

## **BEWONERSPARKEREN ROND DE ZUIDAS**

### **1. De Zuidas**

Op de Zuidas werken meer dan 30.000 mensen. Als de Zuidas volledig is uitontwikkeld in 2040 groeit dat tot 80.000 werknemers. In totaal zullen dan 200.000 mensen iedere dag op de Zuidas werken, wonen, recreëren en studeren.

Het parkeren wordt opgevangen in het gebied zelf. Er zijn parkeernormen van kracht en het openbaar vervoer wordt gefaciliteerd zodat de automobiliteit beheerst wordt. In de openbare ruimte is op de Zuidas zelf een beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar.

Rond de Zuidas zijn in de woonwijken veel parkeerplaatsen in de openbare ruimte, maar deze zijn niet bedoeld voor bezoekers, bewoners en werknemers van de Zuidas. De wijken zijn er niet op ingericht en het woongenot wordt ernstig verstoord als de wijken worden gebruikt als parkeerplaats voor de Zuidas.

Bij het vaststellen van de Visie Zuidas in 2009 is besloten het aantal parkeerplaatsen met 20% te verlagen. Daarbij is door de gemeenteraad aangegeven dat er maatregelen moeten worden genomen om overlast voor de omgeving te voorkomen. Het stadsdeel werkt samen met de dienst Zuidas en de dienst IVV aan een breed onderzoek naar de parkeerproblematiek op en rond de Zuidas. Dit onderzoek is rond de zomer gereed. Voorliggend voorstel wordt betrokken bij de uitkomsten van het onderzoek.

### **2. Parkeersituatie woonwijken**

Aan de noordzijde van de Zuidas ligt de Prinses Irenebuurt, aan de zuidkant Buitenveldert.

Een groot deel van de Prinses Irenebuurt kent een vorm van belanghebbendenparkeren. De gemeente besloot daartoe in 1985 om de buurt te beschermen tegen parkeeroverlast van het opgeleverde World Trade Center. Om de belanghebbenden te laten parkeren worden er door het stadsdeel parkeervergunningen uitgegeven. De regeling hield in dat er maximaal 1 bewonersvergunning en maximaal 3 bezoekersvergunningen per adres werden uitgegeven. Met beide vergunningen kon onbeperkt worden geparkeerd. Aan ongeveer 500 huishoudens zijn in totaal 2000 kaarten afgegeven. In een aantal straten aan de randen van de Prinses Irenebuurt geldt betaald parkeren.

De regeling in de Prinses Irenebuurt heeft het gewenste effect op de parkeerdruk, die is er vrij laag, maar kan niet op deze wijze worden voortgezet. Handhaving vindt nauwelijks plaats en er is geen goede controle mogelijk op rechtmatig gebruik van de kaarten. Daarnaast is er sprake van ongelijkheid ten opzichte van de omliggende buurten omdat bewoners niet financieel bijdragen aan het parkeersysteem in de stad terwijl anderen dat wel doen. De stadsdeelraad heeft mede daarom op 25 mei 2011 een motie aangenomen waarin wordt gevraagd de consequenties in beeld te brengen van een vergunningtarief in de Irenebuurt. Op 10 januari 2012 heeft het dagelijks bestuur de commissie Leefomgeving geïnformeerd over die consequenties.

In Buitenveldert geldt overal betaald parkeren. Tot 1 januari 2012 was dat alleen het geval in Buitenveldert-Noord. Per 1 januari is in het grootste deel van Buitenveldert-Zuid ook betaald parkeren ingevoerd en sinds 1 juni 2012 ook in het laatste – meest zuidelijke – deel.

Toen in Buitenveldert-Zuid nog gratis kon worden geparkeerd, was de parkeerdruk daar hoog en in het Noordelijke (betaalde) deel juist laag. Na invoering van betaald parkeren in Zuid is er voor veel mensen geen goed gratis parkeeralternatief meer en parkeren veel mensen weer in Buitenveldert-Noord. Een dagkaart kost daar € 8,40, beduidend minder dan op de Zuidas. In de straten direct tegen de Zuidas gelegen wordt de parkeeroverlast steeds groter en overdag betekent dat overvolle straten.

Binnen het Amsterdamse parkeersysteem is betaald parkeren het basisregime. Een hoog uurtarief zou in zowel de Irenebuurt als Buitenveldert kunnen leiden tot een lage parkeerdruk. Gezien de ligging en het karakter van de wijk is het echter niet aan de orde om bewoners en bedrijfsleven te confronteren met tarieven van € 3, € 4 of zelfs € 5 per uur wat nodig is om te kunnen reguleren.

Gezien de unieke situatie is daarom behoefte aan alternatieve vormen van gereguleerd parkeren.

### 3. Mogelijkheden

Het stadsdeel heeft onderzoek gedaan naar verschillende vormen van gereguleerd parkeren.

Achtereenvolgens zijn dat:

1. Blauwe zones met ontheffingen;
2. Belanghebbendenparkeren met leges;
3. Belanghebbendenparkeren met basis in parkeerbelastingverordening;
4. Belanghebbendenparkeren met dagkaarten en gefiscaliseerde handhaving;
5. Betaald parkeren;
6. Betaald parkeren met parkeerdurbeperking.

Blauwe zones met ontheffingen (variant 1) wordt meestal ingezet in winkelgebieden met een beperkt aantal bewoners. Met een parkeerschijf kan dan door bezoekers maximaal twee of drie uur worden geparkeerd; bewoners krijgen een ontheffing. Voordeel is dat het eenvoudig is en duidelijk voor bezoekers. Nadeel is dat het gevoelig is voor misbruik en duur is door hoge handhavingskosten waar geen inkomsten tegenover staan.

Belanghebbendenparkeren met leges (variant 2) kan worden ingevoerd door plaatsing van een bord E9 ("Parkeren alleen voor vergunninghouders"). Inhoudelijk komt het neer op een voortzetting van het huidige systeem in de Irenebuurt. Een voordeel van het systeem is dat het bewezen effectief is. Een nadeel is dat er geen mogelijkheden zijn voor bezoekers om te parkeren en dat het relatief duur is.

Een aantal steden kent een vorm van belanghebbendenparkeren die wel is verankerd in de parkeerbelastingverordening maar ook uitgaat van plaatsing van E9 borden (variant 3). Voordeel is dat er een tarief aan de vergunning kan worden gehangen dat de kosten dekt. Het is ook mogelijk daarnaast de handhaving te fiscaliseren (variant 4). Dan is niet alleen het tarief van de parkeervergunning vastgelegd in de parkeerbelastingverordening, maar wordt bij het niet voldoen van de parkeerbelasting een naheffingsaanslag opgelegd door de gemeente. Dit biedt vooral een financieel voordeel. Om dat mogelijk te maken moeten er minimaal dagkaarten worden aangeboden aan bezoekers. Voordeel is dat het systeem beter aansluit bij dat van betaald parkeren en de wijze van handhaven in de rest van de stad. Belangrijk nadeel is dat werkers en bezoekers worden gefaciliteerd met dagkaarten en dat dit eigenlijk ongewenst is.



Het voordeel van betaald parkeren (variant 5) is dat het aansluit bij het systeem in de rest van de stad. Belangrijk nadeel is dat om het effectief te kunnen laten zijn, er hoge uurtarieven moeten worden doorgevoerd.

Tot slot is gekeken naar het introduceren van een parkeerduurbepanking in combinatie met betaald parkeren (variant 6). Er kan dan maximaal twee of drie uur betaald worden waardoor woon/werkers geweerd worden, maar bezoekers nog steeds kunnen parkeren. Voordeel is dat het een eenvoudige aanpassing is die naar verwachting de meeste overlast kan beperken. Nadeel is dat het niet de overlast voorkomt van bezoekers met een korte verblijfsduur.

#### **4. Keuze voor regime**

In zowel de Prinses Irenebuurt als Buitenveldert-Noord is voortzetting van de huidige situatie ongewenst. Toename van werkers en bezoekers van de Zuidas zal in beide wijken leiden tot een verdere toename van de parkeerdruk. In de Prinses Irenebuurt omdat goede controle op misbruik niet mogelijk is en in Buitenveldert omdat het tarief teveel werkers en bezoekers van de Zuidas trekt.

Om ervaring op te doen met meerdere varianten en te leren over de effecten op het draagvlak, parkeerdruk en financiën, wordt de centrale stad voorgesteld een experiment te houden met twee regimes: met belanghebbendenparkeren in de Prinses Irenebuurt en een parkeerduurbepanking in Buitenveldert-Noord. Beide systemen zijn volgens de Amsterdamse parkeerverordening nog niet mogelijk. De dienst IVV staat open voor nieuwe reguleringsregimes, maar heeft een voorkeur voor betaald parkeren. Parkeerduurbepanking in combinatie met betaald parkeren sluit het beste aan bij de voorkeursvariant van de dienst IVV. Men heeft twijfels bij de introductie van belanghebbendenparkeren, onder andere vanwege mogelijke precedentwerking. Belanghebbendenparkeren is daarom nu niet aan de orde in Buitenveldert-Noord. Het doorvoeren van een parkeerduurbepanking is eenvoudiger in te voeren en biedt naar verwachting ook direct een oplossing voor de problemen. In de Prinses Irenebuurt geldt al jaren een vorm van belanghebbendenparkeren en wordt voorgesteld deze – in een betere vorm – te continueren.

#### **5. Uitwerking regelingen**

Het experiment met een nieuwe vorm van belanghebbendenparkeren wordt gehouden in de Prinses Irenebuurt (gebied A ten noorden van de Zuidas, zie figuur 1). Het experiment met de parkeerduurbepanking wordt gehouden in het meest noordelijk deel van Buitenveldert (gebied A ten zuiden van de Zuidas, zie figuur 1). Dit is dus inclusief het meest noordelijke parkeerterrein aan de Amstelveenseweg maar exclusief de parkeerplaatsen aan de Amstelveenseweg zelf en exclusief de A.J. Ernststraat, een deel wat voornamelijk een bezoekersfunctie heeft. De parkeerdruk in de andere aangrenzende wijken is een stuk lager en een overloopeffect naar die wijken zal beperkt zijn.

##### ***Belanghebbendenparkeren Prinses Irenebuurt***

De regeling zal in lijn met de huidige tijden gelden op maandag tot en met zaterdag van 9.00 uur tot 19.00 uur. Langer is niet nodig gelet op de bedrijfstijden van de Zuidas. Als de regeling niet in de avond en niet op zondag geldt, kan bovendien het bezoek van de bewoners vrij parkeren op die momenten. In het verlengde van de situatie in Buitenveldert en omdat er nu maximaal vier kaarten worden verstrekt per adres, wordt voorgesteld in de Irenebuurt maximaal drie bewonersvergunningen per zelfstandige woning te verstrekken. Als bezoekersregeling wordt maximaal één bezoekersvergunning voorgesteld die maximaal drie uur aaneengesloten kan worden gebruikt.

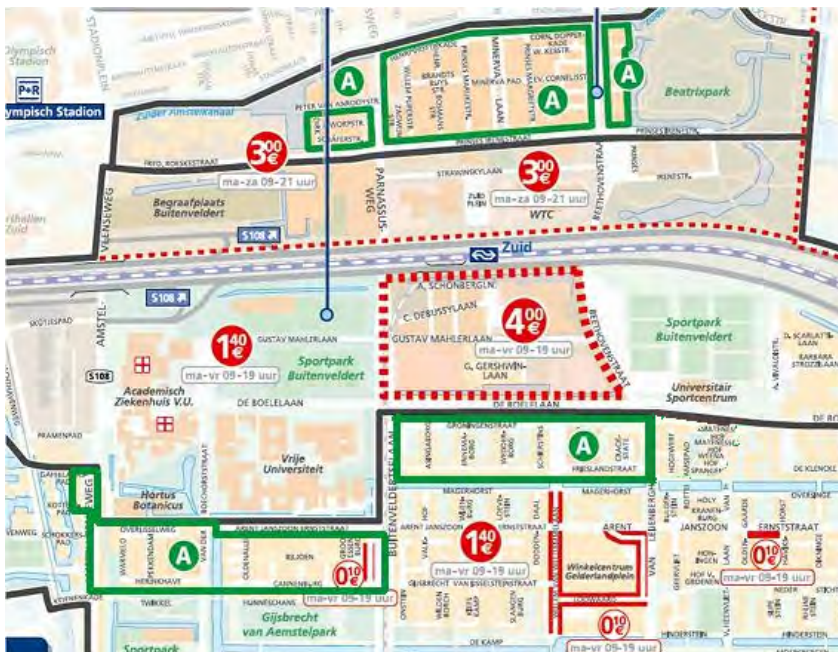
Het tarief zal hoger moeten komen te liggen dan het vergunningtarief bij betaald parkeren. Berekend is dat als het vergunningtarief € 180 meer bedraagt als het tarief in de situatie van betaald parkeren,

de parkeerexploitatie van het gebied hetzelfde uitpakt. Oorzaak hiervan is dat er bij belanghebbenden parkeren geen kortparkeerinkomsten zijn maar wel handavingskosten. De handhaving vindt plaats door Bijzonder Opsporingsambtenaren (BOA's) van het stadsdeel.

In geval van invoering van betaald parkeren zou een tarief van € 240 per jaar voor de hand liggen, gelijk aan de wijken die aan de noordkant grenzen aan de Irenebuurt. In de paar straten in de Irenebuurt waar wel betaald parkeren van kracht is, is het vergunningtarief lager. De reden daarvoor is dat er in een zeer beperkt gebied kan worden geparkeerd.

Gezien bovenstaande wordt voor de Irenebuurt in het experiment met belanghebbenden parkeren daarom een tarief voorgesteld van € 420 per jaar (€ 240 + € 180). Voor de bezoekersvergunning wordt een tarief van € 100 per jaar voorgesteld.

**Figuur 1: Experimentengebieden ("A")**



**Parkeerduurbeperking Buitenveldert-Noord**

De regeling in Buitenveldert betekent een beperkte verandering van het huidige regime. Tarieven van vergunningen en betaaltijden blijven gelijk. Er wordt alleen een parkeerduurbeperking toegevoegd van maximaal drie uur parkeren. Door alle nieuwe betaalmogelijkheden (per telefoon, per internet) zou zonder aanpassing van de parkeerverordening de parkeerduurbeperking makkelijk omzeild kunnen worden door op afstand de parkeertijd te verlengen. In de nieuwe verordening die april 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld is daarom opgenomen dat men na het verstrijken van de parkeertijd twee uur niet mag parkeren.

Voorgesteld wordt de parkeerduurbeperking te introduceren in de met groen aangegeven gebieden. Tijdens het experiment wordt gekeken naar de effecten zowel binnen als buiten het experimentgebied.

**6. Startdatum en evaluatie**

Als voor 1 juli 2013 het experimentverzoek wordt ingediend bij de centrale stad, kunnen de experimenten normaal gesproken starten op 1 januari 2014. In het geval van de Prinses Irenebuurt zal

die tijd ook nodig zijn om de vergunninguitgifte te organiseren; in het geval van Buitenveldert is eerdere invoering na overleg met de centrale stad wellicht mogelijk per 1 oktober 2013.

Het experiment zal in 2014 worden geëvalueerd. Daarbij vindt onderzoek plaats naar de parkeerdruk in de experimentengebieden en de aangrenzende wijken, het draagvlak, het gebruik van de regelingen en de financiële effecten. Eind 2012 heeft al een parkeerdrukmeting plaatsgevonden die kan worden gebruikt als 0-meting. In 2014 volgt wederom een parkeerdrukmeting en zal een enquête worden gehouden onder bewoners. In onderling overleg met de dienst IVV kan eind 2014 worden besloten of en hoe de experimenten per 1 januari 2015 een (definitief) vervolg krijgen.