



Beleidsvoornemen definitief parkeerregime Prinses Irenebuurt

Invoeren regulier fiscaal regime met parkeerduurbepanking



Inhoud

1.	Aanleiding en doel.....	1
2.	Leeswijzer	2
3.	Beleidsvoornemen definitief parkeerregime Prinses Irenebuurt	3
	3.1 Toepassing regulier fiscaal regime in Prinses Irenebuurt.....	3
	3.2 Belanghebbendenparkeren past niet binnen vigerend Amsterdams parkeerbeleid.....	4
4.	Planning en procedures.....	5
	4.1 Inspraak.....	5
	4.2 Verdere procedure.....	6

1. Aanleiding en doel

In de Prinses Irenebuurt geldt sinds 1986 een regeling van belanghebbendenparkeren. Deze regeling is tot stand gekomen om parkeeroverlast door het World Trade Center (WTC) zoveel mogelijk te beperken. Op basis van wensen van stadsdeel Zuid is in de Prinses Irenebuurt een experiment gehouden met fiscale parkeerduurbepanking om te onderzoeken of het mogelijk is de RVV maatregel belanghebbendenparkeren zoveel mogelijk fiscaal uit te voeren met een fiscale belanghebbendenparkeervergunning en fiscale handhaving. Het experiment is verbonden met het experiment met fiscale parkeerduurbepanking in Buitenveldert.

De parkeersituatie in Buitenveldert kent een andere ontstaansgeschiedenis. De buurten hebben elk hun eigen karakter en geschiedenis als het gaat om het huidige parkeerregime, maar het parkeervraagstuk in beide buurten heeft dezelfde eigenschappen; in de buurt parkeren (of is de potentie aannemelijk) veel niet-buurtgebonden langparkeerders (werknemers en bezoekers aan de Zuidas) waardoor de parkeerdruk lokaal hoog is en bewoners overlast ervaren. De parkeerplaatsen in de woonbuurten zijn aantrekkelijk omdat het uurtarief veelal lager ligt dan de gehanteerde tarieven in de parkeergarages op de Zuidas. In de woonbuurten in Buitenveldert-Noord geldt een tarief van € 1,40 per uur (prijs voor een dagkaart € 8,40), in de Prinses Irenebuurt (regulier fiscaal gedeelte) is dat € 3,00 per uur (prijs voor een dagkaart € 18,00). In de parkeergarages op de Zuidas varieert het tarief tot maximaal € 6,00 per uur. Sinds enige jaren is er betaald parkeren in Buitenveldert-Noord. In 2012 is er een uitbreiding geweest van betaald parkeren naar Buitenveldert-Zuid. Sindsdien is er in de buurten ten zuiden van de Zuidas en de VU/het VUMC parkeeroverlast ontstaan. Waarschijnlijk stonden werknemers en bezoekers van deze gebieden eerst (gratis) in Buitenveldert-Zuid en nu met dagkaarten in Buitenveldert-Noord. In 2012 bereikten het stadsdeel al klachten van bewoners over een toegenomen parkeerdruk in het deel van Buitenveldert-Noord dat grenst aan de De Boelelaan. Op basis van deze signalen is een experiment gehouden met parkeerduurbepanking in woonbuurten om de werknemers van de Zuidas te weren.

Beide experiment zijn in samenhang geëvalueerd. Dat heeft geresulteerd in het beleidsvoornemen fiscale parkeerduurbepanking in woonbuurten. Amsterdam kiest met het beleidsvoornemen fiscale parkeerduurbepanking in woonbuurten voor om niet buurtgebonden (langparkeerders) te weren met parkeerduurbepanking in buffergebieden. De mogelijkheid om (fiscaal) belanghebbendenparkeren in te voeren wordt niet opgenomen in de parkeerverordening. Daarom dient in de Prinses Irenebuurt een definitief regime ingevoerd te worden dat anders is dan (een vorm van) belanghebbendenparkeren.

Amsterdam heeft als uitgangspunt dat bij parkeerregulering binnen de Ring A-10 en/of binnen reeds gefiscaliseerde gebieden er in principe alleen een fiscaal parkeerregime ingevoerd wordt en dat parkeerplaatsen zo min mogelijk verbijzonderd worden om zo efficiënt mogelijk gebruik mogelijk te maken van het beschikbare parkeerareaal. Daarom is er nooit grootschalig een regime met belanghebbendenparkeren ingevoerd. Ook speelt mee dat inkomsten uit opgelegde boetes in zijn geheel naar het rijk vloeien waardoor handhaving een kostbare aangelegenheid is. Daarnaast

zijn in Amsterdam de handhaving op Mulderfeiten (handhaving door bijzonder Opsporingsambtenaren) en de handhaving op fiscale parkeerregimes (handhaving door EPS¹) losgekoppeld waardoor het niet mogelijk is in een gebied met belanghebbenden parkeren te handhaven met een efficiënte scanauto. Wel staat in het coalitieakkoord 2014-2018 'Amsterdam is van iedereen': *"Daarnaast krijgen bestuurscommissies de mogelijkheid om in bepaalde gebieden, waar veel parkeeroverlast is, proeven te doen met parkeren exclusief voor vergunninghouder"*. Als uitwerking van dit onderdeel van het coalitieakkoord wordt in het gebied de Burgwallen onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de overlast van bezoekers van het centrum die bewoners ervaren terug te dringen.

Fiscale Parkeerduurbeperving in woonbuurten wijkt af van andere vormen van reeds ingezette fiscale parkeerduurbeperving in bijvoorbeeld winkelstraten of bij sportcomplexen. Fiscale parkeerduurbeperving in Amsterdam wordt momenteel alleen toegepast in winkelstraten, bij sportvoorzieningen en bij begraafplaatsen. De maximale parkeerduur is veelal gekoppeld aan de parkeerduur die past bij gebruik van de aanwezige voorziening. De maximale parkeerduur is ingesteld om de turn over² te verhogen zodat de aanwezige voorzieningen goed bereikbaar blijven per auto en dat parkeerplaatsen niet onnodig lang bezet gehouden worden door langparkeerders die niet ten behoeve van gebruik van of bezoek aan de voorzieningen parkeren.

2. Leeswijzer

Dit beleidsvoornemen is als volgt opgebouwd.

- Hoofdstuk 3: beleidsvoornemen definitieve parkeerregimes Prinses Irenebuurt.
- Hoofdstuk 4: planning en procedures.

In de bijlagen zijn diverse databronnen opgenomen alsmede een uitgebreide beschrijving van het verloop van het parkeerexperiment in de Prinses Irenebuurt.

¹ EPS: Egis Parking Service handhaaft namens de gemeente Amsterdam in gebieden met betaald parkeren.

² Turn over = verloop op parkeerplaats uitgedrukt in aantal parkeerders per dag.

3. Beleidsvoornemen definitief parkeerregime Prinses Irenebuurt

Voor de Prinses Irenebuurt wordt een parkeerregime voorgesteld dat aansluit bij de rest van vergunninggebied Zuid-5 en vergelijkbaar vergunningengebied Zuid-2. Dat wil zeggen een regulier fiscaal parkeerregime met een tarief van € 3,00 per uur van maandag tot en met zaterdag van 09:00 uur tot en met 21:00 uur.

3.1 Toepassing regulier fiscaal regime in Prinses Irenebuurt

De wijziging naar een regulier fiscaal regime betekent voor de Prinses Irenebuurt in ieder geval het volgende:

- Er wordt een regulier fiscaal parkeerregime met een tarief van € 3,00 per uur van maandag tot en met zaterdag van 09:00 uur tot en met 21:00 uur.
- Parkeervergunningverlening en –tarief zijn hetzelfde als in het vergelijkbare vergunningengebied Zuid-2 (waar ook een maaiveldtarief van € 3,00 per uur geldt):
 - Het tarief voor een eerste bewonersvergunning zal € 132,50- per zes maanden bedragen.
 - Het tarief voor een tweede bewonersvergunning zal € 198,75 bedragen.
 - Het tarief voor een bedrijfsvergunning zal € 212,50 bedragen.
 - De tarieven gelden voor alle adressen in vergunningengebied Zuid-5. (ook die buiten het huidige experimentgebied). Tijdens het experiment zijn de tarieven in geheel Amsterdam namelijk geüniformeerd en meer in lijn gebracht met het maaiveldtarief. Uniformering in Zuid-5 werd opgeschort omdat de vergunningen (door het experiment met fiscaal belanghebbendenparkeren) op een beperkt aantal plekken geldig was.
 - Er wordt de mogelijkheid geboden twee bewonersparkeervergunning(en) per adres aan te vragen omdat de parkeerdruk dit vooralsnog toelaat.
- Er wordt een parkeerduurbeperking van 3 uur ingevoerd in het gebied waar momenteel het experiment met fiscaal belanghebbendenparkeren wordt gehouden. Dit heeft als voordeel dat voor incidenteel bezoek dat langer wilt parkeren er parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de nabije omgeving.
- De regel (artikel 9 lid 1 uit de parkeerverordening) dat het recht op vergunningen wordt verminderd met het aantal stallingsplaatsen waarover de bewoners kunnen beschikken is van toepassing. Aan dit artikel werden tijdens het experiment met fiscaal belanghebbendenparkeren niet getoetst. Dat betekent dat een aantal bewoners die thans de beschikking hebben over een belanghebbendenparkeervergunning niet in aanmerking komen voor een reguliere bewonersparkeervergunning.
- Huishoudens komen (net als in de rest van vergunningengebied Zuid-5 en Zuid-2) in aanmerking voor de bezoekersregeling met 30 uur parkeren voor 50% korting.
- De omgeving van de Fred Roeskestraat wordt losgekoppeld van vergunningengebied Zuid-5 en toegevoegd aan Zuid-2. De Fred Roeskestraat kent voor wegverkeer namelijk

geen directe verbinding waardoor parkeerdruk zich niet evenredig kan verspreiden over dit vergunningengebied. Parkeervergunningverlening en -tarief worden daarmee hetzelfde als in vergunningengebied Zuid-2 (eerste bewonersvergunning € 132,50 per zes maanden, twee vergunningen mogelijk, bezoekersregeling 30 uur parkeren voor 50% korting). Uitzondering betreft het complex de Fred waar geen vergunningen worden verstrekt.

Uit de Impactanalyse³ zijn de effecten van verschillende parkeerregimes, -tarieven en het wel of niet toepassen van parkeerduurbepaling op de parkeerdruk berekend voor de maatgevende periode (werkdag middag). Daaruit blijkt dat het instellen van een regulier fiscaal regime van €3,00 per uur zonder parkeerduurbepaling in de Prinses Irenebuurt er voor zorgt dat parkeerdruk stijgt naar 62% op de maatgevende periode werkdag middag. Daarmee blijft de woonbuurt uitstekend bereikbaar voor bewoners met een parkeervergunning en het bezoek van bewoners.

Met het voorgestelde reguliere parkeerregime en de te verwachte parkeerdruk voldoet het college nog steeds aan de toezegging⁴ uit 1981 ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o. dat het zodanig parkeermaatregelen treft dat de parkeeroverlast in de ze buurt zoveel als mogelijk wordt beperkt.

Ondanks dat uit de scenariostudies en de parkeerdrukmetingen blijkt dat de parkeerdruk zeer laag blijft bij invoeren van een regulier fiscaal regime wordt voorgesteld een parkeerduurbepaling van drie uur in te voeren in het gebied waar momenteel het regime met fiscaal belanghebbendenparkeren geldt. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens uit de buurt en van bestuurscommissie Zuid om het nieuwe regime zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij het bestaande regime. Het argument is dat de parkeerduurbepaling preventief werkt in de omgeving van de Zuidas en in relatie tot het project Zuidasdok waar de druk op parkeer-, maar ook verkeerscapaciteit, in de toekomst namelijk toe zal nemen.

3.2 Belanghebbendenparkeren past niet binnen vigerend Amsterdams parkeerbeleid.

In het beleidsvoornemen fiscale parkeerduurbepaling in woonbuurt wordt nadrukkelijk gekozen voor fiscale parkeerduurbepaling om niet buurtgebonden (lang)parkeerders te weren en niet voor een vorm van (fiscaal) belanghebbendenparkeren in woonbuurten. Daarnaast past het niet binnen het stedelijk parkeerbeleid.

Conclusies uit experimenten

Het experiment met fiscaal belanghebbendenparkeren in de Prinses Irenebuurt heeft opgeleverd dat het juridische mogelijk is om met een verkeersbesluit de verkeersmaatregel "parkeren voor vergunninghouders" toe te passen. Het is tevens mogelijk om de

³ Zie bijlage 'Impactanalyse parkeerscenario's Prinses Irenebuurt en Buitenveldert'.

⁴ Deze toezegging was van doorslaggevende betekenis voor college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland voor de afgifte van de verklaring van geen bezwaar voor het bouwplan van het Wereldhandelscentrum.

belanghebbendenparkeervergunning als een fiscale parkeervergunning uit te geven. Fiscale handhaving is echter niet mogelijk; de handhaving van een verkeersmaatregel op basis van het reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) "parkeren voor vergunninghouders" is alleen mogelijk door Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's). De regeling was effectief, maar niet efficiënt en past formeel niet binnen de vigerende beleidskaders waarbij het uitgangspunt is dat binnen de ring in eerste instantie het parkeren gereguleerd wordt via fiscaal betaald parkeren.

Samenhang met stedelijk parkeerbeleid

Stedelijk wordt gestreefd naar een eenduidig, efficiënt en doelmatig parkeerbeleid. Belangrijkste instrumenten zijn de verschillende parkeerregimes uit de parkeer- en parkeerbelastingverordening. Deze regelingen worden getoetst aan beleidsmatige uitgangspunten uit de Menukaart Parkeerregelingen, de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en het Coalitieakkoord.

- De Menukaart Parkeerregelingen (gebaseerd op de nota Parkeren is manoeuvreren) stamt weliswaar uit 2004, maar geldt nog steeds als vigerend beleidskader bij het toepassen van parkeerregimes in Amsterdam. Eén van de uitgangspunten van de menukaart is dat het binnen één gebied niet is toegestaan om binnen één gebied/straat een fiscale parkeerregeling te combineren met een parkeerzone alleen bestemd voor vergunninghouders (belanghebbendenparkeren). Daarnaast moet parkeerdruk in eerste instantie gereguleerd worden via fiscaal betaald parkeren. Buiten de fiscale gebieden (= met name buiten de Ring A10, ten noorden van het IJ) is de blauwe zone in principe conform de landelijke regelgeving toegestaan. Belanghebbendenparkeren voor bewoners is alleen toegestaan in oude dorpskernen als Durgerdam, Ransdorp, Holysloot, Sloten en vooralsnog in de Prinses Irenebuurt. Met de toevoeging vooralsnog geeft de menukaart aan dat het belanghebbendenparkeren niet direct binnen de eerdere uitgangspunten valt.
- In het Coalitieakkoord Amsterdam is van iedereen 2014-2018 staat dat bestuurscommissies de mogelijkheid krijgen om in bepaalde gebieden, waar veel parkeeroverlast is, proeven te doen met parkeren exclusief voor vergunninghouders. Een dergelijke proef wordt, in het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) en het advies 'buurtparkeren' van stadsdeel centrum binnenkort voorbereid voor de Groenburgwal. Begin 2017 wordt hier een definitief besluit over genomen. Het parkeervraagstuk op de Groenburgwal, en eigenlijk het gehele stadshart, kent echter een andere dynamiek dan die in de Prinses Irenebuurt. In het stadshart valt de piekbelasting door bezoekers namelijk op hetzelfde moment als de parkeerbehoefte van bewoners

4. Planning en procedures

4.1 Inspraak

Het beleidsvoornemen is te downloaden via internet en ligt ook ter inzage bij de stadsdeelkantoren. Iedereen kan schriftelijk een zienswijze indienen op de volgende manieren:

- per e-mail naar: inspraak.parkeren@amsterdam.nl onder vermelding van 'Inspraak beleidsvoornemen definitief parkeerregime Prinses Irenebuurt'.

- per post: naar de gemeente Amsterdam onder vermelding van 'Inspraak beleidsvoornemen definitief parkeerregime Prinses Irenebuurt' t.a.v. directie Verkeer en Openbare Ruimte, Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam.

4.2 Verdere procedure

Het beleidsvoornemen is door het college vrijgegeven voor inspraak, maatschappelijk consultatie en ter advisering aan de algemeen besturen van de bestuurscommissie. De resultaten van de inspraak worden verwerkt in een Nota van Beantwoording. Hierin staat hoe de gemeente met de zienswijzen is omgegaan, en worden eventuele aanpassingen van de regeling voorgesteld.

Het invoeren van parkeerduurbepering in woonbuurten is een collegebevoegdheid. Randvoorwaarde is dat de gemeenteraad, op basis van het beleidsvoornemen fiscale parkeerduurbepering in woonbuurten, instemt met het mogelijk maken van parkeerduurbepering in woonbuurten. Als de parkeerverordening gewijzigd is kan het college besluiten de parkeerduurbepering in te voeren.

Contact:

Meer informatie? Kijk op <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/> of neem contact op met gemeente Amsterdam, directie Verkeer en Openbare Ruimte, Telefoon: 14020.