



Memo

Aan Leden Stadsdeelraad

Van Ronald Mauer

Datum 14 februari 2012

Onderwerp Toezeggingen parkeerbeleidsplan

Beste leden van de stadsdeelraad,

Tijdens de eerste behandeling van het Parkeerbeleidsplan 2012-2020 zijn een aantal toezeggingen gedaan, die onderstaand zijn uitgewerkt. Dit ter informatie voor de meningsvormende behandeling op 15 februari a.s.

actiepunt RAP129: Uitbreiden blauwe zone de Dukaat

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan (commissie A 1/2/12) toe de mogelijkheid om de blauwe zone bij de Dukaat met 100 meter uit te breiden mee te nemen bij de uitwerking.

Reactie:

- Er wordt momenteel een parkeeronderzoek uitgevoerd voor het hele stadsdeel – deze kan de beschreven overlast / noodzaak voor maatregelen bevestigen.
- Na vaststelling van het parkeerbeleidsplan kan een verkeersbesluit worden opgesteld voor uitbreiding van de blauwe zone bij winkelcentrum De Dukaat.
- Dit verkeersbesluit kan tegelijkertijd met het besluit voor de overige gebieden worden opgesteld.

actiepunt RAP1210: Vrij parkeren in Osdorppleingarages

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan dat de eigenaren van de parkeergarages op het Osdorpplein (AH- en Bristelgarage) zelf kunnen beslissen over te gaan tot vrij parkeren in deze garages (geen actie portefeuillehouder, alleen ter vastlegging)

actiepunt RAP1211: Uitspraak Raad van State garages

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan toe de uitspraak van de Raad van State over garages en parkeren naar de raad te zenden.

Reactie: de uitspraak is bijgevoegd.

actiepunt RAP1212: Rol van de raad in schema in parkeerbeleidsplan

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan toe de rol van de raad en het schema op blz. 13 van de nota nogmaals te bekijken.

Reactie: het schema op pagina 13 geeft de relatie tussen de centraal stedelijke Verordeningen en het Uitwerkingsbesluit van het stadsdeel weer.

- De stadsdeelraad heeft geen formele rol in het opstellen en vaststellen van centralestedelijke verordeningen.
- De stadsdeelraad stelt het parkeerbeleidsplan en het parkeerfonds van het stadsdeel vast – dit vormen de beleidsdoelstellingen zoals vermeld in het schema en daarmee de basis voor de uitwerking van het parkeerbeleid in ondermeer een zwaarwegend advies.
- De Parkeerverordening en de Verordening Parkeerbelastingen worden door de gemeenteraad vastgesteld. Het stadsdeel participeert (bestuurlijk en ambtelijk) in de totstandkoming (zwaarwegend advies) en kan eventueel een inspraakreactie aanleveren.
- Het Dagelijks Bestuur stelt het Uitwerkingsbesluit vast – dit document bevat nadere regelgeving voor het stadsdeel.

Aangezien het schema blijkbaar vragen oproept, stel ik voor om deze te verwijderen uit de definitieve versie van het parkeerbeleidsplan.

actiepunt RAP1213: Kostendekkendheid parkeervergunningen

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan toe uit te laten zoeken wat een kostendekkend tarief is voor parkeervergunningen, en laat dit de raad weten.

Reactie:

- Bij de invoering van betaald parkeren in een gebied wordt door Cition eenmalig ca. € 22 in rekening gebracht voor iedere uitgegeven vergunning. De kosten voor het vergunningbeheer bedragen vervolgens €12 per jaar voor voormalig Slotervaart¹ en € 32 per jaar voor de overige donorstadsdelen. Cition hanteert in de hele stad een kostprijs van € 32 per jaar voor de verstrekking van een vergunning. Het betreft hier uitsluitend de kosten voor administratieve handelingen. In deze kostprijs voor vergunningen zijn geen handhavingskosten mee gerekend. Afhankelijk van het deel van de handhavingskosten dat zou worden toegerekend aan een parkeervergunning, ontstaat een andere kostendekkend tarief.

¹ Op het moment dat betaald parkeren in Slotervaart werd ingevoerd, zou Cition het programma E-permixx introduceren. Dit zou tot een sterke verlaging van de kostprijs voor vergunningen leiden. Daarom werd er voor een vergunning in Slotervaart alvast € 12 berekend als kostprijs. Tot op heden is dit programma niet operationeel, maar wordt wel een kostprijs per vergunning van € 12 berekend voor Slotervaart.

- In de afweging over de recente harmonisatie van de vergunningtarieven, hebben we de administratieve kosten niet als vertrekpunt genomen bij de keuze voor een vergunningtarief op het niveau van voormalig Osdorp. In deze belangenafweging hebben we ons laten leiden door het totaal aan inkomsten en uitgaven en de redelijkheid van de vergunningtarieven. Gezien de tarieven in de rest van de stad, zitten we nog steeds zeer laag. Naar de toekomst toe, is een dalende lijn in de netto inkomsten van het Parkeerfonds zichtbaar. Het niet harmoniseren op het niveau van het Osdorp zou een betekent minder inkomsten. Daarbij komt dat het stadsdeel een aantal extra uitgaven doet. Over de periode 2011-2016 betaalt het stadsdeel naast de reguliere afdracht aan de centrale stad een extra afdracht van € 268.018 per jaar. Tevens is in het kader van de heroverweging besloten jaarlijks € 250.000 over te hevelen van het parkeerfonds naar Programma 9 Openbare ruimte & Groen. Daarnaast zijn er mogelijk extra kosten als eventueel de draaiknopautomaten worden vervangen. Door deze extra kosten zijn de mogelijkheden om te anticiperen op het nog vast te stellen parkeerbeleidsplan beperkt.

actiepunt RAP1214: Parkeerverordening centrale stad naar raad

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan toe de parkeerverordening van de centrale stad naar de raad te sturen.

Reactie: de verordening is bijgevoegd.

actiepunt RAP1215: Combineren boa's en buurtfunctionarissen

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan toe te bekijken of het mogelijk en wenselijk is om de functie van boa's en buurtfunctionarissen te combineren en geeft de termijn door waarop hierover meer bekend is.

Reactie:

- Het inzetten van buurtfunctionarissen is een mogelijkheid voor efficiëntere handhaving van blauwe zones. Dit heeft echter juridische en operationele consequenties (opleiding, mandatering, werkruimte, uitrusting, veiligheid etc.) en zal ik daarom uitwerken in nauwe samenwerking met de PH Werkgelegenheid. Samen zullen wij hier een plan voor maken.
- Daarnaast zijn we actief op zoek naar aanvullende maatregelen om de handhaving efficiënter te maken. De handhaving op Mulderfeiten wordt tot op heden verzorgd door Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOAs) van de Dienst Stadstoezicht (DST). In de loop van 2012 wordt deze taak overgedragen aan de stadsdelen. In Nieuw-West wordt dit onder gebracht bij de afdeling Handhaving. Volgens het principe 'mens volgt werk' neemt het stadsdeel 2 fte over van DST. De handhavers van het stadsdeel zijn inmiddels ook allemaal bevoegd (benoeming en opleiding) om te handhaven op mulderfeiten.
- In het Bestedingsprogramma Parkeeropbrengsten 2012 staat vermeld dat een goede omgang met de beschikbare financiële middelen van belang is om in 2012 aan te geven hoe de handhaving moet worden ingezet. Er wordt gekeken naar

mogelijkheden van optimalisatie en de mogelijkheden om contracten te herzien. Tevens zullen er prioriteiten worden gesteld.

actiepunt RAP1216: Gevolgen niet terugstorten opbrengsten blauwe zones

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan toe na te gaan of het afschaffen van het terugstorten door het rijk van een deel van de opbrengsten uit blauwe zones gevolgen heeft voor de uitgangspunten van de nota.

Reactie: In het parkeerbeleidsplan (pagina 40) staat vermeld dat deze regeling (zeer) waarschijnlijk per 1 januari komt te vervallen. In het parkeerfonds is voor 2012 uitgegaan van dezelfde bijdrage als in 2011 (€125.000), deze vergoeding is voor 2013 en verder niet opgenomen als inkomstenpost.

actiepunt RAP1217: Bewoners informeren

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan toe de bewoners uit het gebied – dat niet was opgenomen als te reguleren gebied in het parkeerbeleidsplan dat de inspraak is ingegaan, maar nav de inspraak toch is opgenomen – per brief te informeren en te wijzen op de mogelijkheid om 15/2 bij de raad in te spreken.

Reactie: een afschrift van de verstuurde bewonersbrief is bijgevoegd.

actiepunt RAP1218: Cijfers groei autobezit

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan toe de cijfers over de groei van autobezitters per stadsdeel naar de raad te sturen.

Reactie: de betreffende stuk is bijgevoegd (zie bijlage 1)

actiepunt RAP1219: Veiling parkeerplaatsen

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan op suggestie van dhr. Fraanje toe te kijken of Nieuw-West kan aansluiten bij het initiatief van een ander stadsdeel (GL?) om een veiling voor leegstaande parkeerplaatsen te starten.

Reactie:

- Binnen het Europees onderzoeksproject is enkele jaren geleden getracht om in een aantal steden (waaronder Amsterdam) een reserveringssysteem voor parkeergarages op te zetten. Met het reserveren van een parkeerplaats zou het zoekverkeer in steden terug te dringen zijn en de capaciteit van bestaande stallingsgarages beter kunnen worden benut.
- De pilots hebben aangetoond dat het commercieel verhuren van bewonersplaatsen via een marktplaatsconstructie diverse operationele, juridische en financiële complicaties met zich meebracht. Het systeem is daarom nooit ingevoerd.
- Het stadsdeel zal deze ontwikkeling desondanks actief blijven volgen en zodra blijkt dat het succesvol is aansluiting zoeken.

actiepunt RAP1220: Parkeren Lambertus Zijlplein

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan toe nav de vraag van dhr. Moerman over de situatie op het Lambertus Zijlplein de situatie nader te beoordelen. Het betreft hier volgens de heer Moerman de (leegstaande) parkeergarage, de blauwe zone en de andere kant van het plein waar geen blauwe zone is.

Reactie:

- Tijdens het proces zijn geen klachten / verzoeken binnengekomen vanuit de omgeving Lambertus Zijlplein.
- Er wordt momenteel een parkeeronderzoek uitgevoerd voor het hele stadsdeel. Als blijkt dat er naar aanleiding van dit onderzoek problemen zijn, dan kan na vaststelling van het parkeerbeleidsplan worden beoordeeld welke maatregelen wenselijk zijn voor het Lambertus Zijlplein.

actiepunt RAP1221: Bloktijden op maat

Portefeuillehouder Mauer zegt bij de behandeling van het parkeerbeleidsplan toe de meeste geëigende bloktijden toe te passen op grond van de analyses over vreemdparkeren (bijv. ook 's nachts).

Reactie:

- Op pagina 46 van het parkeerbeleidsplan staat dat een proef wordt genomen met kortere bloktijden – in eerste instantie denkt het DB hierbij aan een periode van bijvoorbeeld 10-15 uur betreffen. Afhankelijk van de resultaten (zie onderdeel evaluatie van het parkeerbeleidsplan) wordt bepaald of aanpassing van de tijden in bijvoorbeeld het betaald parkeergebied haalbaar / wenselijk is.
- Het parkeerbeleidsplan geeft aan dat blauwe zones flexibel zijn in te zetten. Hierdoor kan maatwerk worden geleverd. Als een bloktijd in de nachtelijke uren wenselijk is om problemen op te lossen, dan zullen we dat zeker doen. De vaststelling van een bepaalde bloktijd vormt onderdeel van het verkeersbesluit voor invoering van een blauwe zone.
- In algemene zin zijn de volgende effecten te verwachten als in de nachtelijke uren een blauwe zone wordt ingesteld:
 - o Forensen kunnen overdag blijven parkeren
 - o Bewoners van omliggende stadsdelen, die 's avonds hun auto parkeren, worden geweerd;
 - o Voertuigen die zeer langdurig worden geparkeerd (bijvoorbeeld vakantiebusjes of auto's van Schipholgangers of) worden geweerd;
 - o Bewoners zullen voor alle auto's een ontheffing moeten aanschaffen. Bij een blauwe zone is dit overdag niet nodig voor bewoners die met hun auto naar het werk zijn;

- o De handhaving is duur tijdens de nachtelijke uren.

Een blauwe zone 's nachts zou zinvol zijn als de parkeerproblematiek met name wordt veroorzaakt door buurtvreemde langparkeerders die elke avond en nacht hun auto komen parkeren in het stadsdeel. Een kanttekening is dat het aannemelijk is dat forensen massaal zullen parkeren in de gebieden die grenzen met regulering overdag. Dit effect zal nog sterker zijn in gebieden met een goede toegang tot openbaar vervoer.

Met vriendelijke groet,
Ronald Mauer