

ook de financiële haalbaarheid een belangrijke rol speelt (overeenkomstig Bestuursakkoord). Bestaande parkeerregulering in gebieden wordt **vooral** nog zo gelaten.

- In het parkeerbeleid wordt uitgegaan van maatwerk per gebied. Bij knelpunten (in woonwijken parkeerdruk >90%, bij winkelcentra >80%) wordt niet meteen uitgegaan van invoering van parkeerregulering of het bijbouwen van gebouwde parkeervoorzieningen. Eerst dienen andere (creatieve) mogelijkheden te worden bestudeerd om parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen. Het principe van beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen geldt als basis voor het treffen van maatregelen op het gebied van parkeren.
- De voortgang van de stedelijke vernieuwing in Nieuw-West staat door de economisch crisis onder druk. Er is gekozen voor het maken van afspraken over ontwikkelingsmogelijkheden per gebied en met afzonderlijke woningcorporaties. Per locatie wordt samen met de woningcorporaties bekeken hoe invulling wordt gegeven aan de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en de parkeermogelijkheden.
- Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen speelt de financiële haalbaarheid nadrukkelijk een belangrijke rol. Niet elke parkeeroplossing hoeft in zichzelf kostendekkend te zijn. Bij creatieve oplossingen in woonwijken is een bijdrage uit het Parkeerfonds mogelijk. De inkomsten en uitgaven uit het Parkeerfonds dienen daarbij in evenwicht te zijn. Hierbij geldt dat de kosten voor bewoners, ondernemers en bezoekers van het betaald parkeergebied niet stijgen om niet-kostendekkende maatregelen in andere delen van Nieuw-West mogelijk te maken.

Binnen het parkeerbeleid wordt onderscheid gemaakt in de volgende doelgroepen:

- Bewoners van Nieuw-West dienen de mogelijkheid te hebben om de auto in de nabijheid van de woning te parkeren (op straat of in de eigen garage). Voor verplaatsingen binnen het stadsdeel dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van alternatieven voor de auto: lopen, fiets of openbaar vervoer. Het parkeerbeleid zet echter niet in op stringente sturing van autobezit en autogebruik van bewoners ("autootje-pesting"). Het parkeerbeleid gaat uit van transparantie en uniformiteit - dit betekent dat grote verschillen in kosten voor bewoners voor parkeren ongewenst zijn.
- Werknemers nemen eerder dan andere doelgroepen genoegen met langere loopafstanden. Mede vanwege de langere parkeerduur stellen werknemers minder eisen aan het comfort van een parkeerplek. Vooral goedkoop en een veilige parkeeromgeving zijn belangrijk voor werknemers. Werknemers werkzaam binnen Nieuw-West kunnen in grote delen van het stadsdeel vrij parkeren. Binnen de betaald parkeergebieden wordt uitgegaan van de mogelijkheden die de centraal stedelijke regelgeving biedt.
- Bezoekers van bewoners en bezoekers van voorzieningen dienen de auto in de nabijheid van de bestemming moeten kunnen parkeren. Deze doelgroep heeft enerzijds een belangrijke sociale functie en levert anderzijds een bijdrage aan de economie in het stadsdeel. Bezoekers mogen daarom niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen, een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen of te hoge parkeertarieven.

Buurtvreemde langparkeerders met een bestemming elders in Amsterdam of Schiphol worden niet gefaciliteerd op maaiveld. Deze groep dient gebruik te maken van de aanwezige P+R-voorzieningen rondom Amsterdam.

Het parkeerbeleidsplan bevat de volgende concrete vervolgacties:

1. Parkeerregulering

- Invoering van parkeerregulering in overloopgebieden van waaruit i) klachten binnenkomen over parkeerproblemen, ii) onderzoek heeft aangetoond dat de parkeerdruk overdag en / of 's avonds boven de 90% uitkomt en iii) onderzoek heeft aangetoond dat de parkeerproblemen veroorzaakt worden door automobilisten van buiten de wijk en de maatregel dus daadwerkelijk effect heeft.
- Het harmoniseren van de tarieven van een bewonersvergunning (2012) en de parkeertarieven op straat (2013).
- Het jaarlijks vaststellen van een bestedingsvoorstel voor het Stadsdeelparkeerfonds, inclusief een doorkijk voor de lange termijn van zowel de kosten als baten.

2. Nadere beleidsregel en nota's

- beleidsregels voor de uitgifte van ontheffingen voor de blauwe zones in het stadsdelen (2012),
- beleidsregels voor het omzetten van parkeergelegenheid op eigen terrein naar andere doeleinden (2012),
- een integrale beleidsnota Parkeernormen Nieuw-West (2012).

3. Onderzoek

- Evaluatie van de invoering van betaald parkeren in vergunninggebied SV2 – het betrekken van bewoners / ondernemers maakt hier onderdeel van uit (2012).
- Het onderzoeken of korte reguleringstijden volstaan om buurtvreemde langparkeerders te weren. Op basis van de uitkomsten van een proef, een risicoanalyse en financiële doorrekening wordt bepaald of het wenselijk is om in te zetten op aanpassing van de centraal stedelijke regelgeving (2012-2013).
- Het onderzoeken van mogelijkheden om braakliggende terreinen in het stadsdeel (tijdelijk) te gebruiken voor de opvang van automobilisten die in hun eigen stadsdeel niet beschikken over een parkeervergunning en/of het parkeren van bedrijfsbusjes en grote voertuigen (2012-2013).
- Het onderzoeken waarom parkeergarages in de stedelijke vernieuwingsgebied leeg staan ondanks de parkeerregulering op straat (2012-2013).

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

4. Overig

- Het periodieke monitoren en evalueren van ontwikkelingen op het gebied van parkeren en het opstellen van een jaarlijkse managementrapportage welke ter kennisname wordt aangeboden aan de stadsdeelraad.
- Het periodiek actualiseren van relevante informatie op de website van het stadsdeel (regulering, beleidsregels, autodate etc.).

