Parkeernota Zuidoost 2008

30 juni 2008

Sector Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Zuidoost

Voorwoord

De Parkeernota Zuidoost 2008 is een kaderstellende nota. Dat betekent dat het beleid van de komende jaren op hoofdlijnen is verwoord. De gestelde kaders geven de speelruimte weer en bieden de ruimte om bij uitwerkingen waar nodig maatwerk toe te passen.

De Parkeernota Zuidoost 2008 is ontstaan na een actief proces van participatie en communicatie. Via de *website* van het stadsdeel is informatie aangeboden over de stand van zaken rond het proces. Ook is voor belangstellende de mogelijkheid geboden om zich aan te melden voor nadere informatie. Een actieve bijdrage is door belangstellende geleverd in de *voorspraak* over het parkeren in Zuidoost. Tijdens acht bijeenkomsten in de wijken van het stadsdeel, is geïnventariseerd wat bewoners en andere belangstellenden vinden van het parkeren in Zuidoost.

Inhoudelijk input is voortgekomen uit de resultaten van parkeerenquêtes en parkeeronderzoeken die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd. Een hiervoor speciaal opgestelde werkgroep heeft uiteindelijk vorm gegeven aan de inhoud van de nota. Op verschillende momenten is deze inhoud doorgenomen met een klankbordgroep waarin vertegenwoordigers van relevante ambtelijke diensten zitting hadden.

Het totale proces heeft geleid tot de nu voor u liggende Parkeernota Zuidoost 2008. Deze parkeernota biedt het stadsdeel en haar gebruikers de ruimte voor om de komende jaren een toekomstvast parkeerbeleid te voeren.

Leeswijzer

Eerst wordt ingegaan op de aanleiding voor het opstellen van deze nieuwe nota. Vervolgens wordt de visie op het parkeren van de komende jaren uiteengezet met daaraan gekoppeld de beoogde doelstellingen en de achterliggende beleidskaders. Hierna worden de mogelijkheden benoemd die beschikbaar zijn voor het stadsdeel om het beleid uit te voeren en de beoogde doelstellingen te behalen.

In de daarna volgende hoofdstukken wordt het beleid uiteengezet voor de verschillende gebieden en/of thema's. Per gebied wordt een beschrijving van de huidige situatie gegeven, een beschrijving van de kern van het toekomstig beleid en een beschrijving van de uitwerking.

Ten slotte wordt ingegaan op de parkeernormen die de komende jaren door het stadsdeel bij nieuwe ontwikkelingen toegepast gaan worden.

In het bijlagenrapport wordt op overige relevante onderwerpen ingegaan die van toepassing zijn geweest bij het opstellen van deze nota.

Samenvatting: Het hoe en waarom van een Parkeernota

Waarom een nieuwe Parkeernota voor het stadsdeel Zuidoost?

Het parkeerbeleid van het stadsdeel Zuidoost is beschreven in de Parkeernota uit 1999. De parkeersituatie in het stadsdeel verandert de laatste jaren snel. Dat komt door projecten, zoals de ArenAPoort en de vernieuwing van de Bijlmermeer. Maar ook andere ontwikkelingen zijn voor het stadsdeel van groot belang, zoals de ontwikkelingen rond de Zuidas van Amsterdam en de uitvoering van bouwplannen langs de A2 (Amsterdam-Utrecht). Dat brengt meer autoverkeer met zich mee. Parkeerproblemen ontstaan bijvoorbeeld rond de metrostations en de ArenAPoort. De vraag doet zich voor wat de toekomst van de bewonersgarages is en hoe moet worden omgegaan met het parkeren tijdens evenementen. De parkeernota van 1999 was onvoldoende toegesneden op deze nieuwe ontwikkelingen. Daarom heeft het stadsdeel besloten een nieuwe parkeernota op te stellen.

Wat staat er in de Parkeernota? En wat niet?

In de Parkeernota staan de *kaders* van het parkeerbeleid. De Parkeernota is *geen* lijst met individuele maatregelen die in de komende jaren één voor één worden uitgevoerd. Een kader heeft meestal de vorm: *Als zich een probleem voordoet bij of in …. (woongebied, winkelcentrum, kantorengebied), dan zal het stadsdeel dat probleem oplossen door het toepassen van één of meer reguleringsmaatregelen ….. (bijvoorbeeld blauwe zone, parkeerverbod, fiscaal parkeren).*

Deze vorm biedt het stadsdeel de mogelijkheid om:

- Maatregelen te formuleren die afgestemd zijn op de specifieke problemen.
- Over elke individuele maatregel met de betrokkenen te overleggen.
- Hierbij de mening van burgers en bedrijven mee te laten wegen in haar beslissing.

De parkeernota is dus gericht op *maatwerk*. De kaders leggen de randvoorwaarden, waaraan de maatregelen moeten voldoen, vast. Een belangrijke randvoorwaarde wordt bijvoorbeeld gevormd door de financiën. In de Parkeernota staat hoe het stadsdeel de kosten, die samenhangen met het parkeerbeleid, beheersbaar houdt.

Wat kan en wil het stadsdeel met parkeerbeleid bereiken?

Zuidoost kenmerkt zich door ruimtelijke en culturele verscheidenheid en een veelheid aan activiteiten. Door het verschil in karakter van gebieden is er in het ene gebied helemaal geen sprake van een parkeerprobleem, terwijl in een ander gebied, bijvoorbeeld door een groot evenement, er grote parkeerdruk ontstaat. Er is daarom behoefte aan maatwerk voor elk gebied. Goed parkeerbeleid creëert ruimte. Ruimte voor functies die afhankelijk zijn van het parkeren (bijvoorbeeld blauwe zones nabij winkels) en ruimte voor functies die door het parkeren in de verdrukking kunnen komen (bijvoorbeeld de leefbaarheid in woongebieden).

Bewoners van het stadsdeel moeten tot op heden voor het parkeren niet of nauwelijks betalen. Slechts in en rond de ArenAPoort (de ArenA, de Amsterdamse Poort en Amstel III) moet voor het parkeren worden betaald. Dat past bij het karakter van het stadsdeel, een typisch woongebied, waarin werkgelegenheid een plaats heeft en waar veel mensen vanouds met de auto komen. De druk op de openbare ruimte blijft daardoor

toenemen; dit zal ertoe leiden dat er in de toekomst meer parkeerregulering nodig is. Uitbreiding van parkeerregulering brengt kosten met zich mee. Het stadsdeel wil de kosten van het parkeerbeleid op een verantwoorde wijze dekken.

Het beleid: verantwoord maatwerk voor elk gebiedstype

De woongebieden

Het beleid in de woongebieden is erop gericht de leefbaarheid te borgen door:

1. Het bieden van parkeerruimte aan bewoners en hun bezoekers naar parkeernorm
2. Het beperken van de overlast door fout geparkeerde auto's.

In de woongebieden zijn er over het algemeen *voor de bewoners en de bedrijven* wel voldoende plaatsen aanwezig. Als zich parkeerproblemen voordoen in een woongebied, dan zal het stadsdeel maatregelen voorstellen om aan die problemen het hoofd te bieden. Welke maatregelen dat precies zijn hangt van meerdere factoren af.

Bij de besluitvorming over de implementatie van de voorgestelde maatregelen weegt het stadsdeel mee in hoeverre de uitvoering van de maatregelen kostendekkend is en in hoeverre er draagvlak is voor de maatregelen bij alle belanghebbenden. Voor de toekomst behoren dus vormen van fiscaal parkeren, met speciale voorzieningen voor bewoners en bezoekers, vooral in en rond de wijkcentra tot de mogelijkheden.

Bewonersgarages

De bestaande bewonersgarages in de Bijlmermeer spelen bij het aanbod van parkeervoorzieningen een cruciale rol. De kwaliteit van sommige garages is momenteel absoluut onvoldoende. Om deze garages weer aantrekkelijk te maken voor gebruikers moeten ze gerenoveerd worden. Hieraan zijn kosten verbonden. Na renovatie blijft het voor bewoners en werkers in het betreffende gebied mogelijk om een afgesloten plaats te verkrijgen, maar dan wel tegen betaling.



Wijkwinkelcentra

Blauwe zones spelen nu nog een belangrijke rol bij het borgen van de levensvatbaarheid van wijk- en buurtwinkels. Handhaving van blauwe zones op deze plekken is kostbaar en daar staan bovendien geen inkomsten tegenover. De blauwe zones worden in deze gebieden zo lang als mogelijk gehandhaafd. Indien de werking ervan op termijn echter een

ander handhavingsniveau vereist, kan het stadsdeel overwegen om een meer kostendekkende vorm van regulering voor deze gebieden in te voeren, bijvoorbeeld een vorm van fiscaal parkeren (mogelijk met een hele lage prijs).

Werk- en centrumgebieden

De parkeerdruk in en rond het werkgebied Amstel III neemt toe. In ArenAPoort met zijn voorzieningen voor entertainment en het winkelen, kan soms niet aan de parkeervraag worden voldaan. Het stadsdeel streeft ernaar de benutting van de beschikbare parkeerruimte in dat gebied te optimaliseren. Daartoe moeten de beheerders van de parkeerruimte beter samenwerken. In Amstel III betreft deze samenwerking de bedrijven die over eigen parkeerruimte beschikken. Door een betere uitwisseling van de beschikbare parkeerruimte kan deze efficiënter worden benut. Daarnaast wil het stadsdeel het illegaal parkeren langs de openbare weg in Amstel III terugdringen.

Evenementen parkeren

Tijdens evenementen is er op diverse locaties in Zuidoost een hoge parkeerdruk. Er is echter ook heel veel parkeercapaciteit beschikbaar. Ook hier geldt: door samenwerking van alle partijen met parkeervoorzieningen in eigendom/beheer; kan aan een groot gedeelte van de parkeerbehoefte bij evenementen tegemoet worden gekomen. Het stadsdeel wil deze samenwerking actief bevorderen. Een aanzet voor de samenwerking is er al: in het *Parkeerschap* werken publieke beheerders van parkeervoorzieningen al samen. Het stadsdeel wil bevorderen, dat ook private partijen, aan dit samenwerkingsverband deelnemen.

Amsterdamse Poort

Het stadsdeel wil bevorderen dat beschikbare parkeercapaciteit in Amsterdamse Poort zoveel mogelijk voor de aanwezige bewoners en voor winkelbezoekers beschikbaar is. Werkers zouden naar de mening van het stadsdeel elders moeten parkeren.

Flankerend beleid

Voor specifieke doelgroepen heeft de Gemeente Amsterdam specifiek beleid geformuleerd, het stadsdeel is hierin volgend. Daartoe behoren onder meer beleid voor:

- Recreatie- en sportterreinen;
- Scholen;
- Gehandicapten, artsen en paramedici, laden en lossen, deelauto's etc.

Nieuwe ontwikkelingen

Als er nieuwe bouwplannen worden uitgevoerd moet er voor voldoende bijbehorende parkeerruimte worden gezorgd. Uiteraard in samenhang met andere functies die ook beslag leggen op de beschikbare (openbare) ruimte. Om daarvoor te zorgen zijn in de parkeernota parkeernormen opgenomen, die aangeven hoeveel parkeerruimte bij welke voorzieningen moeten worden gerealiseerd. Toekomstige bouwplannen worden hieraan getoetst.

Inhoud

Voorwoord		2
Samenvatting: Het hoe en waarom van een Parkeernota		3
1	**Inleiding**	**7**
1.1	Algemeen	7
1.2	Een korte schets van de huidige situatie	7
1.3	Toekomstige ontwikkelingen	8
2	**Visie, doelstellingen en beleidskaders**	**9**
2.1	Visie	9
2.2	Doelstellingen	9
2.3	Beleidskaders	10
3	**Beschikbaar instrumentarium**	**11**
4	**Het beleid in de woongebieden**	**12**
4.1	Beschrijving van het gebied en de parkeersituatie	12
4.2	Kernelementen van de gebieden (vraag & aanbod)	12
4.3	De kern van het beleid in woongebieden	13
4.4	Uitwerking woongebieden	13
5	**Wijkwinkelcentra**	**15**
5.1	Omschrijving van de wijkwinkelcentra	15
5.2	De kern van het beleid voor wijkwinkelcentra	15
5.3	Uitwerking wijkwinkelcentra	15
6	**Het werkgebied Amstel III**	**17**
6.1	Omschrijving gebied Amstel III	17
6.2	De richting van het beleid Amstel III	17
6.3	Uitwerking werkgebied Amstel III	18
7	**De ArenAPoort**	**19**
7.1	Omschrijving van de ArenAPoort	19
7.2	De kern van het beleid voor de ArenAPoort	20
7.3	Uitwerking voor de ArenAPoort	20
8	**Parkeren op P&R locaties**	**21**
8.1	Omschrijving van de P&R locaties	21
8.2	Kern van het beleid op P&R locaties	21
8.3	Uitwerking P&R locaties	21
9	**Bijzondere bestemmingen**	**22**
9.1	Academisch Medisch Centrum (AMC)	22
9.2	Recreatie- en sportterreinen (Gaasperplas, Bijlmerpark), Volkstuinen	22
9.3	Scholen	22
9.4	Evenementen	23
9.5	Markt	23
9.6	Verzorgings- en bejaardentehuizen	24
9.7	Laad en losplaatsen	24
9.8	Specifieke doelgroepen	24
10	**De parkeernormen voor Zuidoost**	**25**
10.1	De parkeernormen	25
10.2	Het toepassen van de parkeernormen	25
10.4	Het gebruik van afwijkende parkeernormen	25

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Amsterdam Zuidoost ontwikkelt zich de laatste jaren snel. Voorbeelden hiervan zijn de ontwikkeling van de ArenAPoort en de vernieuwing van de Bijlmermeer. Daarnaast profiteert het stadsdeel van een gunstige ligging op de assen Schiphol-Almere en Amsterdam-Utrecht. De automobiliteit neemt door autonome ontwikkelingen toe en daarmee ook de parkeerdruk in het stadsdeel.

In 1999 is de nota “Parkeerbeleid Amsterdam Zuidoost” opgesteld. Deze nota is geëvalueerd. De belangrijkste evaluatieconclusies zijn:

- Dat de blauwe zones redelijk functioneren, maar de handhaving ervan kostbaar is.
- Dat verbetering mogelijk is door uitbreiding van de handhaving;.
- Dat verbetering in de financiële situatie mogelijk is.
- Dat er nog beter afgestemd dient te worden tussen de beheerders van parkeerplaatsen.
- Dat het stadsdeel een coördinerende taak dient te houden.

Bovenstaande is voor het stadsdeel aanleiding om de parkeernota van 1999 te herzien. De beschreven ontwikkelingen en de opgedane ervaringen rond parkeren krijgen een plaats in deze nieuwe nota. De uitgangspunten, kaders en instrumenten voor het parkeerbeleid voor de komende jaren worden beschreven, waarbij flexibiliteit wordt geboden bij de toepassing. Bij de uitvoering van beleid wordt daardoor maatwerk mogelijk.

1.2 Een korte schets van de huidige situatie

Er ontstaan steeds meer problemen …

Er zijn de laatste jaren een aantal specifieke parkeerproblemen ontstaan rondom metrostations, in en rond de ArenAPoort, bij bewonersgarages, langs de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en tijdens evenementen. Deze parkeernota anticipeert hierop. Het gaat veelal om reguleringsproblemen en in het kielzog daarvan om uitstralingseffecten naar nabij gelegen gebieden. De woonwijken ondervinden een zelfde problematiek.

In het Amstel III gebied bestaat reeds enige tijd het probleem van het veelvuldig fout parkeren langs de openbare weg. Dit vermindert de bereikbaarheid van het gebied en hindert de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten. De parkeerdruk in Amstel III, bij de evenementen in het ArenA gebied en bij het Kwakoe festival, leiden tot parkeeroverlast in de omliggende woonwijken.

In 2007 beheerde het stadsdeel Zuidoost ongeveer 21.000 parkeerplaatsen. Een deel van deze parkeerplaatsen wordt gereguleerd door blauwe zones. De tabel in bijlage 6 geeft een globaal overzicht van het totale parkeerareaal in het stadsdeel Zuidoost. De handhaving van deze blauwe zones kost het stadsdeel geld, waar vooralsnog geen inkomsten tegenover staan. Tot op heden zijn de inkomsten uit parkeren voor het stadsdeel beperkt tot de uitgifte van ontheffingen. De opbrengsten uit de verstrekking van een ontheffing (€ 76,90 voor twee jaar, prijspeil 2007) zijn nagenoeg gelijk aan de administratieve kosten voor het uitgeven ervan.

Er zijn in 2007 ongeveer 750 middels blauwe zones gereguleerde parkeerplaatsen ingericht. Eind 2007 ligt het totaal op met blauwe zones

gereguleerde parkeerplaatsen daarmee op ongeveer 1.500. De kosten voor het handhaven van de blauwe zones bedroegen voor het stadsdeel in 2007 ongeveer € 200.000,-.

1.3 Toekomstige ontwikkelingen

Ruimtelijk Ontwikkelingen

Het stadsdeel Zuidoost is een belangrijke schakel in de regio (Noordvleugel) welke loopt van de Haarlemmermeer, via Schiphol en Amsterdam naar Almere. Er worden in de komende jaren aanzienlijke investeringen gedaan in de Noordvleugel op het gebied van wonen en werken: 150.000 woningen en 260.000 banen erbij. Het stadsdeel Zuidoost gaat ervan uit dat er binnen zijn grenzen 5.000 woningen worden bijgebouwd en er ook meer werkgelegenheid gecreëerd wordt. Dit laatste mede door de herinrichting van het Amstel III gebied de komende jaren. Andere grote ruimtelijke opgaven en projecten in de regio zijn de ontwikkeling van de Zuidas en het uitbreiden van Schiphol.

De vernieuwing van de Bijlmermeer is al enige jaren de grootste operatie op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling binnen het stadsdeel. Tijdens de vernieuwing van de Bijlmermeer wordt de helft van de 13.000 hoogbouwwoningen vervangen door gevarieerde laagbouw. Daarnaast vindt een ingrijpende renovatie plaats van de rest van de hoogbouwwoningen. Hierbij worden ook nieuwe voorzieningen ingepast zoals winkelcentra, kantoren, zorgcentra, theaters en een nieuw sportcomplex.

In de structuurvisie wordt aangegeven dat naast de Bijlmermeer ook Gaasperdam en Venserpolder ruimtelijke ontwikkelingen doormaken. Daarnaast wordt de ArenAPoort ontwikkeld tot het tweede centrum van Amsterdam. Hiermee worden steeds meer bezoekers getrokken. Uit gegevens van O&S blijkt dat er tot 2020 naar verwachting ongeveer 1.800 woningen in het Amstel III gebied gaan worden gerealiseerd.

Bovenstaande ontwikkelingen leiden tot verdichting en hebben effecten op de parkeersituatie in een gebied en op de bereikbaarheid.

Sociaal-economische ontwikkelingen

Het aantal inwoners van het stadsdeel Zuidoost neemt de laatste jaren af. Woonden er in 2001 nog 85.000 mensen, in 2007 is dat aantal gedaald tot circa 79.000. De afname van het aantal inwoners wordt voor een groot deel verklaard door de vernieuwing.
De prognose voor het totaal aantal inwoners van Zuidoost is 86.770 in 2020. Op basis van CBS en O&S data zien we in het stadsdeel Zuidoost een hogere groei van het autobezit, dan gemiddeld in Amsterdam.
Het autobezit in Zuidoost (aantal gemiddeld geregistreerde motorvoertuigen per woning) is de afgelopen jaren gestegen van rond de 0,55 tot 0,65. Op basis van de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen en landelijke trends zal het autobezit in 2020 naar verwachting rond de 0,85 liggen (zie ook bijlage 8).

Infrastructurele ontwikkelingen

De verwachting is dat het autoverkeer rond Zuidoost de komende 20 jaar fors zal groeien (Kompas Stadsdeel Amsterdam Zuidoost), maar binnen Zuidoost zelf zal afnemen (VVPZO 2005). Ontwikkelingen die daarbij van doorslaggevende betekenis zijn:

- Capaciteitsuitbreidingen in het rijkswegennet; A1, A2, A10, A9.
- Het invoeren van *betaald rijden*.
- Een nieuwe IJmeerverbinding.
- De stijgende prijzen van het parkeren in Amsterdam.

2 Visie, doelstellingen en beleidskaders

2.1 Visie

Zuidoost kenmerkt zich door ruimtelijke en culturele verscheidenheid en een veelheid aan activiteiten. Door het verschil in karakter van gebieden is er onderling een groot verschil in benodigde parkeervoorzieningen. Goed parkeerbeleid creëert ruimte. Er bestaat daarom behoefte aan maatwerk voor elk gebied.

Bewoners van het stadsdeel moeten tot op heden voor het parkeren niet of nauwelijks betalen. Slechts in en rond de ArenAPoort (de ArenA, de Amsterdamse Poort en Amstel III) moet voor het parkeren worden betaald. De druk op de openbare ruimte blijft echter toenemen; dit zal ertoe leiden dat er in de toekomst meer parkeerregulering nodig is.
Uitbreiding van parkeerregulering brengt kosten met zich mee. Om verantwoord te opereren moet het stadsdeel deze kosten beheersen. Dat kan door beter samen te werken met anderen (bijvoorbeeld met de partijen die ook parkeervoorzieningen in het stadsdeel exploiteren). Het stadsdeel moet dan ook bezien of de kosten van het parkeerbeleid op een verantwoorde wijze kunnen worden gedekt.

2.2 Doelstellingen

De algemene doelstelling van het parkeerbeleid in het stadsdeel Zuidoost luidt:

Het parkeerbeleid draagt bij aan de borging van de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van ontwikkelingskansen voor de economische en maatschappelijke functies die zich in het stadsdeel bevinden.

Concreet wordt dat verwoord in de navolgende specifieke doelstellingen:

1. Waar mogelijk wordt tegemoet gekomen aan de optredende parkeervraag, voor zover deze parkeervraag een meerwaarde heeft voor het stadsdeel.
2. De beschikbare parkeerruimte wordt optimaal benut.
3. De parkeerfaciliteiten in het stadsdeel zijn gebruiksvriendelijk, schoon, heel en sociaal veilig voor de gebruiker.
4. Parkeren en bereikbaarheid gaan op een evenwichtige manier met elkaar samen; parkeervoorzieningen zijn bereikbaar en voldoende beschikbaar voor de desbetreffende doelgroepen.
5. Het parkeren vindt dusdanig plaats, dat de verkeersveiligheid, de doorstroming en de bereikbaarheid, ook die van nood- en hulpdiensten, niet negatief beïnvloed worden.
6. Dienstverlening door het stadsdeel in relatie met parkeren vindt efficiënt en klantgericht plaats.
7. Bij de implementatie van het parkeerbeleid wordt ernaar gestreefd zoveel mogelijk draagvlak bij betrokkenen te verwerven.
8. Het implementeren van het parkeerbeleid wordt waar mogelijk gezamenlijk tussen private en publieke partijen opgepakt.
9. Bij de invoering van parkeerregulering wordt door het stadsdeel een adequaat handhavingniveau vastgesteld.
10. Het stadsdeel streeft naar een kostendekkende exploitatie van parkeerregulering.

2.3 Beleidskaders

In deze paragraaf worden de beleidskaders in het kort besproken. Een uitgebreide behandeling van de beleidsmatige uitgangspunten wordt gegeven in bijlage 5.

Rijksbeleid

Mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor economische en sociale ontwikkeling (Nota Ruimte en Nota Mobiliteit). Het rijksbeleid verandert daarmee van sturend en gericht op het terugdringen van de automobiliteit naar een meer voorwaardenscheppend beleid dat gericht is op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte.

Provinciaal beleid

In het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 geeft De Stadsregio Amsterdam (ROA) twee belangrijke uitgangspunten voor centrum- en stedelijke gebieden te weten:

1. Het hanteren van duidelijke parkeernormen en een gedifferentieerd tariefsysteem voor parkeren dat ruimte biedt voor maatwerk.
2. Het voorkomen van overlast in aangrenzende (woon-)gebieden.

Beleid Gemeente Amsterdam

Het parkeerbeleid van de Gemeente Amsterdam is vastgelegd in de gemeentelijke nota 'Parkeren is Manoeuvreren' (2001). Hierin staat centraal het verbeteren van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid.
De Menukaart Parkeerregelingen (2007) geeft de (on)mogelijkheden aan voor de stadsdelen om hun beleid vorm te geven. Het stadsdeel is verantwoordelijk voor de invoering, inrichting, handhaving en communicatie van (fiscale) parkeerregelingen.

In het bestuursakkoord (2006-2010) van het stadsdeel Zuidoost wordt uitgegaan van zoveel mogelijk behoud van gratis parkeren en de inzet van parkeerregulering op overlastlocaties op basis van kostendekkendheid. De verdere uitwerking is opgenomen in deze Parkeernota Zuidoost 2008.

Locatiebeleid

De bereikbaarheid van bedrijven en kantoren locaties staat steeds meer onder druk. Door de snelle groei van het wegverkeer neemt de kans op vertragingen toe. Knelpunten zijn onder meer:

- De ontsluitende infrastructuur en collectieve (openbaar vervoer) voorzieningen welke vaak achter blijven bij de locatieontwikkeling.
- De aandacht voor langzaam verkeer is onder de maat terwijl daar juist veel te verdienen valt.
- Bij de planvorming wordt nog onvoldoende rekening gehouden met de omgevingssamenhang, de collectieve parkeercapaciteit, de luchtkwaliteit en het ontsluitende infrastructurele netwerk.

Het locatiebeleid streeft na om vóór de ontwikkeling van een locatie, naast de ruimtelijke aspecten ook na te gaan of de bereikbaarheid is gegarandeerd, de luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden en de parkeercapaciteit toereikend is. Hierbij zowel de verkeersinfrastructuur in de directe als ook in de nabije omgeving meegenomen.

Overig beleid

Naast het hiervoor beschreven beleid is voor het vervaardigen van deze nota rekening gehouden met de nota's, notities en plannen zoals in bijlage 12 zijn opgenomen.

3 Beschikbaar instrumentarium

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de mogelijke instrumenten voor het parkeerbeleid. De toe te passen instrumenten zijn op te delen in:

- Instrumenten die betrekking hebben op het ter beschikking stellen van de fysieke capaciteit.
- Instrumenten die betrekking hebben op de adequate benutting van parkeerruimte.
- Afspraken die gemaakt kunnen worden met betrokken partijen aangaande de organisatie rond het parkeren, bijvoorbeeld vanuit het Parkeerschap.

Fysieke capaciteit

De capaciteit speelt een belangrijke rol in het evenwicht tussen vraag en aanbod. Soms is er een capaciteitstekort en in andere gebieden een overschot. Een parkeerbalans geeft zicht op eventuele overschotten of tekorten. Waar een capaciteitsoverschot is, kan het beleid gericht worden op verdere benutting. Waar een capaciteitstekort is, kan onderzocht worden of uitbreiding mogelijk is.

Benutten

Om parkeerplaatsen efficiënt te benutten, kan het parkeren worden gereguleerd. Het gaat dan om het reguleringen voor bewoners, bedrijven, winkeliers, werknemers, de bezoekers van deze functies en de bezoekers van evenementen.

Er zijn voor het stadsdeel een drietal mogelijkheden beschikbaar om het parkeren in Zuidoost te reguleren. Het gaat dan om:

- Het reguleren van de maximaal toegestane parkeerduur met blauwe zones, waardoor kortparkeerders zoals winkelbezoekers meer kans hebben een plaats te vinden.
- Het invoeren van fiscaal parkeren. Het parkeergeld is dan een gemeentelijke parkeerbelasting. De kosten voor de inning van deze gelden, kunnen dan door de overheid op de gebruiker worden verhaald.
- Het treffen van voorzieningen voor ‘specifieke doelgroepen’.



In bijlage 9 wordt een overzicht gegeven van de voor Zuidoost toepasbare instrumenten.

Afspraken met betrokkenen

In afstemming met de diverse parkeeraanbieders en betrokken partijen, kan een optimum gezocht worden in de adequate benutting van de parkeercapaciteit. Dit instrument kan met name goed ingezet worden bij evenementen in het gebied.

Niets doen…

Niet specifiek genoemd als instrumentarium, maar niets doen is wel een keuze die gemaakt kan worden. Het stadsdeel heeft als uitgangspunt dat in gebieden waar in principe geen problemen zijn, in principe ook geen maatregelen getroffen hoeven te worden.

4 Het beleid in de woongebieden

4.1 Beschrijving van het gebied en de parkeersituatie

Het grootste deel van het stadsdeel Zuidoost bestaat uit gebieden met een specifieke woonfunctie. De buurten onderscheiden zich echter wel van elkaar voor wat betreft sociale, economische en ruimtelijke kenmerken. Dit onderscheid heeft zijn weerslag in de parkeersituatie per buurt en de ontwikkeling daarvan. In een aantal gevallen ondervinden woonbuurten overlast van het parkeren als gevolg van functies die zich in aangrenzende gebieden bevinden. Deze gebieden zijn op kaart aangegeven in bijlage 7.

Op hoofdlijnen zijn de woongebieden in Zuidoost in te delen in drie verschillende categorieën, te weten:

- Vernieuwingsgebieden[1]: dit zijn de oorspronkelijke hoogbouwwijken, nu deels laagbouw door ruimtelijke ontwikkelingen (D, E, F, K-buurt en Koningshoef).
- Driemond[2]: het landelijk karakter zorgt ervoor dat Driemond geheel eigen parkeersituatie heeft.
- Gaasperdam, gebieden met beperkte ruimtelijke ontwikkelingen[3]: dit zijn met name de laagbouwwijken ten zuiden van de Gaasperdammerweg.

[1] O&S gebieden T93 Bijlmer Centrum en T94 Bijlmer Oost.
[2] O&S gebied T98 Driemond
[3] O&S gebieden T95 Nellestein, T96 Holendrecht/Reigersbos en T97 Gein.

4.2 Kernelementen van de gebieden (vraag & aanbod)

De vernieuwingsgebieden Bijlmermeer

In deze gebieden neemt de vraag naar parkeercapaciteit toe. De reden hiervoor is tweeledig. Ten eerste zijn de gebieden volop in ontwikkeling en worden er in de komende jaren ongeveer 3.500 woningen gebouwd. Daarnaast trekken de vernieuwde gebieden huishoudens met gemiddeld een hoger autobezit dan in de huidige situatie.
Het aanbod van parkeercapaciteit wordt bepaald bij de planvorming. De in deze nota beschreven parkeernormen vormen daarvoor de basis (zie hoofdstuk 10). Van oorsprong wordt hier ongeveer één vijfde deel van de parkeercapaciteit aangeboden in de bestaande bewonersgarages.

De gemiddelde bezetting van de openbare straatparkeerplaatsen op zondagavond is volgens de meting in 2003, 55% à 65% in Bijlmer Centrum en 70% à 80% in Bijlmer Oost. Tijdens een ArenA evenement stijgt de parkeerdruk in Bijlmer Centrum naar 75% à 80%.

Driemond

In Driemond is volgens de gestelde parkeernorm voldoende parkeerruimte beschikbaar. Desondanks doen zich hier parkeerproblemen voor. In de meting van 2003 werd een parkeerdruk gemeten van tussen 80 en 90%. De auto afhankelijkheid van dit gebied ligt hier aan ten grondslag en verklaard mede het hoge autobezit in vergelijking tot de rest van Zuidoost. Dit autobezit zal de komende jaren naar verwachting verder toenemen en de parkeerdruk hiermee ook. Om de toenemende parkeervraag te kunnen faciliteren, moet bekeken worden of er mogelijkheden zijn om de capaciteit in Driemond incidenteel uit te breiden.

Gaasperdam en omgeving

Ook in dit gebied zal de vraag naar parkeerruimte toenemen door stijgend autobezit, zie bijlage 8. Het aanbod van parkeercapaciteit blijft vooralsnog constant, aangezien er geen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen op stapel staan. In bepaalde buurten is de parkeerdruk erg hoog door de sociaal-economische ontwikkelingen van de laatste jaren en het daarmee explosief toegenomen autobezit. Vraag een aanbod voor het parkeren is in deze buurten uit balans aan het raken.

Nellestein

In Nellestein wordt van oudsher de parkeercapaciteit aangeboden in de vorm van parkeergarages. De parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen in deze omgeving op zondagavond, ligt ongeveer tussen de 60 en 70%.

4.3 De kern van het beleid in woongebieden

De kern van het beleid in de woongebieden is:
Het parkeerbeleid levert een bijdrage aan het in stand houden van de leefbaarheid van woongebieden door het bieden van parkeerruimte aan bewoners en hun bezoekers en het beperken van overlast door ongewenst parkeergedrag.

Om dit beleid te concretiseren worden de volgende toetsingscriteria toegepast:

- De parkeerdruk voor gemiddelde maatgevende perioden bedraagt maximaal 85%.
- Voor piekmomenten (met name 's nachts) bedraagt de parkeerdruk maximaal 95%.
- Bewoners en hun bezoekers kunnen binnen redelijke afstand[4] van de woning parkeren.
- Deze criteria moeten in 90% van de dagen van het jaar gehaald kunnen worden.
- Maatregelen passen binnen de gestelde doelstellingen en kaders van deze nota en dragen bij aan het behalen van de genoemde criteria.
- Hiervoor wordt een adequaat niveau van parkeerhandhaving vastgesteld.

In een overlast gebied wordt bepaald of- en welke maatregelen het stadsdeel neemt om aan de overlast het hoofd te bieden. Bij de besluitvorming weegt het stadsdeel mee in hoeverre de uitvoering van de maatregelen kostendekkend is en in hoeverre er draagvlak is bij belanghebbenden.

4.4 Uitwerking woongebieden

In de woongebieden zijn (naar parkeernorm) parkeerplaatsen beschikbaar voor alle functies. De parkeersituatie in de woongebieden wordt over het algemeen als voldoende gekwalificeerd. Mochten zich in deze woongebieden in de toekomst echter problemen voordoen, dan gelden de navolgende uitgangspunten.

Woongebied met parkeergarage(s)

De parkeergarages in de Bijlmermeer, oorspronkelijk behorend bij de hoogbouwflats, zijn eigendom van de afdeling Parkeergebouwen van de Dienst Amsterdam Beheer.

[4] Over het algemeen wordt gesteld dat 250 à 300 meter een redelijk afstand is. Dit staat gelijk aan ongeveer 5 minuten lopen.

Het stadsdeel streeft naar het behoud van de bestaande bewonersgarages in de woongebieden. Deze garages hebben elk hun eigen verzorgingsgebied en zijn nodig voor het bewoners en bedrijfsparkeren. Indien de situatie het toe laat en er nog capaciteit beschikbaar is, kan overwogen worden om (onder vooraarden) ook “derden” in de garage toe te laten. Er kan bijvoorbeeld capaciteit aangeboden worden aan parkeerders van aangrenzende gebieden of voor het kortparkeren.

Alleen afgesloten en gerenoveerde parkeergarages bieden aantrekkelijke en hoogwaardige parkeerruimte. Om deze kwaliteitssprong voor alle garages te kunnen maken is het instellen van een betaalregime in garages van cruciaal belang. De primaire doelgroepen worden daarbij een plaatsgarantie geboden d.m.v. verschillende abonnementsmogelijkheden. Om goed gebruik van de garages te stimuleren en verantwoorde exploitatie te garanderen, houdt het stadsdeel de mogelijkheid open voor aanvullend regulerende maatregelen in de directe omgeving van deze garages. Dit beleid zorgt tevens voor een verbetering van de sociale veiligheid in de garages. Het kan voorkomen dat bewonersgarages de ruimte hebben om parkeercapaciteit aan derden aan te bieden. Dit zijn in deze geen parkeerders uit het verzorgingsgebied van de garage zelf. In dergelijke gevallen maakt het stadsdeel nadere afspraken over de verdeling van parkeerplaatsen met de afdeling Parkeergebouwen.

Wat, als er zich problemen voordoen?

Bij parkeerproblemen toetst het stadsdeel de situatie aan de onder 4.3 genoemde criteria. Indien hieruit blijkt dat reguleringsmaatregelen noodzakelijk zijn, bepaalt het bestuur van het stadsdeel of maatregelen worden ingezet.

Bij de uitwerking van een maatregel wordt een afweging gemaakt tussen het parkeercomfort en de bewonerskosten enerzijds en de kosten voor het stadsdeel anderzijds. Ten behoeve van de implementatie wordt een invoeringsprocedure en een invoeringsplan opgesteld. Waar parkeerregulering wordt ingevoerd, wordt bezien of deze maatregel gebiedsvoorzieningen zoals bijvoorbeeld sporthallen, begraafplaatsen, tuinen e.d. belemmert. Waar nodig zal het stadsdeel ten behoeve van deze instellingen maatwerkoplossingen bieden.

Specifiek voor Driemond wordt bekeken of er nog voldaan wordt aan de gestelde criteria en of er mogelijkheden zijn voor incidentele verruiming van de parkeercapaciteit. Bijvoorbeeld door het toestaan van parkeren op eigen terrein of het efficiënter inrichten van de aanwezige parkeer- en verkeersruimte. Dergelijke oplossing kunnen in de toekomst ook in andere gebieden binnen Zuidoost toegepast worden, indien nader onderzoek daar aanleiding toe geeft.

Woongebieden met blauwe zones

Waar reeds parkeerregulering bestaat (bijvoorbeeld een blauwe zone), wordt deze vooralsnog gehandhaafd. Het kan echter zo zijn dat deze gebieden ondanks de regulering toch problemen blijven ondervinden of dat ontwikkelingen elders in het stadsdeel een ongewenst effect hebben op de bestaande regulering.
Indien dit soort ontwikkelingen zich voordoen, kan de regeling worden herzien. Afhankelijk van de situatie kunnen bijvoorbeeld de werkingstijden van een blauwe zone worden herzien of een blauwe zone kan worden omgevormd tot een fiscaal regime. Het laatste biedt het stadsdeel de mogelijkheid om het beoogde effect voor de primaire doelgroepen te optimaliseren en de parkeerregulering kostendekkend te maken.

5 Wijkwinkelcentra

5.1 Omschrijving van de wijkwinkelcentra

Amsterdam Zuidoost kent diverse wijkwinkelcentra waarvan Ganzenpoort, Kraaiennest en Reigersbos de belangrijkste zijn. Deze centra liggen nabij metrostations en midden in een woonwijk, zoals aangegeven op kaart in bijlage 7. Verschillende groepen parkeerders maken hier aanspraak op parkeerruimte: bewoners, winkelbezoekers, bedrijven en hun bezoekers en openbaarvervoer gebruikers.

Het winkelcentrum Ganzenpoort is gelegen nabij het metrostation Ganzenhoef. Een deel van de parkeerplaatsen rondom het winkelcentrum behoren tot een blauwe zone. Tijdens de meting van 2006 werd een bezetting van ruim 90% gemeten op een zaterdag.

Winkelcentrum Kraaiennest is gelegen nabij het metrostation Kraaiennest. De 50 parkeerplaatsen rondom het winkelcentrum behoren tot een blauwe zone. Tijdens de meting van 2006 werd een bezetting van 80% gemeten op een dinsdag.

Winkelcentrum Reigersbos is gelegen nabij het metrostation Reigersbos. Parkeren in een blauwe zone kan hier op het Reeuwijkplein en het Renooiplein. Op verschillende tijdstippen is er een hoge parkeerdruk op het Reeuwijkplein en het Renooiplein.

Verder kent Zuidoost nog een aantal kleinere centra zoals Gein, Holendrecht en Venserpolder.

5.2 De kern van het beleid voor wijkwinkelcentra

De winkelcentra hebben een belangrijke functie voor de wijken waarin ze liggen. Om de levensvatbaarheid van de winkels te waarborgen is het beleid erop gericht voldoende parkeerruimte voor winkelbezoek beschikbaar te hebben. De ingestelde blauwe zones bewijzen wat dat betreft hun diensten. Een nadeel is dat deze manier van regulering handhavingkosten met zich meebrengt, zonder dat daar directe inkomsten tegenover staan.
In deze nota zijn kaders opgenomen, die verschillende vormen van parkeerregulering mogelijk maken. Van belang daarbij is dat eventuele overlast voor de omgeving zoveel mogelijk voorkomen wordt en de in te voeren regulering voor alle betrokkenen (stadsdeel en bewoners) een voordeel oplevert in termen van lasten en/of service.

5.3 Uitwerking wijkwinkelcentra

Door de diversiteit van parkeerders rond de wijkwinkelcentra, is het van belang dat de beschikbare capaciteit optimaal benut wordt en op de juiste momenten voor de juiste doelgroepen beschikbaar is. De blauwe zones vervullen een cruciale rol bij de levensvatbaarheid van de winkelgebieden. Een nadeel van deze vorm van parkeerregulering is dat het exploitatieresultaat voor het stadsdeel negatief is. Uit kostenoverwegingen (dekking voor handhavinguitgaven) zal het stadsdeel in de toekomst deze vorm van regulering (willen) beperken. Het stadsdeel zal overwegen of en wanneer deze regelingen moeten worden aangepast en zal daarbij de mogelijkheden van fiscalisering betrekken.

Bij de besluitvorming over mogelijke oplossingen, weegt het stadsdeel de volgende aandachtspunten mee:

- In specifieke kleinschalige winkelgebieden geeft het stadsdeel de voorkeur aan de blauwe zone of de fiscale blauwe zone.
- Het stadsdeel streeft naar een zo homogeen mogelijke vorm van regulering in een aaneengesloten gebied.

6 Het werkgebied Amstel III

6.1 Omschrijving gebied Amstel III

Amstel III, de kantoor- en bedrijvenlocatie in Zuidoost, ligt aan de westkant van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. De locatie behoort tot de aantrekkelijkste kantoor- en bedrijfsterreinen in de Amsterdamse regio door een goede bereikbaarheid over de weg, per trein en metro. Op de kaart in bijlage 7 is het gebied aangegeven als Amstel III. Op deze kaart wordt ook de indeling van de A, B, C en D strook weergegeven.

De Centrale Stad en het stadsdeel Zuidoost hebben elk een rol in dit gebied. De Centrale Stad (PB ZOL) is ontwikkelaar, het stadsdeel Zuidoost beheert het openbaar gebied. De totale parkeercapaciteit in Amstel III bedraagt ca. 15.000 parkeerplaatsen. Deze parkeervoorzieningen bevinden zich echter uitsluitend op eigen terrein. Alleen in de D-zone zijn er minimale laad en los mogelijkheden langs de openbare weg.

In totaal zijn er ruim voldoende parkeervoorzieningen beschikbaar in Amstel III. Toch doet zich op een aantal locaties een onbalans in vraag en aanbod voor, waarbij het ene bedrijf een tekort aan parkeervoorzieningen op eigen terrein heeft en het andere een overschot. Een adequate benutting van de voorzieningen is een aandachtspunt voor het beleid.

6.2 De richting van het beleid Amstel III

Het werkgebied Amstel III is uitstekend met het openbaar vervoer ontsloten. Het beleid van het stadsdeel is derhalve gericht op beperking van niet noodzakelijk autogebruik in dit gebied. Het stadsdeel streeft hier efficiënte benutting van beschikbare capaciteit ten behoeve van de activiteiten in het gebied na. Dit kan worden bereikt door onderlinge uitwisseling van parkeerplaatsen tussen bedrijven, stimulering van mobiliteitsmaatregelen en stimulering van vervoersmanagement bij de bedrijven.

Naast het parkeren ten behoeve van de gebiedseigen activiteiten, kan indien beschikbaar, de parkeercapaciteit ook worden ingezet ten behoeve van het parkeren voor evenementen elders in het stadsdeel of elders in Amsterdam.
Voorwaarde hierbij is dat geen parkeeroverlast voor bewoners ontstaat. Als er toch overlast ontstaat, neemt het stadsdeel maatregelen ter regulering zoals beschreven paragraaf 3.



6.3 Uitwerking werkgebied Amstel III

Het stadsdeel hanteert in Amstel III de volgende beleidsuitgangspunten:

- Het feit dat er in het werkgebied Amstel III alleen op eigen terrein mag worden geparkeerd, biedt een krachtig instrument voor het handhaven. Illegaal parkeren is onwenselijk, omdat daardoor de doorstroming en de bereikbaarheid van het gebied wordt bedreigd.
- Een deel van de werkers in het gebied moet voor het parkeren betalen, dit leidt er toe dat ze naar andere oplossingen gaan zoeken voor het parkeren.
- Het stadsdeel ondersteunt het uitbouwen van het parkeerschap Zuidoost. Het streven is alle partijen daarbij te betrekken, zodat de volledige capaciteit van parkeerplaatsen efficiënt kan worden ingezet.
- Het parkeren langs de openbare weg wordt (door handhaving) tegengegaan. Het stadsdeel bepaalt nader hoe de handhaving in dit gebied geschiedt.
- De gebiedsontwikkelaar (PB ZOL) onderzoekt samen met het stadsdeel en het parkeerschap, eventueel noodzakelijke buffercapaciteit voor het parkeren en overweegt daarbij mogelijkheden voor uitwisseling met derden.
- Het stadsdeel stimuleert mobiliteitsmanagement in Amstel III, in samenwerking met de gebiedsontwikkelaar (PB ZOL).

7 De ArenAPoort

7.1 Omschrijving van de ArenAPoort

De ArenAPoort behoort tot de drie zogenoemde grootstedelijke kerngebieden van Amsterdam. In de afgelopen 10 jaar is rond dit gebied een nieuw stedelijk gebied ontstaan, dat grootschalige leisure en entertainment herbergt. Het gebied heeft een aantal grote publiekstrekkers: Amsterdam ArenA, Heineken Music Hall, Living Tomorrow, een megabioscoop en een uitgebreide winkelvoorziening in de Amsterdamse Poort. In ontwikkeling zijn de projecten Getz, de Music Dome, een woontoren en een hotel.

Het gebied is goed bereikbaar middels openbaar vervoer. In de ArenAPoort wordt hoofdzakelijk geparkeerd in gebouwde parkeervoorzieningen. Amsterdam ArenA dient krachtens de milieuvergunning parkeergelegenheid tot een maximum van 11.250 auto's te realiseren. De ArenAPoort is aangegeven op kaart en ligt voor een deel in de Amsterdamse Poort[5] en een deel in het ArenA gebied[6].

De garages in de Amsterdamse Poort hebben een capaciteit van ongeveer 2.600 plaatsen en worden geëxploiteerd door Q-park. In 2005 is onderzoek verricht naar de parkeersituatie in de Amsterdamse Poort. Hieruit blijkt dat er op bepaalde momenten een hoge parkeerdruk optreedt in de garages in de Amsterdamse Poort. Hierdoor kan het winkelend publiek problemen ondervinden met het vinden van een parkeerplaats. De garages in de Amsterdamse Poort worden gebruikt door lang- (werkers en bewoners) en kortparkeerders (m.n. winkelbezoekers). Indien zich capaciteitsproblemen voordoen zal de winkelbezoeker een plek zoeken in de woongebieden die grenzen aan Amsterdamse Poort. Winkelbezoekers en werkers parkeren ook in deze gebieden omdat men voor het parkeren in Amsterdamse Poort moet betalen.

Het Arenagebied beschikte in 2006 over ca. 7.500 plaatsen. Daarnaast zijn er in de directe omgeving 8.200 plaatsen, waarvan naar behoefte (voetbalwedstrijden of anderszins) gebruik kan worden gemaakt. Hierbij zijn inbegrepen de garages P18[7] en P19, die aan de oostzijde van het spoor zijn gelegen. Op garage P18 na, worden deze garages door Parkeergebouwen Amsterdam geëxploiteerd. Tijdens evenementen in de ArenAPoort komen piekmomenten regelmatig voor. Het is de bedoeling dat het parkeerschap de inzet van de beschikbare parkeercapaciteit voor deze perioden coördineert.

Parkeerverwijzing

In ROSITA-verband (Regulier overleg Stadion in samenhang met Transferium ArenA) is het DVP-A plan (Dynamisch Verkeersmanagement- en Parkeerverwijssysteem Amsterdam) ontwikkeld. Het Amsterdamse College van B&W heeft hier reeds mee ingestemd. DVP-A is een verwijssysteem dat in samenwerking met Rijkswaterstaat - directie Noord-Holland is ontwikkeld.

[5] Onderdeel van O&S gebied T93 Bijlmer Centrum
[6] Onderdeel van O&S gebied T92 Amstel III/Bullewijk
[7] ING is eigenaar, maar P18 kan ten behoeve van ArenA parkeren openbaar gebruikt worden

7.2 De kern van het beleid voor de ArenAPoort

Winkelbezoek en bewoners ArenAPoort

Het stadsdeel streeft naar een optimale benutting van de in de Amsterdamse Poort beschikbare parkeerruimte en geeft daarbij prioriteit aan winkelbezoekers en bewoners van de Amsterdamse Poort. Voor de gebouwde voorzieningen in en rondom dit gebied moet reeds enige tijd worden betaald.

Parkeren t.b.v. evenementen ArenAPoort

Organisatoren van evenementen kunnen (tegen betaling) voor zover beschikbaar, de voor dat evenement benodigde parkeercapaciteit verkrijgen. Het gebruik van deze voorzieningen mag echter geen (verkeers- of parkeer)overlast opleveren voor de omgeving en bewoners. Evenementen moeten, in overleg en in samenwerking met het stadsdeel, met inachtneming van het goedgekeurde vervoersplan worden uitgevoerd.

7.3 Uitwerking voor de ArenAPoort

Parkeren winkelbezoek en bewoners

Het stadsdeel wil voorkomen dat parkeerdruk vanuit het centrum verplaatst naar de aangrenzende woongebieden. Bij de uitvoering van dit beleid zijn drie zaken van bijzonder belang:

1. Het stadsdeel gaat ervan uit dat alle bezoekers van de Amsterdamse Poort in de daartoe bestemde garages parkeren. Het stadsdeel streeft ernaar, dat ter voorkoming van parkeeroverlast in omliggende woongebieden, de garages in Amsterdamse Poort zoveel mogelijk beschikbaar blijven voor bezoekers van de winkels.
2. Het stadsdeel streeft naar afspraken met de private partijen over het lang parkeren door werkers in Amsterdamse Poort.
3. Andere parkeerders (forensen) dienen zoveel mogelijk te worden verwezen naar andere, voor lang parkeren bestemde, parkeervoorzieningen in de directe omgeving.

Voor maatregelen voor bewoners in de omliggende woongebieden wordt verwezen naar hoofdstuk 4 *Het beleid in de woongebieden*.

Parkeren bij evenementen ArenAPoort

De parkeerbehoefte die ontstaat als er in de ArenA een evenement is, kan en hoeft niet op één locatie te worden opgelost. De omgeving van de ArenA heeft voldoende parkeervoorzieningen om voor een groot deel in de parkeerbehoefte te voorzien. Het *Parkeerschap* vervult een rol bij het laten samenwerken van private en publieke parkeervoorzieningen. Het stadsdeel zal zijn invloed aanwenden om private partijen te bewegen deel te nemen in het parkeerschap.

Uitwerking verwijssysteem ArenAPoort

Het verwijssysteem DVP-A beslaat alle vervoersniveaus. Het begint op rijkswegniveau, leidt bezoekers via het Amsterdamse hoofdwegennet naar de dreven en de garages in Zuidoost en is goed gekoppeld aan het laatste niveau van voetgangers bewegwijzering, waarmee de bezoeker tot de voordeur van de gezochte voorziening wordt geleid. Het verwijssysteem bevordert de bereikbaarheid en geeft daarbij een aantrekkelijk vestiging-klimaat en leidt bezoekers van Zuidoost op klantvriendelijke wijze naar hun bestemming.
Om het evenementen parkeren efficiënt en daarbij de verkeersafwikkeling optimaal te laten verlopen is verdere uitvoering en uitwerking van het plan ROSITA van bijzonder belang. Om deze reden is het plan ROSITA onlosmakelijk onderdeel van het parkeerbeleid van het stadsdeel Zuidoost.

8 Parkeren op P&R locaties

8.1 Omschrijving van de P&R locaties

Specifieke P&R-locaties zijn aanwezig nabij de Gaasperplas en in de Amsterdam ArenA. Het gebruik van deze locaties, die ook in de bewegwijzering vanaf het hoofdwegennet zijn opgenomen, neemt de laatste jaren toe.

Naast deze 'officiële' locaties wordt er ook geparkeerd door P&R-gebruikers rond de overige metrostations. Deze vorm van P&R kan plaatselijk voor overlast zorgen.

8.2 Kern van het beleid op P&R locaties

Het P&R-gebruik heeft meerwaarde voor de bereikbaarheid in de regio. Door zijn specifieke ligging te midden van belangrijke Rijkswegen, is het stadsdeel Zuidoost een gebied met veel potentie voor P&R. Het stadsdeel ondersteunt het P&R-beleid van de gemeente Amsterdam. Op bepaalde plaatsen kan echter het aantal P&R-gebruikers zo hoog zijn, dat door overloop de parkeerdruk in de aangrenzende woongebieden onacceptabel hoog wordt. Waar dat het geval is zal het stadsdeel maatregelen nemen.

8.3 Uitwerking P&R locaties

Het stadsdeel neemt maatregelen om overlast voor bewoners van omliggende wijken als gevolg van P&R gebruik tegen te gaan. De te treffen maatregelen zijn reeds beschreven in hoofdstuk 4 *Het beleid in de woongebieden.*

Bij P&R terreinen kan het stadsdeel maatregelen nemen om de parkeerdruk op het terrein te reguleren, indien hier oneigenlijk gebruik van wordt gemaakt. Daarnaast kan het stadsdeel maatregelen treffen indien de parkeervraag voor een P&R terrein te groot wordt. Waar overlast (hoge parkeerdruk, zoekverkeer en/of uitwijkgedrag) in de directe omgeving van een P&R terrein ontstaat, worden maatregelen genomen.

De voorkeur van het stadsdeel gaat hierbij vooralsnog uit naar een fiscaal regime op deze terreinen, met invoering van flankerende maatregelen in de omliggende gebieden.

9 Bijzondere bestemmingen

Het stadsdeel Zuidoost kent een aantal bijzondere bestemmingen, die aandacht behoeven in de parkeernota.

9.1 Academisch Medisch Centrum (AMC)

Het AMC beschikt over parkeerplaatsen op eigen terrein en zal ook bij een toename van de parkeervraag in de eigen parkeerbehoefte voor personeel, patiënten en bezoekers moeten voorzien. Overloop van parkeren naar aangrenzende woonwijken wordt geminimaliseerd door het instellen van maatregelen zoals omschreven in hoofdstuk 4.

9.2 Recreatie- en sportterreinen (Gaasperplas, Bijlmerpark), Volkstuinen

Recreatievoorzieningen trekken door hun aard gedurende een beperkt deel van de tijd een groot aantal bezoekers. Vooral voorzieningen die voor het bezoek afhankelijk zijn van het weer kennen dit soort piekmomenten. In het stadsdeel Zuidoost gaat het hier om de terreinen Gaasperplas, Bijlmerpark en de volkstuinencomplexen bij Driemond Deze voorzieningen kunnen op topdagen onvoldoende parkeerruimte bieden voor alle gebruikers.

Het beleid ondersteunt het functioneren van recreatieve en sportvoorzieningen. Voor zover het stadsdeel daar grip op heeft, wordt zoveel mogelijk getracht tegemoet te komen aan de parkeervraag die zich bij deze voorzieningen voordoet. Voor het stadsdeel is het hierbij vooral van belang dat de parkeersituatie niet leidt tot gevaarlijke of overlast situaties.

Veiligheid door ordening van het parkeren

Het is voor het stadsdeel niet acceptabel dat zich als gevolg van een hoge parkeerdruk problemen voordoen m.b.t. de doorstroming op wegen naar betreffende terreinen. Die wegen zijn meestal cruciaal voor de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. Omdat de parkeerdruk vaak niet van tevoren voorspelbaar is, is handhaving door de politie lastig te organiseren. In die gevallen streeft het stadsdeel naar het fysiek onmogelijk maken van parkeren op die betreffende weggedeelten. Wanneer dit aan de orde is, worden hiervoor specifieke voorstellen ontwikkeld.

9.3 Scholen

Tijdens het parkeren om en nabij scholen ontstaan wel eens onveilige situaties. Het stadsdeel wil met het parkeerbeleid een bijdrage leveren aan de veiligheid in de schoolomgeving. Het gaat hier om het reguleren van het (kort) parkeren door ouders die hun kinderen halen en brengen en regulatie van het parkeren voor medewerkers van de school. Daarbij zijn twee grootheden van belang:

1. Ouders moeten kunnen beschikken over veilige opstelplaatsen voor het halen en brengen van kinderen.
2. In de nabijheid van de school moet voldoende parkeerruimte aanwezig zijn ten behoeve van het parkeren van werknemers van de school.



In overleg met de scholen zal bij constatering van knelpunten worden nagegaan hoe deze parkeerproblemen moeten worden opgelost. Per school zal maatwerk worden ontwikkeld.

9.4 Evenementen

Voor het organiseren van een evenement (bijvoorbeeld Kwakoe) moet een vergunning worden aangevraagd. Bij de vergunningverlening kan het stadsdeel eisen stellen ten aanzien van het parkeren. Op zich is er voor veel evenementen voldoende parkeergelegenheid beschikbaar; het is voor de organisator van een evenement vooral een uitdaging in overleg te treden met de eigenaar/beheerders van de parkeerruimte om ervoor te zorgen dat hij ook daadwerkelijk gebruik kan maken van deze parkeerruimte. Tijdens evenementen kunnen parkeerders middels het parkeerverwijssysteem of middels tijdelijke verwijzing naar beschikbare parkeerlocaties worden geleid.

Voor het benutten van gebouwen ten behoeve van grote evenementen, dient een milieuvergunning te worden aangevraagd. Bij het verlenen van de vergunning, kan het stadsdeel eisen stellen ten aanzien van het parkeren.

9.5 Markt

Op marktdagen worden gedurende een bepaalde periode meerdere groepen parkeerders aangetrokken. Over het algemeen parkeren winkel/marktbezoekers in de directe omgeving. Daarnaast dient in de directe omgeving van de markt, ruimte gevonden te worden voor het parkeren van vrachtauto's van de marktkraamhouders, die niet achter de kraam passen. Op de huidige marktterreinen is ten behoeve van het parkeren van de marktkooplieden, voldoende ruimte beschikbaar voor het parkeren van een (niet te groot) voertuig bij de marktkraam.

Tijdens markten is het mogelijk dat een deel van de bewoners parkeercapaciteit niet beschikbaar is voor bewoners. Overlast door parkeren van bezoekers in woonwijken, wordt aangepakt zoals in hoofdstuk 4 is beschreven. Mocht deze overlast ook leiden tot problemen bij de toegankelijkheid en de bereikbaarheid (b.v. voor hulpdiensten), dan overweegt het stadsdeel hiertegen handhavingsmaatregelen.

9.6 Verzorgings- en bejaardentehuizen

Deze voorzieningen moeten zich zoveel als mogelijk beschermen tegen parkeeroverlast uit de directe omgeving. Het stadsdeel hanteert hiervoor in beginsel het principe van afsluiting. Betrokken instanties kunnen bij overlast, een verzoek tot afsluiting indienen bij het stadsdeel. In overleg met betrokkenen wordt bepaald of en wanneer dergelijke maatregelen nodig zijn, maatregelen van afsluiting geschieden in principe altijd op eigen terrein en op kosten van de aanvrager.

9.7 Laad en losplaatsen

Laden en lossen

Het parkeren ten behoeve van de bevoorrading van winkelgebieden en/of het laden en lossen van goederen, kan plaatsvinden op de daarvoor aangewezen plekken, gedurende winkeltijden. Buiten die tijden kunnen deze plekken over het algemeen vrij gebruikt worden. Het stadsdeel streeft ernaar om:

- laad en losplaatsen in woongebieden 's avonds aan het parkeren voor bewoners toe te wijzen.
- de mogelijkheid te bieden voor een tijdelijke ontheffing ten behoeve van laden en lossen op maaiveld in autovrije gebieden.

Parkeren van vrachtvoertuigen

Het stadsdeel creëert buiten de woonwijken geleidelijk aan voorzieningen voor het parkeren van grote voertuigen. Streven is om parkeerplaatsen voor vrachtauto's langs de dreven nabij de woonwijken aan te leggen. Op deze manier kunnen vrachtwagens buiten de verblijfsgebieden worden geparkeerd. Het stadsdeel verbiedt dientengevolge het parkeren van vrachtwagens in deze verblijfsgebieden.

9.8 Specifieke doelgroepen

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Het stadsdeel streeft ernaar voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten beschikbaar te hebben. Daarbij geldt de normering van het Centrum Regelgeving Openbare Werken(CROW) 2004. Concreet betekent dit, dat algemene gehandicaptenplaatsen zijn of worden ingericht waar veel bezoekers komen, zoals winkelcentra. Bij de situering wordt erop gelet dat vooral zorginstellingen voldoende zijn voorzien. Voor de realisatie van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, kan bij het stadsdeel een aanvraag worden ingediend.

Artsen/mantelzorg e.d.

Indien voor deze doelgroep specifieke voorzieningen getroffen moeten worden, volgt het stadsdeel hierin het beleid zoals voorgeschreven door de centrale stad.

Ontheffingenbeleid

Het dagelijks Bestuur kan ontheffing verlenen van artikelen en verkeersborden zoals omschreven in artikel 87 van de Regelgeving Verkeer en Vervoer (RVV). Hiervoor wordt door het stadsdeel specifiek ontheffingsbeleid vastgesteld.

Autodelen

Het stadsdeel stimuleert initiatieven op dit gebied ter beperking van niet noodzakelijk autogebruik. Waar nodig stelt het stadsdeel een autodeel (parkeer)plaats ter beschikking aan initiatiefnemers.

10 De parkeernormen voor Zuidoost

Bij de uitvoering van stedenbouwkundige plannen worden parkeernormen gehanteerd om het aantal benodigde parkeerplaatsen te bepalen. Met het toepassen van parkeernormen in combinatie met de parkeerbalans kan worden bepaald of er efficiënt met (parkeer)ruimte wordt omgegaan. Door duidelijk aan te geven welke parkeernormen moeten worden gehanteerd bij de ruimtelijke planvorming, kan in een vroeg stadium van de planontwikkeling met dit ruimtebeslag rekening worden gehouden. Dit bevordert een soepele planvorming en het ontstaan van kwalitatief hoogwaardige stedelijke omgevingen.

10.1 De parkeernormen

Tot 2020 ziet het stadsdeel geen noodzaak om de parkeernormen aan te passen. De huidige parkeernorm van 1 parkeerplaats per huishouden overschrijdt tot na 2020 het gemiddelde autobezit in Zuidoost. De parkeernomen zijn vastgesteld voor de functies woningen, winkels/detailhandel/markt, kantoren en bedrijven en overige functies en voorzieningen. De uitwerking wordt beschreven in bijlage 10.

10.2 Het toepassen van de parkeernormen

De parkeernormen zijn in het bijzonder bedoeld voor de volgende toepassing:

- Bij nieuwbouw, verbouw of functiewijziging, moet voldaan worden aan de parkeernormen in combinatie met het opstellen van een parkeerbalans.
- Hierbij wordt, indien sprake is van verschillende functies binnen een plangebied, uitgegaan van dubbelgebruik (bijv. overdag een werker en 's avonds een bewoner op dezelfde parkeerplaats). De 'aanwezigheidspercentages' van het CROW (publicatie nr. 182) zijn in deze maatgevend.
- Het stadsdeel realiseert bij ruimtelijke planvorming het aantal parkeerplaatsen conform de hiervoor gegeven normering. Er kan hierbij besloten worden dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen in één of meerdere fases aangelegd wordt.
- Indien voor een functie geen specifieke norm is aangegeven, worden de kencijfers van het CROW (publicatie nr. 182) van toepassing verklaard. Hierbij wordt uitgegaan van de minimale norm in een sterk stedelijke omgeving.

10.4 Het gebruik van afwijkende parkeernormen

Het Dagelijks Bestuur (DB) kan besluiten om vrijstelling te verlenen op het gebruik en de toepassing van de gestelde parkeernormen. Hieraan zijn de volgende voorwaarden verbonden:

- Een toets waaruit blijkt dat de betreffende normen in dat gebied verruimd of verlaagd kunnen worden zonder dat dit ruimtelijke problemen veroorzaakt.
- Een toets waaruit blijkt dat de betreffende normen in dat gebied verruimd of verlaagd kunnen worden in relatie tot de bereikbaarheid van het gebied en zijn omgeving.

- en toets waaruit blijkt dat de betreffende normen in dat gebied verruimd of verlaagd kunnen worden in relatie tot de geldende milieunormen (zoals luchtkwaliteit).
- Ten slotte kan het DB zich het recht voorbehouden om gemotiveerd af te wijken van hetgeen hiervoor gesteld is en een aanwijzing geven voor de te hanteren parkeernormen of uitgangspunten.

Voorbeeldberekening van een parkeerbalans

Stap 1: gebiedsafbakening en gebiedsindeling.
Stap 2: inventarisatie ruimtelijke functies (programma).
Stap 3: berekenen benodigd aantal parkeerplaatsen m.b.v. parkeernormen.

Functie	Eenheid	Aantal	Norm	Benodigde pp
Detailhandel (overig)	m2 BVO	5.000	1 per 50 m2 BVO	100 pp
Kantoor (overig)	m2 BVO	1.500	1 per 75 m2 BVO	20 pp
Woning (middelduur)	aantal	200	1 per woning + 0,2 voor bezoek	200 pp + 40 pp
Totaal				**360 pp**

Resultaat voorbeeldberekening na stap 3

Stap 4: berekenen bezettingsgraad (o.b.v. aanwezigheidspercentages[8]).

Functie	werkdag		koopavond		zaterdagmiddag	
	BG %	pp	BG %	pp	BG %	pp
Detailhandel (overig)	30%	30	100%	100	100%	100
Kantoor (overig)	100%	20	10%	2	5%	1
Woning (middelduur)	60%	144	90%	216	60%	144
Totaal		**194**		**318**		**245**
Bezettingsgraad		*54%*		*88%*		*68%*

Resultaat voorbeeldberekening na stap 4

Op basis van de voorbeeldberekening worden ten behoeve van het plan 360 parkeerplaatsen gerealiseerd. De bezettingsgraad ten gevolge van de functies in het plan kan oplopen tot ongeveer 88%.

[8] CROW publicatie nr. 182 of ASVV 2004, tabel 6.3/2



Parkeernormen

Woningen[9]

- Algemeen woningen 1,0 pp per woning;
- Bezoekers woningen 0,2 pp per woning

Bij inpandig parkeren wordt 0,2 pp per woning gerealiseerd in openbaar gebied ten behoeve van het bezoekers parkeren. Dit kan zowel een parkeerplaats op straat of in een gebouwde voorziening zijn, gereguleerde of niet gereguleerd.

Winkels/detailhandel/markt

- B-locatie (grootschalige detailhandel) 1 pp per 75 m^2 bvo;
- Overig (kleinschalige detailhandel) 1 pp per 50 m^2 bvo;
- Markt 1 pp per marktkraam.
- Marktbezoek 2 pp/kraam (kortparkeren)

Voor bezoekers kan een gemiddeld aandeel van 85% van de norm worden genomen.

Kantoren/bedrijven

- B-locatie (meer extensief gebruik) 1 pp per 125 m^2 bvo;
- Overig (meer intensief gebruik) 1 pp per 75 m^2 bvo.
- Winkelbezoek 1 pp per 50 m^2 bvo (kort parkeren)
- Kantoorbezoek (zie CROW 2004)

Overige functies/voorzieningen

Voor overige functies en voorzieningen geldt een richtlijn van 1 pp per 75 m^2 bvo.
Voor functies en voorzieningen niet genoemd in deze nota wordt gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers van het CROW 2004 (publicatie nr. 182).

[9] Voor de bij de woning categorieën behorende prijsklassen, wordt verwezen naar CBS of O&S.