het winkelcentrum Waterlandplein gezien vanuit het westen met zicht op de twee parkeervelden die in het voorgestelde fiscale gebied vallen.

realiseert zich dat betaald parkeren uitwijkgedrag kan opleveren naar delen van de buurt, waar geen betaald parkeren is. Zodra dit uitwijkgedrag leidt tot problemen voor de bewoners van de buurt worden adequate maatregelen genomen.

6.4 NSDM-werf (F4)

Voorstel parkeerregime NDSM-werf:

- *instellen fiscaal gebied van maandag tot en met zondag van 9.00 – 23.00 uur.*
- *tarief in 2014: € 1,30 per uur.*

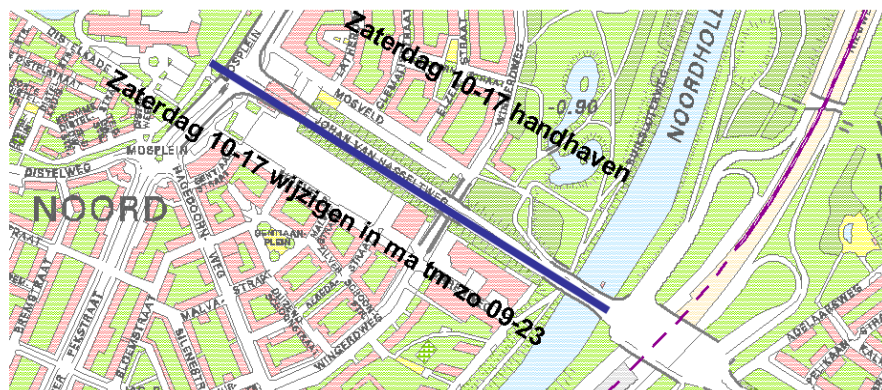


De gehele NDSM-werf wordt ingericht als gebied met betaald parkeren. In hoofdstuk 5, Afwegingen en conclusies, staat onder 'werkgebieden' de huidige situatie op de NDSM-werf vermeld, waaruit de conclusie getrokken is dat invoering van een parkeerregime onvermijdelijk is.

6.5 Mosveld (B1)

Voorstel parkeerregime Mosveld:

- *uitbreiden / aanpassen van de blauwe zone op maandag tot en met zondag van 9.00 - 23.00 uur, zoals geldt in de aangrenzende van der Pekbuurt en Disteldorp.*
- *maximale parkeerduur: 2,5 uur.*



Johan van Hasseltweg is grens tussen twee soorten blauwe zone regimes

Voor Mosveld en omgeving, het Florabuurtdeel ten zuiden van de Johan van Hasseltweg, geldt nu een blauwe zone op zaterdag van 10.00 -1700 uur met een maximale parkeertijd van 2,5 uur. Deze parkeertijd, die afwijkt van die in de aangrenzende van der Pekbuurt en Disteldorp, zijn verwarrend voor de parkeerder; het is duidelijker om de grens bij de Johan van Hasseltweg te leggen.

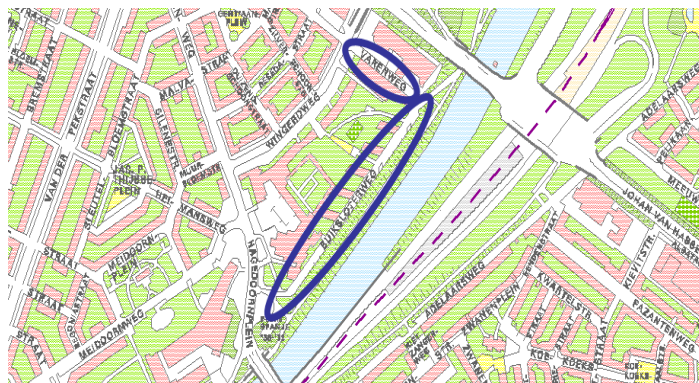
Het blauwe zonegebied ten noorden van de Johan van Hasseltweg blijft gehandhaafd: zaterdag van 10.00 – 17.00 uur.

De nabijgelegen Varenweg en Buiksloterweg, waar geen blauwe zone geldt, worden apart besproken (zie hieronder, gebied B2).

6.6 Varenweg en Buiksloterweg (B2)

Voorstel parkeerregime Varenweg en Buiksloterweg:

- *instellen van een blauwe zone op maandag tot en met zondag van 9.00 – 23.00 uur*
- *maximale parkeerduur van 2,5 uur, zoals geldt in de aangrenzende van der Pekbuurt.*



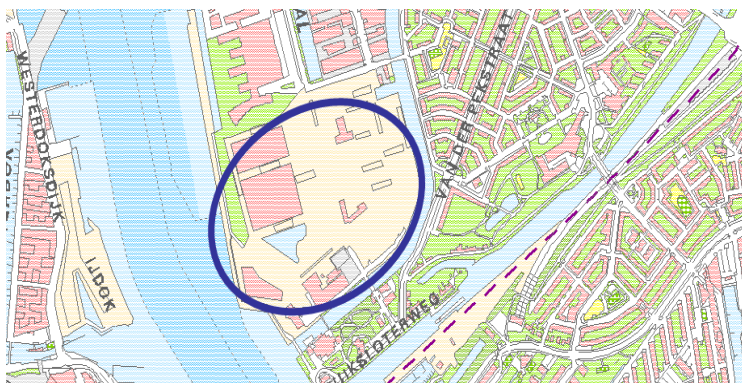
Voor de Varenweg en de Buiksloterweg geldt op dit moment geen parkeerregime; er zijn hier 90 parkeerplaatsen.

Zoals voor alle gebieden in de buurt van pontaanlandingen geldt ook hier dat er overlast wordt ondervonden van langparkeerders, mensen die oversteken naar het centrum of die EYE bezoeken. Verwacht wordt dat voor het personeel van de scholen aan de Varenweg door het instellen van een blauwe zone weer voldoende parkeerruimte zal vrijkomen. Wat betreft de ontheffingen zal in overleg naar een passende maatwerk oplossing worden gezocht.

6.7 Overhoeks (B3)

Voorstel parkeerregime Overhoeks:

- instellen van een blauwe zone op maandag tot en met zondag van 9.00 – 23.00 uur
- maximale parkeerduur van 2,5 uur, zoals geldt in de aangrenzende van der Pekbuurt.



In Overhoeks (nu: Bundlaan, Overhoeksparklaan en Spadinalaan) geldt geen parkeerregime voor de dertig bezoekersparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Er geldt wel een parkeerverbod voor parkeren buiten de parkeervakken. De buurtbewoners ondervinden overlast van de langparkeerders, die op de bezoekersplaatsen geparkeerd staan, zodat bezoekers van deze bewoners geen parkeerplaats kunnen vinden.

6.8 Elzenhagen Noord (B4)

Voorstel parkeerregime parkeerterrein van de Wasknijper, de N. Lansdorpstraat en, ter hoogte van de N. Lansdorpstraat, de parkeerplaatsen langs de B. Merkelbachsingel en de G.J.Scheurleerweg:

- instellen van een blauwe zone op maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 18.00 uur.
- maximale parkeerduur van 2,5 uur.



Elzenhagen Noord kent geen parkeerregime. Het parkeerterrein bij De Wasknijper heeft 90 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Voor een groot aantal woningen bestaat de mogelijkheid tot parkeren op eigen terrein.

In hoofdstuk 4, Afwegingen en conclusies, staat onder 'woongebieden' de huidige situatie in Elzenhagen Noord vermeld, waaruit de conclusie getrokken is dat invoering van een parkeerregime voor het parkeerterrein van de Wasknijper onvermijdelijk is. Uit de daarna gehouden consultatieronde op het Voorontwerp is gebleken dat de bewoners van de aangrenzende N. Lansdorpstraat en de B. Merkelbachsingel veel parkeeroverlast ondervinden van langparkeerders, die in de omgeving werken, naar school gaan en winkelen. Zij vragen om de in het Voorontwerp voorgestelde blauwe zone uit te breiden met de twee hierboven genoemde straten.

Op verzoek van de bewoners en de school heeft het stadsdeel maatregelen genomen in de vorm van een stopverbod bij de school. Dit stopverbod wordt streng gehandhaafd.

Voor de rest van Elzenhagen Noord en voor Jeugdland worden nu geen voorstellen gedaan voor een parkeerregime. De bewoners zijn zich bewust van de mogelijke wijzigingen in de parkeersituatie als gevolg van de stedelijke ontwikkelingen, het busstation en de Noord-Zuidlijn. Met de actualisering van het parkeerbeleid is hierom een periode aangehouden tot 2017, het moment dat de Noord-Zuidlijn gaat rijden.

6.9 Meeuwenlaan (B5)

Voorstel parkeerregime Meeuwenlaan tussen Motorkanaal en rotonde van Johan van Hasseltweg:

- *instellen van een blauwe zone op maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 23.00 uur.*



De huidige grens van de blauwe zone op de Meeuwenlaan ligt bij het Motorkanaal. Uit de consultatieronde kwam naar voren dat de bedrijven langs de Meeuwenlaan tussen het Motorkanaal en de rotonde bij de Johan van Hasseltweg veel parkeeroverlast hebben van langparkeerders, die voor het merendeel in het centrum van Amsterdam moeten zijn. Gevraagd is om de blauwe zone uit te breiden tot aan de rotonde bij de Johan van Hasseltweg voor de hoofdweg en de ventweg aan de kant van het Hamerstraatgebied.

7. Alle voorstellen op een rij

De voorstellen voor gebieden waar fiscaal parkeren of blauwe zone worden ingevoerd dan wel gewijzigd zijn is onderstaand samengevat:

Fiscale gebieden (F1 tm F4)					
voorstel	gebied	maatregel	aantal pp	financieel effect	opmerkingen
F1	Buikslotermeerplein	fiscaal parkeren zaterdag van 0900-1900 wijzigt in 1200-1900	bestaand areaal	zie volgend hoofdstuk	op verzoek winkeliers/marktkooplui
F2	Bezaanijchtplein	bepert gebied rondom winkelcentrum fiscaliseren ma tm vr 0900-1900 en za 1200-1900	150	zie volgend hoofdstuk	parkeergarage (236 pp) heeft zelfde tarief als op straat, opbrengst ca € 180.000
F3	Waterlandplein	bepert gebied rondom winkelcentrum fiscaliseren ma tm vr 0900-1900 en za 1200-1900	350	zie volgend hoofdstuk	
F4	NDSM	fiscaliseren ma tm zo 0900-2300	1750	zie volgend hoofdstuk	

Fiscaal parkeren:

F1: Buikslotermeerplein en omgeving:

- *De huidige tijden van het fiscaal gebied wijzigen: fiscaal parkeren op zaterdag van 12.00 – 19.00 uur.*
- *Voor de overige dagen blijft de tijd ongewijzigd: van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.00 uur.*
- *tarief in 2014: € 1,30 per uur.*

F2: Bezaanijchtplein - winkelcentrum:

- *instellen fiscaal gebied van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.00 uur en op zaterdag van 12.00 – 19.00 uur*
- *tarief in 2014: € 1,30 per uur.*

F2: Bezaanijchtplein – bezoekersgedeelte parkeergarage:

- *instellen fiscaal gebied van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.00 uur en op zaterdag van 12.00 – 19.00 uur*
- *tarief in 2014: € 1,30 per uur.*

F3: Waterlandplein:

- *instellen fiscaal gebied van maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 19.00 uur en op zaterdag van 12.00 – 19.00 uur*
- *tarief in 2014: € 1,30 per uur.*

F4: NDSM-werf:

- *instellen fiscaal gebied van maandag tot en met zondag van 9.00 – 23.00 uur.*
- *tarief in 2014: € 1,30 per uur.*

Blauwe zones (B1 tm B5)					
voorstel	gebied	maatregel	aantal pp	financieel effect	opmerkingen
B1	Mosveld	bestaande zaterdag blauwe zone aanpassen aan bestaande blauwe zone pontaanlanding	bestaande blauwe zone	kostenneutraal	
B2	Varenweg & Buiksloterweg	toevoegen aan bestaande blauwe zone pontaanlanding	90	kostenneutraal	op verzoek bewoners
B3	Overhoeks	toevoegen aan bestaande blauwe zone pontaanlanding	30	kostenneutraal	op verzoek bewoners
B4	parkeerterrein Wasknijper, Lansdorpstraat, zuidelijk deel Merkelbachsingel en Scheurleeweg.	instellen blauwe zone max parkeerduur 2,5 uur op ma tm vr 0900-1800	110	kostenneutraal	op verzoek bewoners
B5	Meeuwenlaan tot rotonde Johan van Hasselweg incl. ventweg Hamerstraatgebied	toevoegen aan bestaande blauwe zone Meeuwenlaan	170	kostenneutraal	op verzoek bedrijven

Blauwe zone:

B1: Mosveld ten zuiden van de Johan van Hasseltweg:

- *uitbreiden / aanpassen van de blauwe zone op maandag tot en met zondag van 9.00 - 23.00 uur, zoals geldt in de aangrenzende van der Pekbuurt en Disteldorp.*
- *maximale parkeerduur: 2,5 uur.*

B2: Varenweg en Buiksloterweg:

- *instellen van een blauwe zone op maandag tot en met zondag van 9.00 – 23.00 uur*
- *maximale parkeerduur van 2,5 uur, zoals geldt in de aangrenzende van der Pekbuurt.*

B3: Overhoeks:

- *instellen van een blauwe zone op maandag tot en met zondag van 9.00 – 23.00 uur*
- *maximale parkeerduur van 2,5 uur, zoals geldt in de aangrenzende van der Pekbuurt.*

B4: Voorstel parkeerregime parkeerterrein van de Wasknijper, de N. Lansdorpstraat en, ter hoogte van de N. Lansdorpstraat, de parkeerplaatsen langs de B. Merkelbachsingel en de G.J.Scheurleerweg:

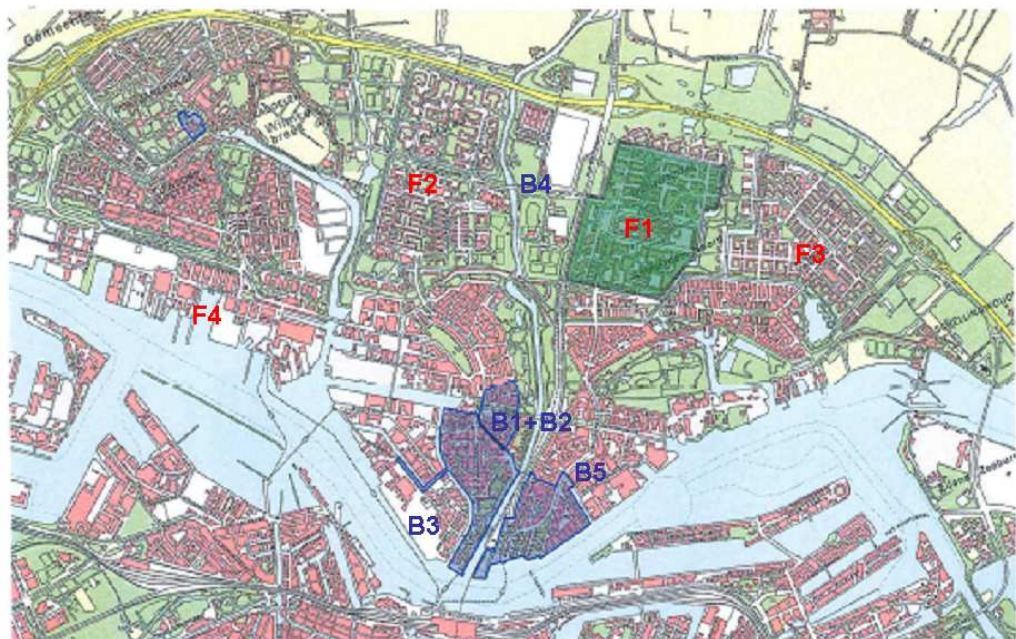
- *instellen van een blauwe zone op maandag tot en met vrijdag van 9.00 – 18.00 uur.*
- *maximale parkeerduur van 2,5 uur.*

B5: Meeuwenlaan tussen Motorkanaal en rotonde van Johan van Hasseltweg:

- *instellen van een blauwe zone op maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 23.00 uur.*
- *maximale parkeerduur van 2,5 uur.*

Bij de blauwe zone gebieden volgt het dagelijks bestuur bij de uitgifte van ontheffingen artikel 9 van de vigerende parkeerverordening. Dit artikel houdt in dat degenen die kunnen beschikken over een parkeerplaats (in bv. een parkeergarage) geen ontheffing krijgen om in de openbare ruimte te parkeren.

Op kaart zien de voorstellen tot aanpassen parkeerbeleid er als volgt uit:



8. De financiële consequenties van de voorstellen

In dit hoofdstuk worden de financiële gevolgen van de voorstellen op een rij gezet.

Fiscale gebieden (F1 tm F4)										
voorstel	gebied	maatregel	aantal parkeerplaatsen	aantal automaten	eenmalige kosten	kosten handhaving	kosten parkeerautomaten	opbrengsten	inkomsten vergunningen	resultaat
F1	Buikslotermeerplein	fiscaal parkeren zaterdag van 0900-1900 wijzigt in 1200-1900	bestaand areaal							
F2	Bezaanijachtplein	beperkt gebied rondom winkelcentrum fiscaliseren	150	3	14.000	24.000	6.000	114.000	14.000	98.000
F3	Waterlandplein	beperkt gebied rondom winkelcentrum fiscaliseren	350	6	27.000	55.000	11.000	267.000	14.000	215.000
F4	NDSM	fiscaliseren ma tm zo 0900-2300	1750	25	113.000	272.000	46.000	1.335.000	10.000	1.027.000
		totaal	2250	34	154.000	351.000	63.000	1.716.000	38.000	1.340.000

De tabel 'fiscale gebieden' geeft een overzicht van de kosten en opbrengsten van de voorstellen.

De kosten bestaan uit eenmalige kosten (o.a. aanleg parkeerautomaten) en structurele kosten voor handhaving. Het niveau van de structurele kosten is conform de uitgangspunten van het Parkeerregie Orgaan (PRO) opgenomen. Dit impliceert een reductie van 50% ten opzichte van het bestaande kostenniveau.

Met ingang van 2014 is gerekend met een parkeertarief van € 1,30 voor alle fiscale gebieden. Dus zowel voor het bestaande gebied als de nieuw in te stellen gebieden. In het zwaarwegend advies aan de centrale stad wordt dan ook verzocht dit tarief voor de nieuwe fiscale gebieden te hanteren.

De eenmalige en structurele kosten worden in 2014 begroot omdat in 2014 de inkomsten pas zullen worden ontvangen.

Het resultaat in de tabel is exclusief de afdrachten aan de centrale stad en de derving als gevolg van het instellen van een nieuw parkeerregime op zaterdag van 1200-1900 in plaats van het oude parkeerregime van 9.00-19.00. Dit nieuwe parkeerregime geldt voor alle fiscale gebieden, met uitzondering van de NDSM-werf, waarvoor het regime alle dagen van 9.00 – 23.00 uur betaald parkeren wordt.

De derving is van toepassing op alle gebieden behalve de NDSM-werf omdat die niet in het parkeerregime van de vrije zaterdagochtend wordt meegenomen.

Blauwe zones (B1 tm B4)										
voorstel	gebied	maatregel	aantal parkeerplaatsen		aanleg+ onderhoud 9 jaar	handhaving	opbrengsten	inkomsten ontheffingen	resultaat	
B1	Mosveld	bestaande zaterdag blauwe zone aanpassen aan blauwe zone pontaanlanding	bestaand areaal		nvt		nvt	ongeveer even groot als kosten handhaving	kosten-dekkend	kosten-dekkend
B2	Varenweg & Buiksloterweg	toevoegen aan blauwe zone pontaanlanding	90		2250	2625	ongeveer even groot als kosten handhaving	kosten-dekkend	kosten-dekkend	
B3	Overhoeks	toevoegen aan blauwe zone pontaanlanding	30		750	875	ongeveer even groot als kosten handhaving	kosten-dekkend	kosten-dekkend	
B4	parkeerterrein Wasknijper, Lansdorpstraat, zuidelijk deel Merkelbachsingel en Scheurleerweg.	instellen blauwe zone max parkeerduur 2,5 uur op ma tm vr 0900-1800	90		2250	2625	ongeveer even groot als kosten handhaving	kosten-dekkend	kosten-dekkend	
B5	Meeuwenlaan tot rotonde Johan van Hasselweg incl. ventweg Hamerstraatgebied	toevoegen aan bestaande blauwe zone Meeuwenlaan	170		3400	5000	ongeveer even groot als kosten handhaving	kosten-dekkend	kosten-dekkend	
		totaal	380		8650	11125				

Toelichting tabel voorstellen Blauwe zone

Bij de blauwe zone wordt er van uitgegaan dat het Rijk de vergoedingen voor de zogenaamde 'Mulderfeiten' (boetes die in de blauwe zone worden uitgeschreven), op hetzelfde niveau (hetzelfde percentage) blijft uitbetalen. Voorts is uitgangspunt dat de inkomsten van de leges voor parkeerontheffingen (minimaal) kostendekkend zijn.

Op grond van deze uitgangspunten kan gesteld worden dat het totaalresultaat voor de blauwe zones kostendekkend is.

Overigens mogen de inkomsten uit de boetes formeel niet worden begroot. Hierdoor is er vooraf altijd een tekort in de begroting en kan pas achteraf worden vastgesteld of er voldoende dekking is ontstaan.

Het handavingsbudget uit het parkeerfonds is ondanks de invoering van de nieuwe blauwe zone gebieden gehandhaafd op € 100.000.

Vanwege de nieuwe gebieden wordt een nieuw handavingsplan opgesteld om het handavingsbudget zo efficiënt mogelijk in te zetten.

Resultaat Parkeerfonds

Op grond van de stedelijke verordening op het centraal mobiliteitsfonds, is het bij fiscaal parkeren verplicht een Parkeerfonds in te stellen. Het stadsdeel heeft sinds november 2010 een Parkeerfonds. Dit Fonds is een instrument om parkeergelden vrij te maken voor beleid op het gebied van verkeer en vervoer en is tevens bedoeld om een directe en zichtbare relatie te leggen tussen de inkomsten uit parkeermaatregelen en de besteding hiervan in het kader van de aanpak van het mobiliteitsbeleid. Met het Parkeerfonds wordt duidelijk gemaakt wat de inkomsten uit fiscaal parkeren zijn, welke kosten daar tegenover staan en waar een eventueel positief resultaat aan wordt besteed. De minimale bodem van het parkeerfonds is € 100.000.

Het Parkeerfonds krijgt met de voorgestelde maatregelen in 2014 extra inkomsten. Invoering van fiscaal parkeren op de NDSM-werf en de tariefsverhoging zijn hiervan de voornaamste bronnen. De daardoor ontstane financiële ruimte wordt gebruikt om nabij de winkelcentra op de zaterdagen van 9.00-12.00 uur vrij te kunnen parkeren. Deze maatregel heeft een krappe marge in het Parkeerfonds tot gevolg.

Behalve dat de maatregel derving aan inkomsten oplevert moet het stadsdeel ook de eigenaren van de bestaande parkeergarages compenseren. De zaterdagochtend vrij parkeren op de openbare weg heeft immers tot gevolg dat deze garages dan minder zullen worden gebruikt met inkomstenderving tot gevolg. Vooralsnog is de compensatie Bomengarage en Mediamarktgarage voor 2014 als pm-post in de raming opgenomen.

Onderstaande tabel laat de raming zien van het totaal financieel resultaat van de parkeermaatregelen in 2014.

raming resultaat parkeermaatregelen 2014	PRO 1a	PRO 1b
	1,30	1,30
	2014	2014 - 800 pp
bruto opbrengsten	5.023.000	4.717.000
afdrachten centrale stad	875.000	857.000
opbrengsten na afdrachten	4.148.000	3.860.000
uitvoeringskosten	1.004.000	861.000
resultaat na aftrek uitvoeringskosten	3.144.000	2.999.000
"eigen" stadsdeel uitgaven		
handhaving blauwe zone (vaste besteding uit pfonds)	100.000	100.000
afdracht algemene middelen Noord	930.000	930.000
onderzoeksbudget parkeren en cap	182.000	182.000
parkeergarage Bezaanjachtplein	430.000	430.000
taakstelling 1S1O	268.000	268.000
	1.910.000	1.910.000
incidentele kosten invoeren fiscale gebieden	168.000	168.000
netto resultaat	1.066.000	921.000
Mulderfeiten / bonnen blauwe zone (vergoeding van het Rijk)	100.000	100.000
resultaat incl Mulderfeiten	1.166.000	1.021.000
netto resultaat	1.066.000	921.000
derving door vrij parkeren zaterdag 09-12 excl NDSM	723.000	723.000
compensatie P2 Bomengarage en P5 Mediamarkt garage	pm	pm
restant (komt in parkeerfonds)	343.000	198.000

Hierbij moet worden opgemerkt dat:

1. De parkeergarage voor bezoekers op het Bezaanjachtplein het parkeerregime op straat volgt. Buiten de fiscale tijden is de parkeergarage gesloten of gratis toegankelijk op nog nader te bepalen tijdstippen. De projectgroep Bezaanjachtplein moet de exploitatiedetails voor de parkeergarage in samenhang met de voorgestelde maatregelen nog uitwerken;
2. De taakstelling 1S1O wordt waarschijnlijk hoger;
3. Vergoedingen Mulderfeiten komen niet in het parkeerfonds, maar worden toegevoegd aan de algemene middelen en mogen niet worden begroot.
4. Derving in de parkeergarages P2 (Bomengarage) en P5 (garage Mediamarkt) is eigen (lage) inschatting, kans is groot dat claim aan het stadsdeel hoger uit valt. De parkeergarages zijn van externe partijen;
5. Het parkeerfonds dient minimaal € 100.000 te bevatten;
6. Toelichting afdracht algemene middelen Noord: De eigen taakstellingen op het product parkeren uit de heroverwegingen 2012-2104 zijn verwerkt in de afdracht eigen middelen Noord (€ 930.000). Het betreft taakstelling 303-2 (voordelen door aanbesteden Cition, is nu een stedelijke opgave) van € 200.000 en taakstelling 303-3 (uitbreiding fiscaal areaal) van € 300.000

Kadernota 2013 (1 stad 1 opgave)

In de stedelijke Kadernota 2013 is een taakstellende stadsbrede bezuiniging van € 15 miljoen opgelegd aan het fiscaal parkeren. In dit verband is het stedelijk Parkeer

Regie Orgaan (PRO) opgericht. Deze organisatorische maatregel en de digitalisering van het fiscaal parkeren leveren een forse kostenreductie op. De structurele kosten kunnen daarbij met 30-70% dalen. In de bovenstaande kostenraming voor 2014 is rekening gehouden met 50% kostenreductie ten opzichte van waarmee voor 2013 gerekend is.

Voor 2013 bedraagt de taakstellende bijdrage voor 1S1O € 268.000. In de raming voor 2014 is uitgegaan van hetzelfde bedrag maar de kans bestaat dat de te leveren bijdrage hoger zal zijn.