

Parkeermaatregelen Amsterdam-Noord 2018

Voor een toekomstbestendig bereikbaar stadsdeel



Vastgesteld door College van B&W op 31 oktober 2017

Voorwoord		3
Wijzigingen aangebracht door het College van B&W na inspraak		4
Samenvatting		5
1	Amsterdam-Noord groeit en bloeit	7
2	Wat doen we om Noord bereikbaar te houden	8
2.1	De Noord Zuid-Lijn	8
2.2	Sprong over 't IJ	8
2.3	Netwerkstudie auto in Noord	8
2.4	Nota auto- en fietsparkeernormen	8
2.5	Parkeermaatregelen	9
3	Onderzoeksmethode	9
4	Ambitie: Amsterdam-Noord blijft in de toekomst goed bereikbaar	10
5	Analyse: Signalen, mogelijke knelpunten en wensen	11
5.1	Uitkomsten parkeeronderzoek op hoofdlijnen	12
5.2	Hoge parkeerdruk door hoog autobezit bewoners	12
5.3	Overlast door forenzen en bezoekers van nabijgelegen voorzieningen	13
5.4	Handhaving in de blauwe zone is niet optimaal en niet toekomstbestendig	13
5.5	Uitkomsten rekenkameronderzoek parkeerergernissen	14
5.6	Noord-Zuidlijn leidt tot meer parkeerdruk rond de metrostations	15
5.7	Uitkomsten van de bijeenkomsten met bewoners en bedrijven	15
5.8	Winkelcentra en parkeerregime	16
5.9	Conclusies analyse van de signalen en ontwikkelingen	16
6	Parkeermaatregelen voor een toekomstbestendige bereikbaarheid	17
6.1	Uitgangspunten	17
6.2	De voorgestelde parkeermaatregelen	18
6.2.1	Generieke parkeermaatregelen	18
6.2.2	Gebied specifieke parkeermaatregelen	22
6.2.3	Overige mobiliteitsmaatregelen	27
Bijlage I	Korte toelichting van de ontwikkelgebieden	29
Bijlage II	Opgehaalde signalen parkeeravonden en OIS panel	30
Bijlage III	Mogelijke parkeermaatregelen binnen de gemeente Amsterdam	36

Voorwoord

Hierbij bied ik u, namens de bestuurscommissie van Noord, de notitie Parkeermaatregelen Noord 2018 aan. Hierin schetsen wij hoe wij ons stadsdeel toegankelijk en bereikbaar willen houden, nu en op de langere termijn.

Het afgelopen jaar is hard gewerkt aan het verbeteren van de mobiliteit in Noord. Er is een snelfietsroute aangelegd van Amsterdam Noord naar Zaandam, de hoofdwegen zijn aangepakt en de Noord-Zuidlijn is bijna gereed.

De bewoners en ondernemers hebben op meerdere bijeenkomsten samen met de bestuurscommissie en experts nagedacht over maatregelen om Noord duurzaam bereikbaar en toegankelijk te houden. Ruim baan wordt gegeven aan voetganger, fietser en het openbaar vervoer. Maar daarmee zijn we er nog niet. Amsterdam in zijn geheel is aantrekkelijk om te bezoeken en dat merkt Noord nu al. Daarbij groeit Noord aanzienlijk en komen er alleen al tot 2025 minimaal 20.000 woningen bij.

De bestuurscommissie van Noord wil daarom maatregelen nemen om het parkeren door dagjesmensen en forenzen moeilijker te maken, zodat bewoners weer in hun eigen wijk kunnen parkeren. Het is helder dat we daarvoor keuzes moeten maken, waarbij het helaas onmogelijk is om het iedereen, altijd, overal en volledig naar de zin te maken.

Namens de bestuurscommissie dank ik iedereen hartelijk voor het aandragen van knelpunten, meningen en ideeën.

Met vriendelijke groet,

Saskia Groenewoud,
Portefeuillehouder Verkeer, Infrastructuur en Parkeren

Wijzigingen aangebracht door het College van B&W na inspraak

De notitie Parkeermaatregelen Noord 2018 heeft in het kader van de inspraakprocedure tussen 14 juni 2017 en 28 juli 2017 ter inzage gelegen. Er zijn 360 reacties binnengekomen. Naar aanleiding van de inspraak past het College van B&W de volgende wijzigingen toe in de notitie Parkeermaatregelen Noord 2018:

<p>Regimetijden uitbreiden van 0900-1900 uur naar 0900-24,00 uur op Overhoeks Strip + Campus en Buiksloterweg nabij Ranonkelkade/Tolhuistuin. Deze aanvullende maatregel zorgt ervoor dat bezoekers van de voorzieningen van Overhoeks Strip in de avonden niet in de autoluwe woonstraten gaan parkeren maar in de parkeergarages van de Strip.</p>
<p>Parkeerduurbeperving van twee uur invoeren op Overhoeks Strip+ Campus en Buiksloterweg nabij Ranonkelkade/Tolhuistuin. De parkeerduurbeperving geldt van 0900 tot 2400 uur. Deze aanvullende maatregel zorgt ervoor dat bezoekers van de voorzieningen van Overhoeks Strip niet in de autoluwe woonstraten gaan parkeren maar in de parkeergarages van de Strip.</p>
<p>Het inrichten van een deelvergunningengebied met apart vergunningenplafond in Elzenhagen Noord en Buiksloterham zodat(woonboot)bewoners zonder parkeerplaatsen op eigen terrein, met een parkeervergunning in de openbare ruimte kunnen parkeren.</p>
<p>De Buiksloterbreek toevoegen aan het gebied met betaald parkeren, 7 dagen in de week van 0900-1900 uur, tarief 1,30 euro/uur. Deze maatregel voorkomt overloop uit het zuidelijk gelegen Metaalbewerkersgebied.</p>
<p>Het invoeren van een "overgangsregeling Metaalbewerkersgebied, de Buiksloterham en het Hamerstraatgebied". Deze werkgebieden worden de komende periode getransformeerd naar gemengde woon/werkgebieden. De regeling houdt in:</p> <ul style="list-style-type: none">-vanaf 1 juli 2018 invoeren betaald parkeren-vanaf 1 juli 2018 verlenen van bewoners en bedrijfsparkeervergunningen 1 per 10 fte-vanaf 1 januari 2019 instellen nulvergunningenplafond voor bewoners en bedrijven-vanaf 1 januari 2019 blijven de uitgegeven bedrijfsparkeervergunningen geldig (totdat bedrijf uit het gebied verhuist/transformeert)

Een uitgebreide onderbouwing van deze aanvullende maatregelen en wijzigingen is te vinden in de Nota van Beantwoording van de notitie Parkeermaatregelen Noord 2018. In de Nota van Beantwoording geeft het College van B&W antwoord op de inspraakreacties.

Samenvatting

Amsterdam-Noord groeit hard. De komende jaren neemt het aantal inwoners van Noord toe van circa 93.000 in 2016 naar circa 125.000 in 2040, waarbij in 2020 de 100.000 grens al wordt gehaald. (OIS, 2016). Ook het aantal banen en bezoekers neemt toe. Vanaf 2018 gaat de Noord-Zuidlijn rijden. Maar dat is niet genoeg om Noord bereikbaar te houden. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig. We werken al hard aan Sprong over het IJ, om de verbinding met de rest van de stad op orde te krijgen. Ook onderzoeken we of het wegennetwerk van Noord goed voorbereid is op de toekomst met de netwerkstudie Noord. Om de verdere verstedelijking van Noord goed op te vangen, kijken we ook naar het parkeren in Noord.

Parkeeronderzoek

Van oudsher wordt Noord door forenzen, dagjesmensen en andere langparkeerders als informele P+R gebruikt. Die aantrekkingskracht zal toenemen als de Noord-Zuidlijn in 2018 gaat rijden en door de vele stedelijke ontwikkelingen in Noord. Veel van die ontwikkelgebieden en gebieden rondom de Noord-Zuidlijn zijn niet gereguleerd. Daarnaast legt de binnenstad en de aantrekkelijkheid van de gehele stad extra druk op Noord.

In 2016 hebben we onderzoek gedaan naar de parkeerproblemen in Noord. Dit is gebeurd door het aantal bezette en vrije parkeerplaatsen te tellen en door bewoners en bedrijven te vragen naar hun mening. Hieronder staan de belangrijkste uitkomsten van het parkeeronderzoek:

- Sommige wijken kampen overdag met parkeeroverlast van bezoekers/werknemers van nabijgelegen voorzieningen of door parkerende forenzen die verder reizen naar de binnenstad. Dit zijn de zogenaamde langparkeerders.
- Wijken met blauwe zones hebben te maken met te weinig handhaving, waardoor deze zones niet goed genoeg werken (bewoners geven aan last te hebben van langparkeerders)
- Rond de Noord-Zuidlijnstations en in de ontwikkelgebieden langs het IJ zonder parkeerregimes komen meer parkerende forenzen als we geen parkeermaatregelen nemen.

Vanuit de belanghebbenden kwamen onderstaande punten het meest naar voren:

- Bij parkeerregulering moeten bewoners, bedrijven en hun bezoekers op de eerste plaats komen.
- Ga alleen reguleren als dat ook echt nodig is. Denk ook aan alternatieven, zoals fiets, OV en de deel auto.
- Denk goed na over 'uitwaaiereffecten' bij nieuwe wijkontwikkelingen. Parkeerproblemen moeten worden voorkomen en niet in aangrenzende gebieden terecht komen.

Uitgangspunten

Het stadsdeel zet in deze notitie Parkeermaatregelen Noord 2018 in op de volgende uitgangspunten:

- 1) Maatregelen worden genomen in het belang van de bereikbaarheid van Noord.
- 2) De kosten voor de primaire doelgroepen (bewoners/bedrijven en hun bezoekers) houden we zo laag mogelijk.
- 3) Wees terughoudend met regulering, maar voorkom problemen en zorg dat die zich niet verplaatsen.
- 4) Zorg voor flexibel beleid: wijs 'aandachtsgebieden' aan waar in de nabije toekomst problemen zouden kunnen ontstaan en hou deze goed in de gaten. Denk ook alvast na over mogelijke oplossingen.
- 5) Zorg voor uitvoerbare parkeermaatregelen, die ook goed kunnen worden gehandhaafd.
- 6) De maatschappelijke kosten en baten moeten voor de gemeente in balans/uitlegbaar zijn.

Belangrijkste maatregelen

De belangrijkste maatregelen die we voorstellen op basis van deze uitgangspunten zijn:

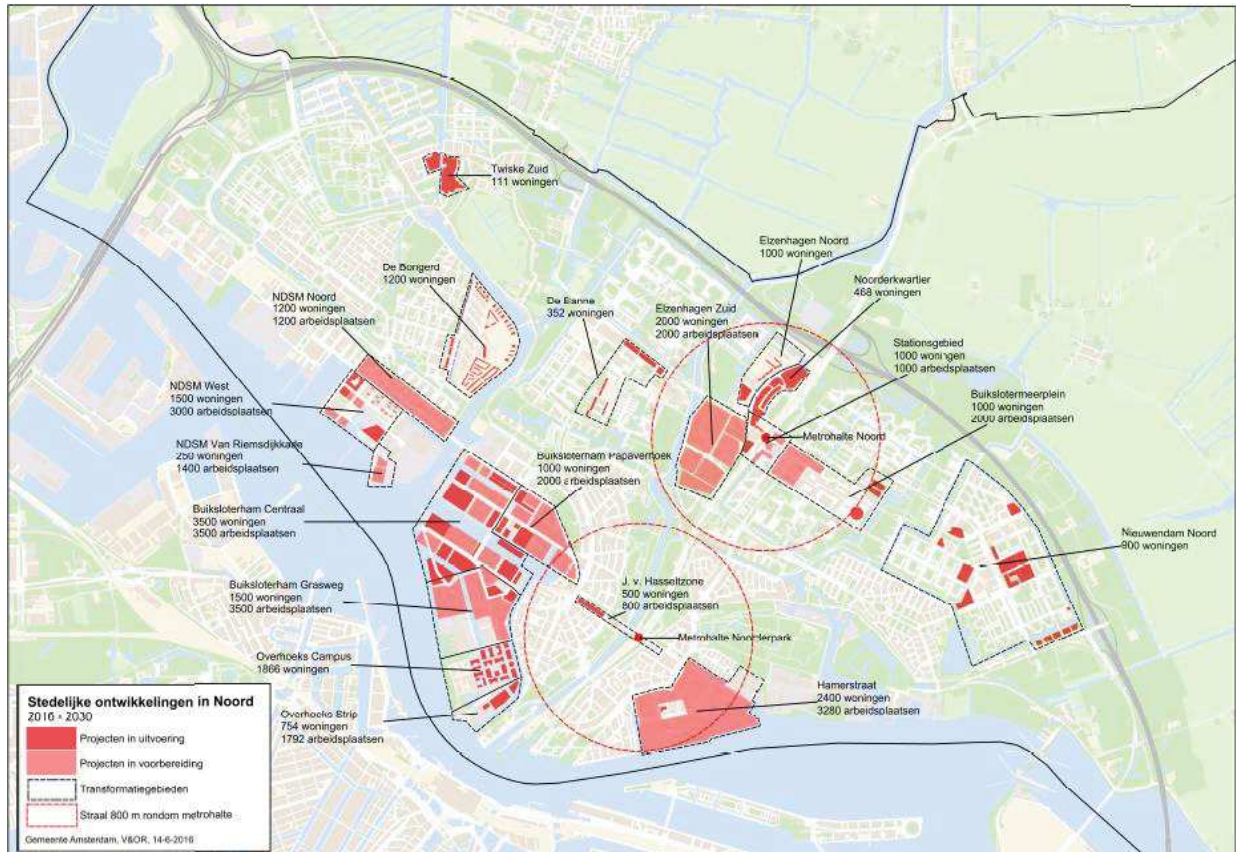
- 1) Het omvormen van bestaande blauwe zones naar betaald parkeren (1,30 euro/uur van maandag t/m zondag van 0900-1900). Hiermee zorgen we voor een effectieve parkeerregulering ook op langere termijn.
- 2) Als we reguleren, dan doen we dat primair met betaald parkeren. Het tarief is 1,30 euro/uur. Betaald parkeren voeren we in rond metrostation Noord (Noorderkwartier, Elzenhagen Noord en Zuid), rond metrostation Noorderpark (delen Bloemenbuurt en Vogelbuurt) en in de nieuwe ontwikkelingsgebieden (Overhoeks, Buiksloterham, Hamerstraatgebied).
- 3) In alle wijken met betaald parkeren kunnen bezoekers van bewoners voor de helft van het tarief parkeren (0,65 euro/uur). Zij zijn niet gebonden aan een eventuele parkeerduurbepanking.
- 4) Voorlopig geen parkeerduurbepanking nabij de pontaanlandingen; hier monitoren we eerst het effect van het betaald parkeren.
- 5) Voorlopig geen parkeerduurbepanking rond de metrostations; hier monitoren we eerst het effect van het betaald parkeren.
- 6) Tarieven voor parkeervergunning 30 euro/jaar (eerste bewonersvergunning)
- 7) Geen parkeervergunning voor op straat bij nieuwbouw. Hiermee zorgen we voor een prettige openbare ruimte.

De genoemde uitgangspunten en maatregelen gaan uit van betaald parkeren voor grote gebieden. Grote gebieden zijn beter en goedkoper te handhaven met betaald parkeren dan blauwe zones (o.a. digitaal scannen, stadsdeel heeft onvoldoende handhavingscapaciteit). Het toepassen van kleine (solitaire) blauwe zones die goed werken en goed te handhaven zijn blijft een mogelijkheid. Daarnaast blijven we de parkeersituaties in de gebieden in Noord goed monitoren, zodat we snel kunnen inspelen op eventuele veranderingen. In hoofdstuk 6 van de notitie Parkeermaatregelen Noord 2018 zijn de uitgangspunten en de generiek en gebiedsgerichte maatregelen op een rij gezet.

Behalve parkeermaatregelen adviseert het stadsdeel ook om in te zetten op andere maatregelen die de bereikbaarheid verbeteren. De aandacht gaat uit naar o.a. het stimuleren van de fiets, het goed regelen van het fietsparkeren en fijnmazig OV.

1 Amsterdam-Noord groeit en bloeit

Amsterdam groeit. In Amsterdam-Noord is dat heel zichtbaar: langs de IJ-oeveren bouwen we duizenden woningen, bedrijven en voorzieningen. In het centrumgebied ontwikkelen we woon- en werklocaties. En in 2018 gaat de Noord-Zuidlijn rijden. De onderstaande kaart geeft een beeld van de plannen in Noord.



Afbeelding 1.1 Stedelijke ontwikkelingen in Noord

Een korte toelichting van de gebieden is te vinden op Bijlage I.

De komende jaren neemt het aantal inwoners van Noord toe van 93.000 in 2016 naar circa 125.000 in 2040, waarbij in 2020 de 100.000 grens al wordt gehaald (OIS, 2016). Niet alleen zullen we zien dat meer mensen in Noord komen wonen en werken, ook zal Noord meer bezoekers trekken vanuit de rest van Amsterdam en daarbuiten. Veel ontwikkelgebieden (Buiksloterham, Hamerstraatgebied, Elzenhagen Noord/Zuid en Noorderkwartier) hebben daarbij geen parkeerregime. Gezien de aantrekkingskracht die Noord altijd heeft gehad als informele P+R locatie en de groeiende druk vanuit de binnenstad betekent dit dat we maatregelen moeten nemen om de bereikbaarheid van Noord op orde te houden. In deze notitie Parkeermaatregelen Noord 2018 doen we voorstellen die daarop zijn gericht.

2 Wat doen we om Noord bereikbaar te houden

De bereikbaarheid van Noord is meer dan alleen de verbinding met de rest van de stad. Noord is met 93.000 inwoners een middelgrote stad en het inwoneraantal wordt de komende jaren alleen maar groter. De bereikbaarheid van Noord met de rest van de regio, maar ook de bereikbaarheid binnen Noord moeten op orde zijn om dat op te vangen.

2.1 De Noord-Zuidlijn

Het rijden van de Noord-Zuidlijn betekent een grote verbetering in de bereikbaarheid van Noord. De metrolijn gaat het mobiliteitspatroon in het stadsdeel veranderen. Niet alleen is de rest van de stad dichterbij voor Noorderlingen, ook is Noord dichterbij voor de rest van de stad. Dit betekent dat Noord een mix wordt van een bestemming voor mensen uit de regio, mensen uit de stad en mensen die via Noord naar de rest van de stad willen. Al deze verschillende doelgroepen moeten de ruimte krijgen om zich van, naar en in Noord te verplaatsen.

2.2 Sprong over 't IJ verbetert de verbinding tussen Noord en de rest van de stad

Gelukkig wordt er al veel gedaan voor de bereikbaarheid. Met Sprong over 't IJ verbeteren we de verbinding tussen Noord en de rest van de stad. We studeren op één of meer bruggen, kijken naar de haalbaarheid van een metrostation Sixhaven en zetten in op meer pontverbindingen. Dit moet ervoor zorgen dat de verbinding met de rest van de stad in de toekomst op orde is. De toenemende drukte is nu al goed zichtbaar op de ponten: niet alleen in de spits, maar de hele dag door is de druk hoog.

2.3 De Netwerkstudie Noord kijkt naar de wegen van Noord

Ook werken we aan de 'Netwerkstudie Noord'. Dit is een onderzoek naar de mogelijke knelpunten en oplossingen voor het wegennetwerk in Noord tot 2040. Bij deze studie wordt rekening gehouden met de genoemde ontwikkelingen in het stadsdeel. Belangrijk is dat de notitie Parkeermaatregelen Noord 2018 en deze netwerkstudie goed in samenhang worden gezien. Parkeerbeleid is een belangrijk instrument om automobiliteit te sturen, naast inzetten op alternatieven, zoals deelauto's, frequent en fijnmazig openbaar vervoer en goede fietsverbindingen.

2.4 Nota Auto- en Fietsparkeernormen

Stedelijk wordt gewerkt aan een nieuwe nota autoparkeernormen en een nota fietsparkeernormen. Hierin staan normen voor het aantal parkeerplaatsen bij woningen, bedrijven en voorzieningen. Ook dit zijn belangrijke elementen die bijdragen aan een goed bereikbaar stad en stadsdeel. Voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets stimuleert het fietsgebruik. Het goed reguleren van het aantal autoparkeerplaatsen zorgt voor een prettige openbare ruimte en draagt bij aan de bereikbaarheid.

2.5 Parkeermaatregelen voor een betere bereikbaarheid

Deze rapportage gaat in op het parkeervraagstuk: welke parkeermaatregelen zijn nodig om Noord duurzaam bereikbaar te houden? Dit gaat verder dan alleen het oplossen van bestaande parkeerproblemen. We kijken naar het hele stadsdeel in samenhang, naar de situatie nu en in de toekomst. Hierbij zijn we ervan overtuigd dat allerlei innovatieve mobiliteitsconcepten, zoals via apps op de smart phone maar ook via technologie in de auto zelf en op termijn de zelfrijdende auto, gaan zorgen voor andere mobiliteitspatronen. Tegelijkertijd zien we ook dat deze concepten voor de korte en middellange termijn niet direct leiden tot oplossingen. Om die reden kijken we vooral naar oplossingen die nu direct toepasbaar zijn, zonder dat we de flexibiliteit verliezen om op nieuwe concepten in te spelen.

Leeswijzer

In deze rapportage geven we een weergave van de stappen die zijn gezet om te komen tot parkeermaatregelen voor Amsterdam-Noord. Achtereenvolgens behandelen we de volgende onderdelen:

Hoofdstuk 3: Onderzoeksmethode en proces: welke stappen zijn er allemaal gezet en wat gaat er na het opstellen van dit rapport gebeuren?

Hoofdstuk 4: Ambitie: wat wil het stadsdeel bereiken met het parkeerbeleid?

Hoofdstuk 5: Analyse: wat zijn de huidige problemen in het stadsdeel, welke ontwikkelingen spelen er allemaal en welke wensen zijn er vanuit bewoners en bedrijven op het gebied van parkeren?

Hoofdstuk 6: De voorgestelde maatregelen voor een duurzame parkeeroplossing voor Amsterdam Noord

3 Onderzoeksmethode: een brede inventarisatie van problemen, ideeën en oplossingen

Het proces van deze notitie Parkeermaatregelen Noord 2018 bestaat uit drie stappen:

Stap 1: Analyseren van de problematiek, zowel objectieve data (metingen) als subjectieve data (meningen en wensen van bewoners en bedrijven)

Stap 2: Formuleren van de ambitie: welke ambitie heeft het stadsdeel op het gebied van parkeren?

Stap 3: Opstellen van de agenda: op basis van analyse en ambitie zijn de oplossingsrichtingen en maatregelen geformuleerd. Dit stuk en de adviesbrief van het Algemeen Bestuur aan het College van b&w zijn onderdeel van deze fase.

Voor de analysefase zijn verschillende methoden gebruikt om (toekomstige) knelpunten te inventariseren. Het gaat hier om objectieve data, zoals metingen en analyses van ontwikkelingen en subjectieve data, zoals enquêtes en bewonersavonden. In dit hoofdstuk worden de methoden kort beschreven.

Parkeertellingen (fase 1, ophaalfase)

Een belangrijk onderdeel van de parkeeropgave is het parkeeronderzoek. Parkeeronderzoek is het tellen hoeveel parkeerplaatsen er in een gebied liggen en hoeveel daarvan bezet zijn. Deze tellingen hebben we gedaan op een aantal verschillende dagen en momenten op de dag, zodat er een representatief beeld wordt verkregen van de problematiek.

De tellingen zijn in het najaar van 2016 uitgevoerd. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de belangrijkste uitkomsten. De resultaten zijn te vinden in een aparte rapportage te weten: "Resultaten Parkeeronderzoek Stadsdeel Noord Najaar 2016".

Bewonersbijeenkomsten (fase 1, ophaalfase)

Om tot dit advies te komen heeft het stadsdeel het proces met bewoners en belanghebbenden zo transparant mogelijk ingericht. Vanuit de wijken in Noord zijn bewoners en belanghebbenden uitvoerig geconsulteerd. Uit de wijken zijn veel signalen opgehaald en in kaart gebracht. Ook konden bewoners meedenken over generieke oplossingsrichtingen. In een aantal sessies is samen met bewoners en bedrijven gesproken over de huidige problemen en de verwachte problemen de komende jaren. Hierbij is gebruik gemaakt van kaarten, waarop knelpunten ingetekend konden worden. Ook kon aangegeven worden welke 'waarden' mensen hechten aan parkeren. Alle input is gebruikt om de onderzoeken in de analysefase aan te scherpen.

MORA-meldingen (fase 1, ophaalfase)

We hebben de MORA-meldingen bekeken en gebruikt om onze kaarten vorm te geven en te bepalen welke signalen en gebieden we gaan onderzoeken. De MORA-meldingen kwamen overeen met de signalen die we uit de gebieden hebben opgehaald. Deze kwamen ook overeen met de parkeerergernissen die in Noord door de rekenkamer zijn gevonden, te weten te weinig handhaving in de blauwe zone en overlast van langparkeerders in de wijk.

Enquête via OIS-panel (fase 1, ophaalfase)

De afdeling Onderzoek, Informatie en Statistiek van de gemeente Amsterdam gebruikt zogenoemde 'panels' om meningen te peilen bij bewoners en ondernemers van de stad of van een stadsdeel. Voor de analysefase is ook van een dergelijk panel gebruik gemaakt. Van de driehonderd panelleden hebben er tweehonderdtien gereageerd. Aan de leden hebben we kaarten getoond met daarop de opgehaalde signalen en gevraagd of ze aanvullingen hebben en eventuele oplossingsrichtingen hebben voor de opgehaalde signalen. Eenentachtig leden waren het eens met de kaarten. Drieënzeventig panelleden hebben opmerkingen achtergelaten. Deze komen overeen met wat we eerder in kaart hebben gebracht. Wat we hebben opgehaald aan signalen hebben we tevens gebruikt om onze onderzoeksgebieden te definiëren.

E-Meldpunt parkeervraagstukken (fase 1, ophaalfase)

Om aanvullend vraagstukken te kunnen inventariseren, is een meldpunt via de e-mail opengesteld. Dit heeft achttien meldingen opgeleverd. Hieruit zijn geen nieuwe knelpunten naar voren gekomen.

Expertmeeting (fase 2, ambitiefase)

Op 11 oktober 2016 is een expertmeeting gehouden met diverse professionals die direct of indirect met parkeerordening te maken hebben (gehad). De uitkomsten hiervan zijn gebruikt om de oplossingsrichtingen verder aan te scherpen.

4 Ambitie: Amsterdam-Noord blijft in de toekomst bereikbaar

Stadsdeel Noord heeft als ambitie Amsterdam-Noord bereikbaar te houden. Dat houdt in dat nu en in de toekomst het stadsdeel goed bereikbaar is en dat die bereikbaarheid niet ten koste gaat van een goede en gezonde leefomgeving. Voor parkeren geldt dat de maatregelen die we nu nemen ook op de langere termijn passend blijven. In deze notitie staan alle oplossingsrichtingen en maatregelen in dienst van deze ambitie.

De ambitie specifiek voor parkeren is dat het stadsdeel handelt in het belang van mensen die een doel hebben in Amsterdam-Noord. Het parkeerbeleid faciliteert daarmee de volgende doelgroepen:

- Bewoners van Noord
- Bezoekers van bewoners van Noord
- Werknemers van bedrijven in Noord
- Bezoekers van bedrijven in Noord (in de brede zin, dus ook restaurants, voorzieningen e.d.)

Doelgroepen die Amsterdam-Noord gebruiken als een 'springplank' naar bijvoorbeeld de binnenstad worden juist zoveel mogelijk geweerd, behalve op speciaal daarvoor aangelegde P+R locaties. Faciliteren betekent overigens niet dat parkeren altijd en overal kan en dat het altijd gratis is. Maatregelen die we nemen, worden primair genomen ten behoeve van deze doelgroepen. In sommige gevallen is het echter nodig autogebruik te ontmoedigen, ten gunste van openbaar vervoer en fiets. Dit komt de algemene bereikbaarheid van het stadsdeel ten goede.

Deze ambitie levert de volgende kernwaarden op:

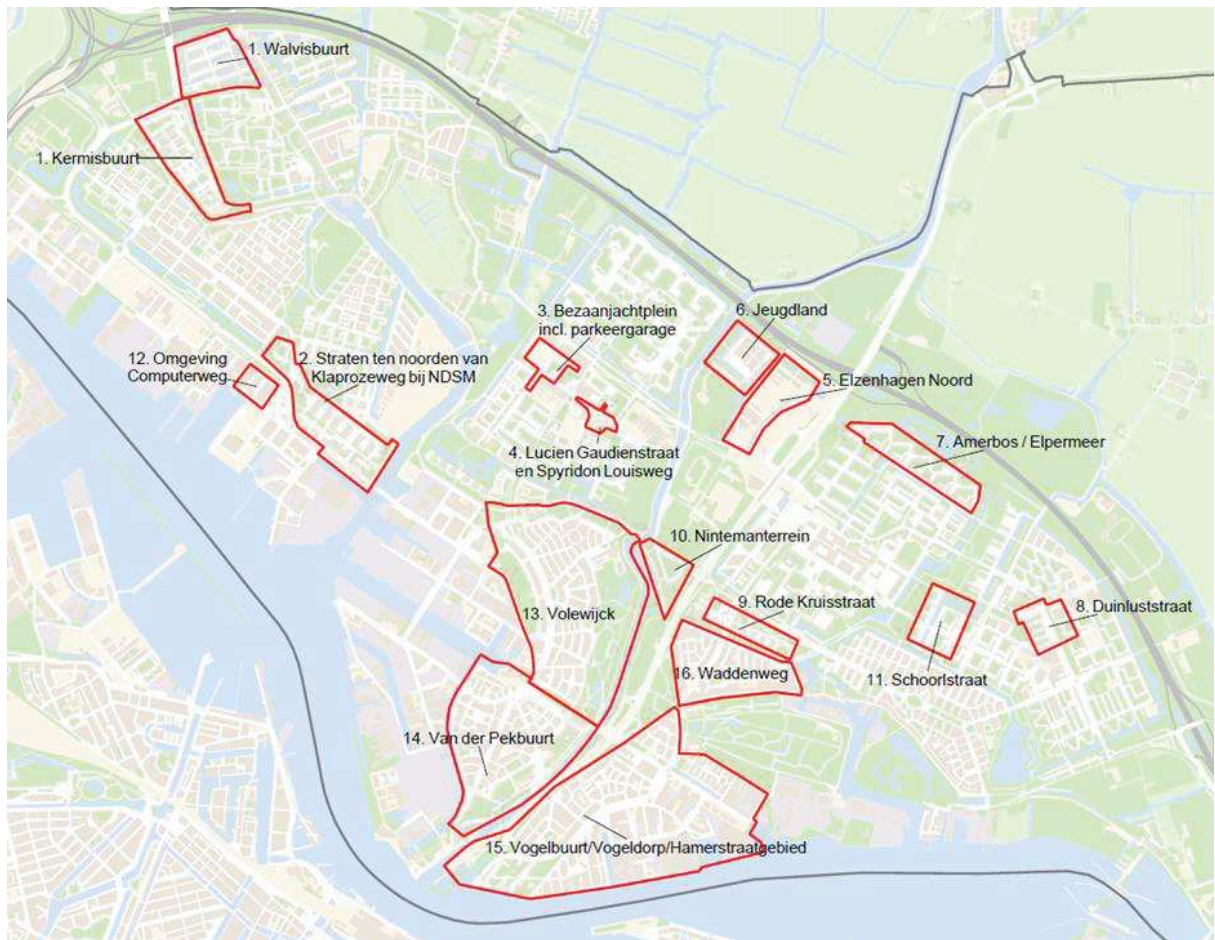
- Parkeerregulering moet (toekomstige) problemen oplossen.
- Er is voldoende aandacht voor mensen die hulp behoeven.
- Oplossingen moeten betaalbaar zijn voor gebruikers en voor de gemeente.
- Parkeerregulering is bedoeld om de belangen van de parkeerder te dienen dus daar mag de parkeerder ook aan bijdragen.
- Wat we doen, doen we met het doel het mobiliteitssysteem in Noord goed te laten werken, sober en doelmatig.
- We zetten hedendaagse technieken en mogelijkheden in om parkeren voor de gebruiker zo eenvoudig mogelijk te maken en de parkeervoorzieningen zo optimaal mogelijk te benutten.
- Het stadsdeel houdt in het oog dat de verschillende doelgroepen verschillende belangen hebben en dat deze soms tegengesteld kunnen zijn.

5 Analyse: signalen, mogelijke knelpunten en wensen vanuit de bevolking

Het stadsdeel heeft in 2016 een uitgebreid parkeeronderzoek gedaan. Hierbij kijken we hoeveel parkeerplaatsen er in een gebied zijn en hoeveel daarvan er bezet zijn. Dit doen we op verschillende dagen en tijdstippen. Ook kijken we welke doelgroepen er staan: bewoners, bedrijven of bezoekers.

De te meten gebieden hebben we bepaald door tijdens een aantal bewonersbijeenkomsten te vragen welke gebieden in beeld gebracht moesten worden. Daarnaast is ervoor gekozen de gebieden te meten die vallen binnen de 800-meterstraal van de toekomstige metrostations. Dit is de loopafstand die een langparkeerder bereid is om te lopen naar zijn bestemming. In een aantal gebieden is er expliciet voor gekozen geen onderzoek te doen. Het gaat hier bijvoorbeeld om Overhoeks, NDSM en Buiksloterham, omdat die gebieden de komende jaren heel erg gaan veranderen (stedelijke ontwikkeling met parkeren op eigen terrein en autoluw maaiveld). Een meting heeft weinig zin.

Op de onderstaande kaart is weergegeven in welke gebieden is geteld.



Afbeelding 5.1 Gebieden waar parkeertellingen zijn uitgevoerd

Vanaf 2017 zal in de gehele stad regulier parkeerdrukonderzoek plaatsvinden. Daardoor kunnen we in heel Noord de situatie goed monitoren. Op basis daarvan kunnen we voor gebieden die extra aandacht vergen, als het nodig is specifieke onderzoeken opzetten. Indien nodig kunnen we dan ook snel ingrijpen met de benodigde maatregelen.

5.1 Uitkomsten parkeeronderzoek op hoofdlijnen

Een eenduidige uitkomst van het parkeeronderzoek is moeilijk te geven. De dynamiek in de verschillende buurten van Noord kan flink van elkaar verschillen. Wel is er een aantal algemene trends te beschrijven. Die staan hieronder. De onderzoeksresultaten per gebied zijn in een aparte rapportage te vinden te weten Resultaten Parkeeronderzoek Stadsdeel Noord najaar 2016.

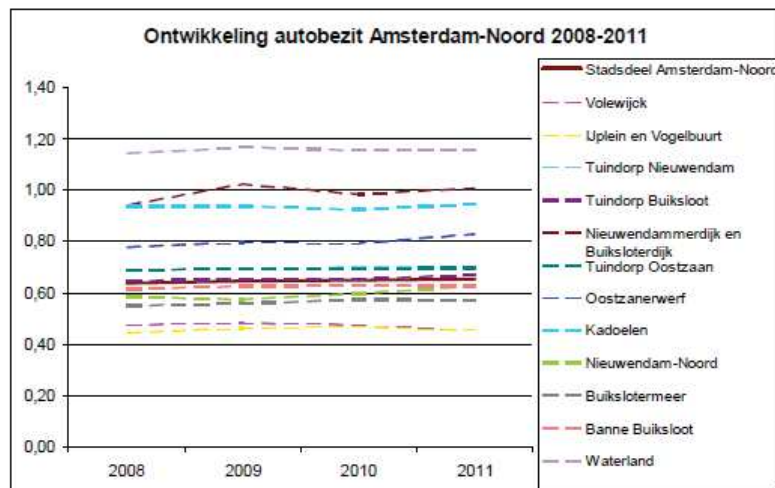
5.2 Hoge parkeerdruk door hoog autobezit bewoners

Een zichtbaar resultaat is dat er 's nachts een relatief hoge parkeerdruk is in woonwijken. Dit is in de meeste gevallen het gevolg van de auto's van de bewoners zelf. Het autobezit in Noord is relatief hoog ten opzichte van de rest van de stad. Onderstaande tabel laat een vergelijking zien tussen de verschillende stadsdelen.

Autobezit per stadsdeel			
Stadsdeel	Gem. aantal auto's per huishouden 1 persoon	Gem. aantal auto's per huishouden ≥ 2 personen	Aantal geregistreerde auto's, excl. leaseauto's
Nieuw-West	0,43	0,82	40.800
Zuid	0,48	0,65	41.600
Zuidoost	0,30	0,59	29.400
Oost	0,39	0,71	33.400
Noord	0,33	0,81	28.500
West	0,18	0,55	32.800
Centrum	0,21	0,55	24.300
Westpoort	zie (Nieuw-) West	zie (Nieuw-) West	zie (Nieuw-) West
Gemiddelde	0,32	0,68	32.900
Totaal		excl. leaseauto's:	230.700
		incl. leaseauto's:	248.000

Afbeelding 5.1 Autobezit in Amsterdam

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat in de directe nabijheid van straten met hoge parkeerdruk een lagere parkeerdruk zichtbaar is. In veel gevallen is de lokale problematiek dusdanig dat er geen nadere oplossingen nodig zijn. Dat geldt voor situaties overdag en in de nacht.



Afbeelding 5.2 Autobezit in Noord

Overigens geldt dat het autobezit niet overal in Noord hoog is. Bovenstaande grafiek laat de verschillen zien in de wijken van Noord.

5.3 Overlast door forenzen en bezoekers van nabijgelegen voorzieningen

In een aantal woonstraten zonder parkeerregime zorgen langparkeerders overdag voor overlast. Dit zijn vaak forenzen. Dit kan ertoe leiden dat in dat woonstraatje de parkeerdruk (te) hoog wordt. Daar waar de problemen zeer lokaal zijn en in de omliggende straten een lage parkeerdruk is, ligt het voor de hand om ook op kleine schaal regulering toe te passen, zodat bewoners in desbetreffende woonstraat makkelijker een plek kunnen vinden.

5.4 Handhaving in de blauwe zones is niet optimaal en niet toekomstbestendig

Voordat de blauwe zones bij de pontaanlandingen waren ingevoerd fungeerden deze gebieden als informele P+R locatie. Onder andere langparkeerders van buiten Amsterdam vonden hier nabij het Centraal Station en de binnenstad een (gratis) parkeerplek waar ze zonder restricties parkeerden.



Afbeelding 5.3 Buiksloterweg (linksonder) zonder blauwe zone als informele P+R

Als gevolg van de toenemende overlast zijn in 2002 de blauwe zones bij de pontaanlandingen, inclusief de achterliggende gebieden (van der Pekbuurt en IJ-Plein/Vogelbuurt) ingevoerd. Dit zijn relatief grote gebieden. Een loopafstand van circa 800m (10 minuten lopen) werd hierbij gehanteerd. Parkeerders werden hierbij beperkt in hun parkeergedrag door de parkeerduur (2,5 uur), zodat de bewoners en bedrijven in deze gebieden makkelijker een vrije parkeerplek konden vinden. Zij hebben bovendien een blauwe zone ontheffing.

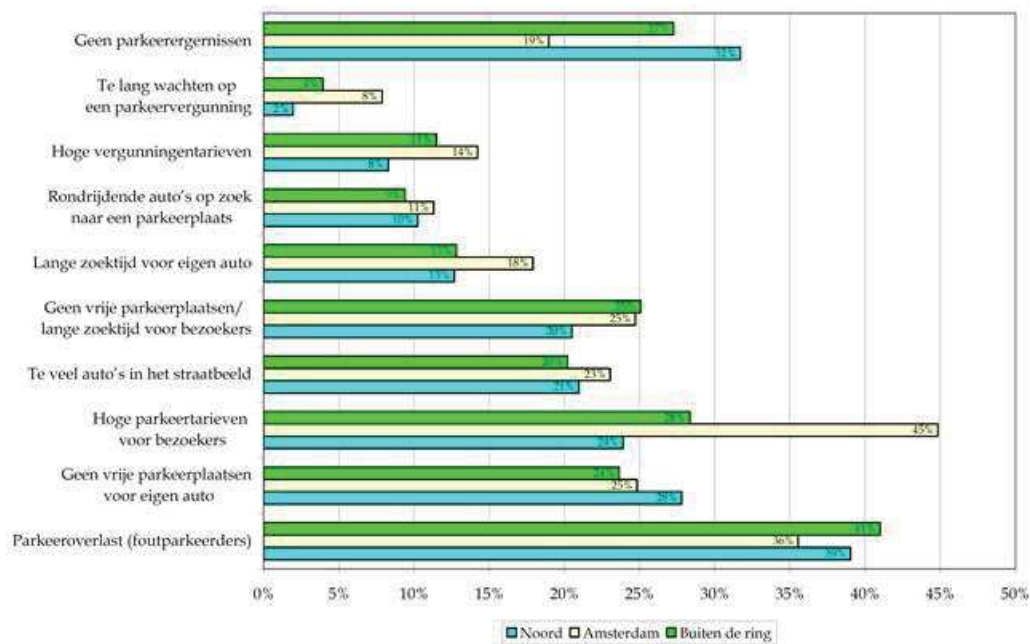
Vanwege de huidige signalen uit de buurt, de stedelijke ontwikkeling, de verwachte toename van parkeerdruk (vanuit Noord en de binnenstad) en de opening van de Noord-Zuidlijn is meer handhavingscapaciteit nodig.

Dit kost geld en handhavingscapaciteit die het stadsdeel niet heeft. Zeker bij grote gebieden en dus een grote handhavingsinspanning, gaat dit ten koste van andere handhaving, zoals handhaving op huisvuil en overlast. Tegenover de kosten staan geen inkomsten. De inkomsten van boetes van handhaving op blauwe zones gaan niet naar de gemeente, maar naar het Rijk. De blauwe zone is daardoor niet kosteneffectief en niet toekomstbestendig, ondanks de constatering dat in deze gebieden de parkeerdruk nu over het algemeen acceptabel is.

5.5 Uitkomsten rekenkameronderzoek naar parkeerergernissen

In oktober 2013 heeft de rekenkamercommissie een rapport uitgebracht over onder meer de parkeerergernissen in Noord. Daaruit blijkt dat parkeeroverlast en te weinig plaats voor de eigen auto overheersen, ook ten opzichte van Amsterdam als gemiddelde. De parkeeroverlast (foutparkeerders) is o.a. te herleiden naar het gedrag van de langparkeerder, de kosten en het capaciteitstekort van de handhaving in de blauwe zone op de langparkeerder. Dit komt overeen met de signalen die we in de eerdere fases hebben verzameld. Alle andere parkeerergernissen zijn lager dan gemiddeld voor Amsterdam. Opvallend is wel dat het zoeken naar een vrije parkeerplaats niet als ergernis wordt ervaren. Nog altijd 1 op de 3 Noorderlingen ervaart geen parkeerproblemen.

Figuur 4.11 - Top drie parkeerergernissen 2012- Noord



Bron: Onderzoek en statistiek april 2012, bewerking rekenkamer

Afbeelding 5.4 Parkeerergernissen in Noord

5.6 Noord-Zuidlijn leidt tot meer parkeerdruk rond de stations

Bij een aantal gebieden rondom de metrostations in Noord geldt nu nog geen parkeerregime. De verwachting is dat daardoor de parkeerdruk in deze gebieden zal toenemen. Dit wordt vooral veroorzaakt door langparkeerders die de metro gebruiken om snel de stad in te komen en daarmee het betaald parkeren in de binnenstad vermijden. Rond de metrostations liggen woon-, winkel- en werkgebieden. De verschillende parkeerders kunnen elkaar daardoor (deels) in de weg gaan zitten. Langparkeerders (werknemers, forenzen, dagjesmensen) zijn daarbij geneigd om circa 400 tot 800m te willen lopen (5 tot 10 minuten) tot hun bestemming (station of werklocatie).

5.7 Uitkomsten van de bijeenkomsten met bewoners en bedrijven

In de ophaalfase zijn signalen opgehaald o.a. door de verschillende bijeenkomsten die zijn gehouden (zie hoofdstuk 3). De ophaalfase heeft tot veel input geleid voor de onderzoeksfase. Een greep uit de belangrijkste input behandelen we hieronder. In Bijlage II zijn de opgehaalde signalen op een rij gezet.

Als belangrijkste uitgangspunt kwam vaak terug dat parkeermaatregelen alleen nodig zijn als er een probleem is. Bestaande parkeermaatregelen moeten leiden tot minder overlast en een verbetering voor de belangrijkste doelgroep (vaak bewoners). Ook werd vaak genoemd dat parkeren bedoeld is voor mensen die een bestemming hebben in een specifiek gebied en dat parkeerbeleid moet bijdragen aan het totale maatschappelijke en economische functioneren van Noord. Een ander belangrijk punt dat genoemd werd is dat het parkeerbeleid sociaal moet zijn: ook gehandicapten of mensen met een lager inkomen moeten dankzij het parkeerbeleid goed kunnen blijven meedraaien in de maatschappij.

Daarnaast werden de volgende concrete onderwerpen vaak genoemd:

- 1) Meer handhaving in de blauwe zones: de effectiviteit van de blauwe zones is te laag. (parkeeronderzoek geeft aan dat goede handhaving leidt tot een lage parkeerdruk)
- 2) Meer handhaven op langparkeerders, ook buiten de blauwe zones.
- 3) Huidige schilgebieden (van de blauwe zones) desnoods ook parkeerregulering toepassen, omdat hier de overlast toeneemt.
- 4) Zorgen over de parkeercapaciteit voor alle toekomstige ontwikkelingen: dit leidt mogelijk tot overlast in de naastliggende gebieden.
- 5) Meer parkeerplaatsen: in gebieden waar voldoende ruimte is en waar de parkeerdruk hoog is, kunnen meer parkeerplaatsen een oplossing zijn.
- 6) Benut alternatieven voor de auto: de fiets en het OV, maar ook de deel-auto, zijn volwaardige alternatieven, maar dan moet er wel geld en aandacht voor zijn.

5.8 Winkelcentra en parkeerregime

De winkelcentra in Noord geven aan dat ze het moeilijk hebben. Parkeren wordt door winkeliers vaak als probleem en oplossing gezien. In het recente verleden kwamen veel klachten van winkeliers. Het betaald parkeren op het Waterlandplein en Bezaanjachtplein is daarbij teruggedraaid van betaald parkeren naar een blauwe zone, zodat het winkelend publiek makkelijk een (gratis) parkeerplek kan vinden. Dit zijn vaak kortparkeerders. Net zoals bij winkelcentrum Molenwijk. Een blauwe zone bij deze solitaire buurtwinkelcentra voldoet. Voor het bovenlokale Buikslotermeerplein is met de winkeliers juist een tarief van 1,30 euro voor 3 uur parkeren geïntroduceerd om het lang parkeren te stimuleren. Voor buurtwinkelcentrum Mosplein geldt dat deze nu in de blauwe zone van de Buiksloterwegveer zit. Het winkelcentrum heeft daarbij een parkeerdek waarbij de eerste 90 minuten gratis zijn. Daarna is het tarief 50 cent per 30 minuten. De maatregelen die verderop in dit stuk worden voorgesteld sluiten aan bij de bovenstaande situaties (zie generieke maatregel 9).

5.9 Conclusies analyse van de signalen en ontwikkelingen

De analyse heeft opgeleverd dat het autobezit in Noord hoog is en dat forse ontwikkelingen gaande zijn aan de IJ-oeveren en rondom de Noord-Zuidlijn. Het hoge autobezit geeft vooral in de wijken met duurdere woningen in de avonduren overlast. De buurten met woningen in het goedkopere segment laten laag autobezit zien maar liggen in gebieden die veel parkeerdruk gaan krijgen vanuit omliggende (nieuwe stedelijke) gebieden. Bewoners geven ook aan dat gedacht moet worden aan alternatieven voor de auto, zoals autodelen en fietsen.

Daarnaast is van belang te onderkennen dat 'het parkeerprobleem' van Noord niet bestaat. De parkeerproblemen in het stadsdeel zijn niet eenduidig, maar verschillen van elkaar in bijvoorbeeld aard, omvang, ernst, locatie en context. Dit betekent dat ook de mogelijke oplossingen van elkaar zullen verschillen. Vaak zijn de problemen wel goed af te bakenen tot specifieke gebieden. Daarom worden in hoofdstuk 6 naast generieke oplossingen ook gebiedsgerichte oplossingen voorgesteld.

De parkeeronderzoeken en de input vanuit belanghebbenden komen grotendeels met elkaar overeen. Vanuit de belanghebbenden is een grote wens geuit de Noordeling voorop te stellen, parkeerregulering alleen in te voeren als het nodig is en als parkeerregulering is ingesteld ook goed te handhaven.

6 Parkeermaatregelen voor een duurzame bereikbaarheid

Op basis van de ambitie van het stadsdeel, de analyse en de uitkomsten van de bewonersavonden, hebben we onderstaande uitgangspunten (6.1) voor de parkeermaatregelen (6.2) in Noord geformuleerd. Deze uitgangspunten zijn bedoeld om de maatregelen die we nemen te toetsen: passen de voorgestelde maatregelen in onze uitgangspunten of moeten we toch alternatieven verzinnen?

6.1 Uitgangspunten

De uitgangspunten zijn als volgt:

Uitgangspunt 1) Maatregelen worden genomen in het belang van de bereikbaarheid van Noord.

Parkeerbeleid is meer dan het oplossen van parkeerproblemen. Met parkeermaatregelen kan ook de keuze voor een bepaalde vervoerwijze gestimuleerd worden. Niet noodzakelijk autoverkeer moet zoveel mogelijk worden voorkomen om het stadsdeel bereikbaar te houden.

Uitgangspunt 2) De kosten voor de primaire doelgroepen houden we zo laag mogelijk.

De primaire doelgroepen zijn bewoners en bedrijven in Noord. Zij krijgen te maken met nieuwe maatregelen. Dat daar kosten bij komen kijken, is onvermijdelijk. Daarbij is het eerlijk dat zij deels betalen voor deze maatregelen. Anders wordt het betaald door alle Noorderlingen of door alle Amsterdammers. Maar het verkrijgen van opbrengsten is niet het doel van het parkeerbeleid. De kosten voor deze doelgroepen moeten daarom zo laag mogelijk blijven.

Uitgangspunt 3) Wees terughoudend met regulering, voorkom parkeerproblemen en zorg dat die zich niet verplaatsen.

Regulering is geen toverwoord: niet alle problemen zijn op te lossen met regulering. En daar waar geen problemen zijn, is parkeerregulering niet nodig. We moeten echter wel verder kijken dan alleen de problemen van nu. Als we ergens regulering invoeren, ligt het gevaar van verplaatsen van problemen op de loer.

Uitgangspunt 4) Zorg voor flexibel beleid: wijs 'aandachtsgebieden' aan waar in de toekomst mogelijk overlast kan plaatsvinden en hou deze goed in de gaten. Denk alvast na over de mogelijke oplossingen daar.

Door aandachtsgebieden aan te wijzen, voorkomen we dat we met een kanon op een mug schieten. We voeren nog niet overal regulering in, alleen daar waar we het echt noodzakelijk vinden. We gaan monitoren daar waar problemen mogelijk kunnen ontstaan. Ontstaan er toch problemen, dan hebben we de maatwerkoplossing snel voor handen.

Uitgangspunt 5) Zorg voor heldere en uitvoerbare maatregelen, die ook kunnen worden gehandhaafd.

Als we iets invoeren, moet het ook goed werken. Dat gaat verder dan alleen de technische details. Bewoners, bedrijven en bezoekers van Noord moeten het ook begrijpen en het moet zichtbaar zijn dat de maatregelen worden gehandhaafd.

Uitgangspunt 6) Zorg voor een balans in de (maatschappelijke) kosten en baten

De gemeente dient het maatschappelijk belang, de kosten en opbrengsten van de maatregelen moeten in balans zijn en uitlegbaar zijn.

6.2 De voorgestelde parkeermaatregelen

Hieronder zijn de voorgestelde maatregelen opgenomen. We maken onderscheid in een aantal generieke maatregelen, die voor het hele stadsdeel gelden (6.2.1) en gebied specifieke maatregelen (6.2.2). Daarnaast stelt het stadsdeel ook algemene (thematische) mobiliteitsmaatregelen voor (6.2.3).

In Bijlage III is een overzicht opgenomen van de parkeermaatregelen die mogelijk zijn binnen de gemeente Amsterdam. De hier voorgestelde maatregelen passen binnen dit stedelijk kader.

6.2.1 Generieke parkeermaatregelen

Generieke maatregel 1: grote blauwe zones omvormen naar betaald parkeren (1,30 euro/uur)

Om de bereikbaarheid in Noord op langere termijn te garanderen, zullen ook de parkeermaatregelen een toekomstbestendig karakter moeten krijgen. Het op grote schaal toepassen van blauwe zones past hier niet meer in. De kosten van de handhaving worden te hoog en de effectiviteit van de maatregel is beperkt, zeker nu de mobiliteitsdruk op het stadsdeel steeds hoger wordt. Het uitbreiden van blauwe zones is daarom niet aan de orde. Maar ook het behouden van de bestaande blauwe zones is op lange termijn financieel niet haalbaar. Om deze reden wordt ervoor gekozen de grote blauwe zones om te zetten in betaald parkeren.

De beperkte blauwe zones bij de winkelcentra in de Molenwijk, bij het Bezaanjachtplein en het Waterlandplein kunnen worden behouden. De omvang van deze zones is klein, de kosten zijn beperkt en ze functioneren prima. Deze gebieden liggen ook los en verspreid in Noord. Rondom deze blauwe zones bevinden zich hoofdzakelijk woongebieden zonder parkeerregime en parkeerproblemen. We hebben geen signalen binnengekregen dat de situatie moet wijzigen. Winkeliers, winkelend publiek en bewoners zijn tevreden met de situatie (zie ook generieke maatregel 9). Alleen een groep bewoners op het Bezaanjachtplein is niet helemaal tevreden, maar daarvoor is een oplossing voorhanden (zie gebied specifieke maatregel 4.3).

Generieke maatregel 2: betaald parkeren is de primaire maatregel als regulering nodig is met een parkeertarief van 1,30 euro/uur

In de gebieden waarvan we verwachten dat de parkeerdruk te hoog wordt als we geen maatregelen treffen, is het uitgangspunt dat dit met betaald parkeren gebeurt. Betaald parkeren is de meeste effectieve maatregel: in de rest van Amsterdam en ook in Noord heeft de maatregel zichzelf bewezen.

Voor alle gebieden met betaald parkeren willen we in Noord het tarief van 1,30 euro/uur. Dit tarief heeft geleid tot minder overlast en zorgt voor lage parkeerlasten voor bewoners en bedrijven.

Het blijft mogelijk om op kleine schaal blauwe zones toe te passen. Dit kan bijvoorbeeld in gebieden zonder parkeerregime waar parkeeroverlast in een klein gebied wordt veroorzaakt door langparkeerders. Wordt het gebied met overlast en dus het gebied met de benodigde regulering groter, dan moet betaald parkeren worden overwogen.

Generieke maatregel 3: in alle wijken met betaald parkeren kunnen bezoekers van bewoners voor de helft van het straattarief parkeren (0,65 euro/uur)

Voor bezoekers van bewoners wordt in alle gebieden met betaald parkeren de bezoekersregeling ingevoerd. Hiermee kunnen bewoners hun bezoek voor de helft van het tarief (dus 0,65 euro/uur) op straat laten parkeren. Elke adres krijgt 30 uur bezoektgoed per maand. De dagen en tijden waarop het betaald parkeren geldt, verschillen per wijk. Voor bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart geldt dat zij te allen tijde een vergunning kunnen aanvragen, waarmee zij gratis kunnen parkeren in een gebied met betaald parkeren.

Generieke maatregel 4: voorlopig geen parkeerduurbepering bij de pontaanlandingen, maar monitoren van de situatie

De ponten bieden een directe verbinding met de binnenstad van Amsterdam en het Centraal Station. Voor automobilisten is het interessant hun auto hier te parkeren en verder te reizen richting hun bestemming. De verwachting is dat een tarief van 1,30 euro/uur de langparkeerder voldoende afschrikt (dagkaart is 7,80 euro). Mocht het niet voldoende werken dan houden we rekening met invoering van een parkeerduurbepering van 3 uur in een later fase op Overhoeks (Strip en Campus), Van der Pekbuurt, IJ-Pleinbuurt/Meeuwenlaan/Vogelbuurt. De gebieden houden we bij door goed te monitoren. De parkeerduurbepering kan na een besluit door het College van B&W eenvoudig worden ingevoerd. Een besluit van de gemeenteraad is niet nodig.

Bij het toepassen van parkeerduurbepering moet rekening worden gehouden met de omvang van het gebied. Als dit te groot wordt, krijgen langparkeerders die wel hun bestemming hebben in het gebied (zoals klusbedrijven) daar last van.

Bewoners kunnen overigens met een parkeervergunning gewoon parkeren in gebieden met parkeerduurbepering net zoals hun bezoek die met de bezoekersregeling niet zijn gebonden aan de parkeerduurbepering.

Generieke maatregel 5: voorlopig geen parkeerduurbepering rond de metrostations, maar monitoren van de situatie

De Noord-Zuidlijn biedt een mooie kans om het autogebruik naar de stad te verminderen. Om die reden bouwen we bij station Noord een P+R terrein van minimaal 400 parkeerplaatsen. Automobilisten kunnen hier goedkoop parkeren (vanaf 1 euro per dag) en met goedkope kaartjes met de metro verder naar het centrum. We houden de mogelijkheid open om deze P+R uit te breiden naar 600 of 800 parkeerplaatsen, als de vraag voldoende groot is.

Ondanks de bouw van de P+R, is het de verwachting dat automobilisten ook in de omgeving van station Noord (buiten de P+R) of Noorderpark gaan parkeren. In sommige gebieden is daar immers nog geen parkeerregime (delen Volewijk, Vogelbuurt, CAN gebied). Het invoeren van betaald parkeren zal dit verminderen. De verwachting is dat een tarief van 1,30 euro/uur de langparkeerder voldoende afschrikt (dagkaart is 7,80 euro). Bovendien moet ook nog voor de metro worden betaald, wat een extra drempel is.

Mocht het niet voldoende werken dan houden we rekening met invoering van een parkeerduurbepanking van 3 uur in een latere fase op het Noorderkwartier en het noordelijk deel van Elzenhagen Zuid. De gebieden houden we bij door goed te monitoren. De parkeerduurbepanking kan na een besluit door het College van B&W eenvoudig worden ingevoerd. Een besluit van de gemeenteraad is niet nodig.

Generieke maatregel 6: Tarief voor parkeervergunningen 30 euro/jaar (voor de eerste bewonersvergunning)

Bewoners en bedrijven die in de openbare ruimte moeten parkeren en dat dus niet op eigen terrein kunnen, komen in aanmerking voor een eerste en tweede parkeervergunning. Voor bewoners kost de eerste vergunning 30 euro per jaar en voor bedrijven is dat 48 euro per jaar. Bewoners zijn hiermee goedkoper uit dan de huidige ontheffing voor de blauwe zone. Deze kost 110 euro voor 2 jaar. Bovendien kan een parkeervergunning tijdens de looptijd ingeleverd worden en wordt het geld naar rato van de geldigheid van de vergunning terugbetaald. Voor een ontheffing is dit niet het geval, ook niet bij kentekenwisseling of verhuizing.

Het aantal vergunningen per adres is afhankelijk van het aantal bewoners, bedrijven en het aantal parkeerplaatsen in een gebied. Uitgangspunt is dat het aantal vergunningen dat uitgegeven wordt rekening houdt met een maximale parkeerdruk van 90% in een gebied. Een tweede bewonersvergunning op hetzelfde adres kost 45 euro per jaar. Als de parkeerdruk het toelaat zal dat in de bestaande gebieden met betaald parkeren niet veranderen. Bewoners die op openbare parkeerplaatsen parkeren krijgen bij een tweede auto een tweede parkeervergunning. Voor de gebieden waar parkeren op eigen terrein geldt en dus een nul vergunningenplafond ,worden geen parkeervergunningen uitgegeven.

Generieke maatregel 7: geen parkeervergunningen bij nieuwbouw/ontwikkelingsgebieden

In gebieden waar nieuwe woningen en bedrijven worden gebouwd, wordt het maaiveld autoluw ingericht. De beschikbare ruimte wordt efficiënt benut en de voetganger en de fietser krijgt hierbij meer ruimte. Parkeren vindt op eigen terrein plaats. In deze gebieden worden geen parkeervergunningen uitgegeven (nul vergunningenplafond), ook niet als een ontwikkeling geen parkeerplaats op eigen terrein heeft. Om te stimuleren dat bewoners en bedrijven gebruik maken van de eigen parkeergelegenheid, voeren we in deze gebieden betaald parkeren in (als dat niet al is ingevoerd).

In het kader van de nieuwe Stedelijke Nota Parkeernormen vindt een discussie plaats over de vraag of voor sociale woningbouw wel of geen verplichting geldt om op eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen. Als parkeerplaatsen zijn gebouwd, dan zijn de huurkosten van de parkeerplaatsen vaak te hoog voor een bewoner van een sociale huurwoning. Dit leidt tot ongebruikte parkeerplaatsen en bewoners die vervolgens op maaiveld (gratis/goedkoper willen) parkeren. Op de Nota Parkeernormen heeft het Algemeen Bestuur een separaat advies uitgebracht aan het College van B&W, die een bijdrage levert aan deze discussie. Het Algemeen Bestuur wil hier graag het gegeven advies nogmaals benoemen te weten de zorgen die we hebben over de parkeernorm van nul voor sociale huurwoningen, waarmee de kans groot is dat voor sociale huurwoningen feitelijk geen parkeerplaatsen worden aangelegd, zowel in pandig niet en ook niet op maaiveld. Daarbij krijgen ze ook geen parkeervergunning (omdat de parkeerplaatsen ontbreken).

Voor bedrijven in de Buiksloterham, Hamerstraatgebied en NDSM geldt het nulplafond voor parkeervergunningen niet voor de nu aanwezige bedrijven, maar alleen voor nieuwkomers tijdens

de transformatie. Huidige bedrijven (en eventuele bewoners) krijgen een parkeervergunning via een hardheidsbesluit, als zij op eigen terrein niet over parkeerruimte beschikken. Bijlage III onderdeel "nulvergunningenplafond en bedrijven" laat de uitgifte procedure zien die volgt uit de parkeerverordening 2013.

Generieke maatregel 8: parkeren bij winkelgebieden

In Noord vinden we de 10-centszone niet geschikt om toe te passen bij (wijk)winkelcentra en grote supermarkten. Je bestemd de parkeerplaatsen dan alleen voor het winkelend publiek. In Noord worden de beschikbare parkeerplaatsen echter ook door bewoners en bedrijven gebruikt, die kunnen hier niet parkeren met hun parkeervergunning. Het 10-cents regime is namelijk bedoeld voor kort parkeerders (geen vergunninghouders) en gekoppeld aan een parkeerduur van één uur.

Voor de winkelcentra die buiten het voorgestelde gebied met betaald parkeren vallen (Bezaanjachtplein, Molenwijk en Waterlandplein) werken de solitaire kleinschalige blauwe zones prima. Bovendien is bij het Bezaanjachtplein en Waterlandplein onlangs het betaald parkeren afgeschaft. Vanuit de winkeliers zijn ook geen signalen gekomen dat het parkeerregime moet worden gewijzigd.

Voor de winkelgebieden die straks in het nieuwe gebied met betaald parkeren vallen, geldt dat deze vaak een lokale buurtfunctie hebben. Hier komt men overwegend lopend of op de fiets. Dit is ook wat we graag zien in Amsterdam. De dagelijkse boodschappen duren vaak niet lang. Iemand die met de auto komt en een half uur parkeert met het tarief van 1,30 euro per uur, is dan 0,65 eurocent aan parkeergeld kwijt. Dat een klant die met de auto komt wegblijft omdat in dit geval het parkeren 55 eurocent hoger uitvalt dan met een 10-centzone is niet waarschijnlijk. Voorbeeld hiervan is de Dirk van de Broek op de Meeuwenlaan. Deze ligt nu in de blauwe zone. Ook hier geldt dat bewoners, bedrijven en winkelend publiek gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen, waardoor een 10-centszone dus niet geschikt is. Voor de klanten van de Jumbo in het Hamerkwartier verandert weinig, zij parkeren op het eigen terrein van de Jumbo. Onderstaande tabel laat per winkelgebied zien welk parkeerregime het beste past.

Type winkelcentrum	met/zonder eigen terrein	winkelgebied	Maatregel
Regionaal winkelcentrum	met eigen terrein	-	n.v.t.
	zonder eigen terrein (parkeergarages zijn van de gemeente)	Buikslotermeerplein	Huidig tarief (1,30 voor 3 uur parkeren) zou worden herzien als de NZ lijn gaat rijden. Aangezien de situatie van het winkelcentrum voorlopig niet verandert is er geen reden om dit tarief (of regimetijden) nu te wijzigen. Op het moment dat het winkelcentrum (verder/opnieuw) wordt ontwikkeld en het maaiveld parkeren naar parkeergarages verschuift dient opnieuw naar de parkeersituatie te worden gekeken. Aanvullende maatregelen kunnen worden overwogen, vanwege regionale functie winkelaanbod en gemeentelijke eigendom van de parkeergarages. Hier moet wel budget voor zijn.
Wijkwinkelcentrum	met eigen terrein (parkeerdek is niet van de gemeente)	Mosplein	Zal vallen in gebied met betaald parkeren. Winkeliers kunnen parkeerregime op parkeerdek bepalen. Regime is nu: eerste 90 minuten gratis, daarna 50 cent per 30 minuten.

	Zonder eigen terrein (Bezaanjachtplein (parkeergarage is van de gemeente)	Bezaanjachtplein Waterlandplein, Molenwijk	Indien nodig: kleinschalige blauwe zones buiten fiscaal gebied. Dit zorgt voor voldoende beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Binnen fiscaal regime kan 10-centszone worden overwogen. Bewoners met een parkeervergunning kunnen binnen de 10-centszone niet parkeren. Dat is bij deze drie winkelcentra wel gewenst dus is dit regime niet van toepassing. (Dit geldt ook bij Dirk vd Broek Meeuwenlaan)
Buurtwinkels	met eigen terrein	Jumbo Hamerstraatgebied	Geen aanvullende maatregelen nodig. Winkeliers kunnen zelf regime bepalen.
	zonder eigen terrein	Dirk vd Broek Meeuwenlaan	Zal vallen in gebied met betaald parkeren, geen aanvullende maatregelen nodig. Geen grote autoafhankelijkheid, vaak kortdurende bezoeken, waardoor parkeerkosten niet hoog zijn.

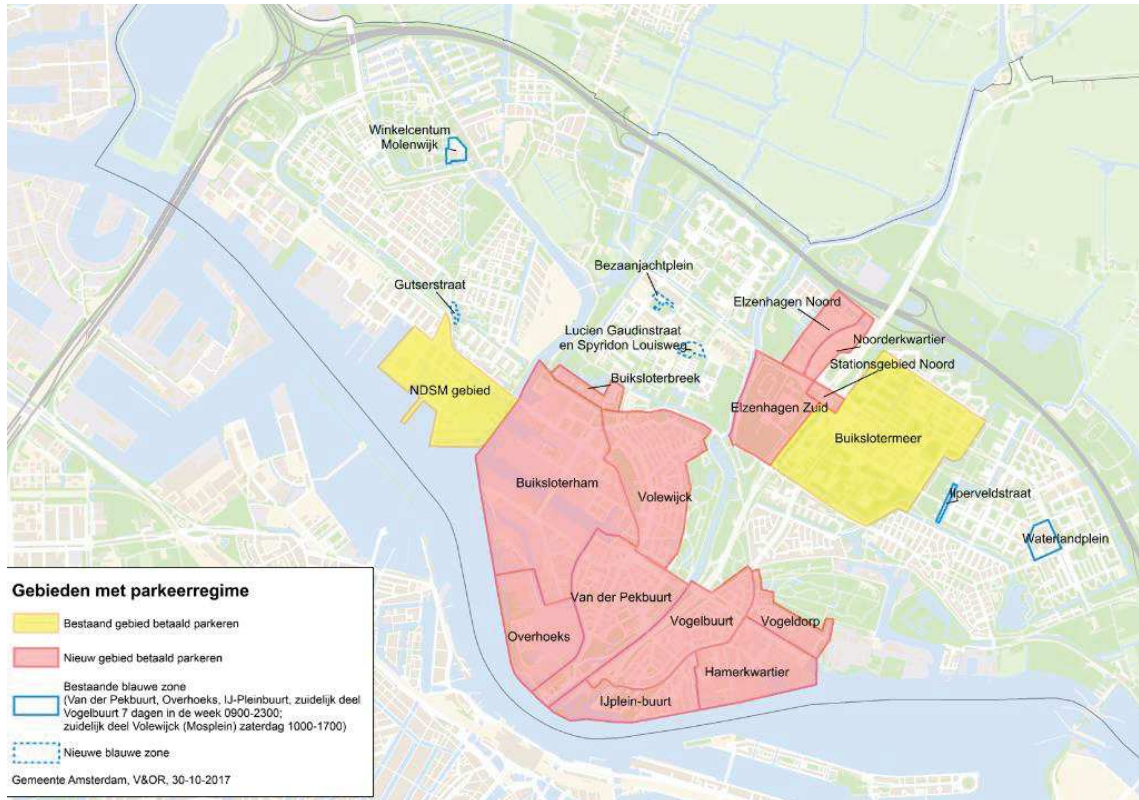
6.2.2 Gebied specifieke parkeermaatregelen

De wijze waarop de generieke maatregelen doorwerken per gebied kan op onderdelen verschillen. We passen maatwerk toe. Zo kunnen de dagen en uren waarop het betaald parkeren geldt licht van elkaar verschillen, afhankelijk van de specifieke problematiek. Daarnaast zijn in onderstaande tabel ook oplossingen opgenomen voor parkeerproblemen die met de generieke maatregelen nog niet worden bereikt. De tabel behandelt alle gebieden waarvoor een probleem is geconstateerd. We hebben deze gebieden onderverdeeld in:

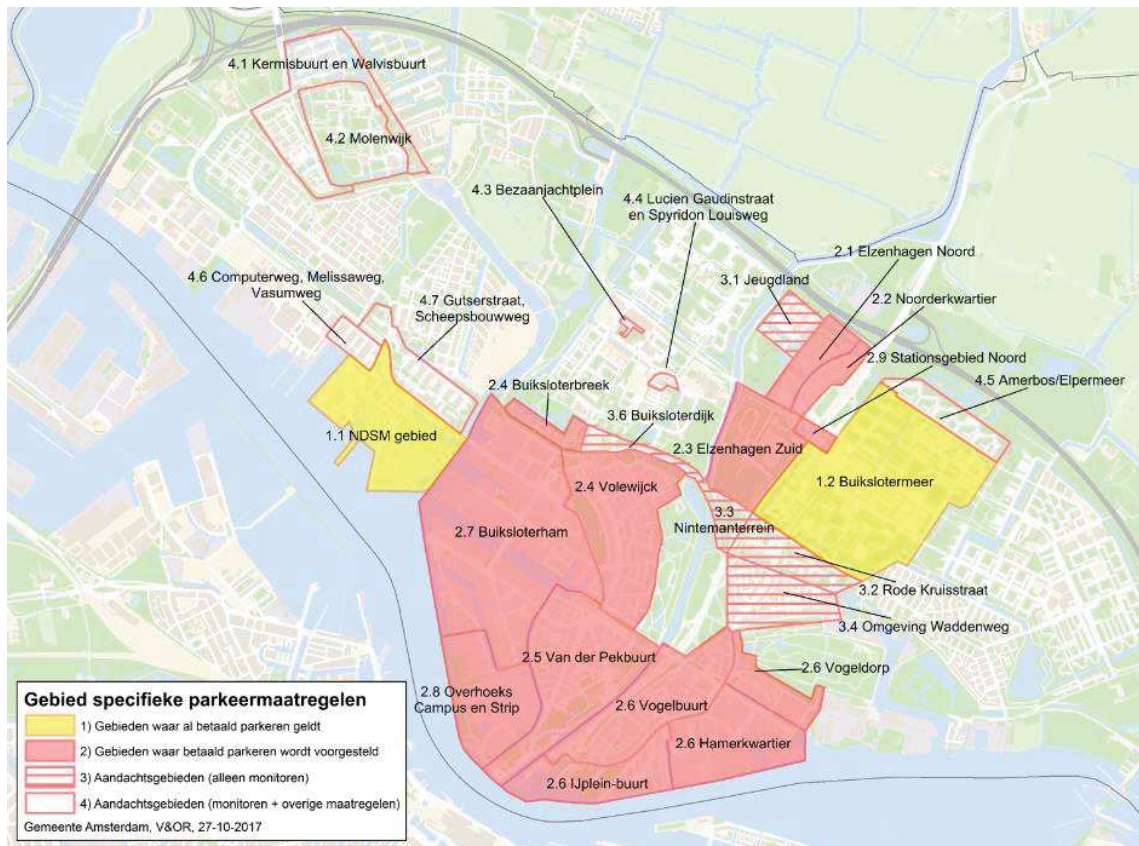
- 1) De gebieden waar al betaald parkeren geldt
- 2) De gebieden waar betaald parkeren wordt voorgesteld
- 3) De gebieden waar we geen maatregelen nemen, maar waar we gaan monitoren
- 4) De gebieden met overige maatregelen (t.b.v. uitvoeringsplan stadsdeel)

Voor alle maatregelen (gebieden) geldt dat we goed blijven monitoren zodat we indien nodig tijdig kunnen ingrijpen met aanvullende maatregelen.

De onderstaande twee kaarten laten zien wat de uitgangpunten en de generieke maatregelen voor het parkeerlandschap van Noord betekenen. De eerste kaart (afb 6.1) laat de parkeerregimes zien en de tweede kaart (afb 6.2) verwijst naar de nummering van de tabel met maatregelen waar de gebied specifieke maatregelen worden toegelicht.



Afbeelding 6.1 Voorgestelde parkeerregimes in Noord



Afbeelding 6.2 Gebied specifieke parkeermaatregelen in Noord (nummering verwijst naar tabel)

1) gebieden waar al betaald parkeren geldt			
gebied	waar	ontwikkeling/probleem	voorgestelde oplossing
1.1	NDSM gebied	In de avond (zeer) lage parkeerdruk. Transformatie van werkgebied naar gemengd woon/werkgebied, met parkeren op eigen terrein, in openbare parkeergarages en autoluw maaiveld.	Inkorten eindtijd betaald parkeren van 0900-2300 naar 0900-1900. Invoeren nulvergunningenplafond (geen parkeervergunningen). Dagen ma tm zo veranderen niet.
1.2	Buikslotermeerplein	Winkeliers willen het huidige winkelklimaat verbeteren d.m.v. het stimuleren van langparkeren. Op lange termijn wordt winkelcentrum herontwikkeld waarbij het maaiveldparkeren verschuift naar parkeergarages. Nu en de komende jaren is meer dan voldoende parkeercapaciteit beschikbaar.	Huidig tarief (1,30 voor 3 uur parkeren) zou worden herzien als de NZ lijn gaat rijden. Aangezien de situatie van het winkelcentrum voorlopig niet verandert is er geen reden om dit tarief (of regimetijden) nu te wijzigen. Op het moment dat het winkelcentrum (verder) wordt ontwikkeld en het maaiveld parkeren wordt opgelost in parkeergarages dient opnieuw naar de parkeersituatie en het tarief te worden gekeken.

2) gebieden waar betaald parkeren wordt voorgesteld			
gebied	waar	ontwikkeling/probleem	voorgestelde oplossing
2.1	Elzenhagen Noord	Vanwege nabijheid van station Noord wordt deze woonwijk zonder parkeerregime aantrekkelijk voor langparkeerders zijnde niet bewoners. Bewoners parkeren hoofdzakelijk op eigen terrein. Parkeercapaciteit op maaiveld is beperkt.	Invoeren betaald parkeren ma-zo 0900-1900 uur, 1,30 euro/uur en 1e en/of alleen 2e parkeervergunning voor auto's die niet op eigen terrein kunnen parkeren. Deelvergunninggebied voor bewoners die niet op eigen terrein kunnen parkeren (nav inspraak)
2.2	Noorderkwartier	Deze nog te bouwen woonwijk grenst direct aan het stationsgebied van station Noord. Zonder parkeerregime aantrekkelijk voor langparkeerders zijnde niet bewoners. Bewoners parkeren op eigen terrein. Parkeercapaciteit op maaiveld is beperkt.	Invoeren betaald parkeren ma-zo 0900-1900 uur, 1,30 euro/uur en nulvergunningenplafond (geen parkeervergunningen). Parkeerdurbeperking (3 uur) mogelijk als extra maatregel.
2.3	Elzenhagen Zuid	Deze nog te bouwen woonwijk grenst in het noorden direct aan het stationsgebied van station Noord. Zonder parkeerregime aantrekkelijk voor langparkeerders zijnde niet bewoners. Bewoners parkeren op eigen terrein. Parkeercapaciteit op maaiveld is beperkt.	Invoeren betaald parkeren ma-zo 0900-1900 uur, 1,30 euro/uur en nulvergunningenplafond (geen parkeervergunningen). Parkeerdurbeperking (3 uur) mogelijk als extra maatregel.
2.4	Volewijk (Floradorp/Bloemenbuurt) en Buiksloterbreek	Hoge parkeerdruk rondom Mosveld, markt en de nabijheid HOV en station Noorderpark. Sporadisch wat signalen van hoge parkeerdruk. Voor Buiksloterbreek wordt overloop verwacht vanuit Metaalbewerdersgebied indien geen betaald parkeren wordt ingevoerd.	Invoeren betaald parkeren ma-zo 0900-1900, 1,30 euro/uur. Parkeerdurbeperking (3 uur) in zuidelijk deel in later stadium mogelijk als extra maatregel. Buiksloterbreek is toegevoegd aan gebied met betaald nav inspraak.
2.5	Van der Pekbuurt	Ondanks het lage autobezit begint de parkeersituatie op vooral de marktdagen (woe, vrij, zat) te knellen. De stedelijke ontwikkelingen op Overhoeks en Buiksloterham leggen steeds meer druk in dit gebied. Ook door de nabijheid van station Noorderpark en vanuit de binnenstad neemt de druk toe.	Huidige blauwe zone (0900-2300 met 2,5 uur schijftijd) transformeren naar betaald parkeren ma-zo 0900-1900, 1,30 euro/uur. Parkeerdurbeperking (3 uur) nabij de pont en station Noorderpark in later stadium mogelijk als extra maatregel.
2.6	Vogelbuurt, IJ-Plein buurt, Hamerstraatgebied	Door de blauwe zone is de parkeerdruk overdag vrij laag (50-60%). Ondanks dat begint de parkeersituatie op verschillende momenten en straten steeds vaker te knellen. De stedelijke ontwikkelingen in het Hamerstraatgebied en de nabijheid van station Noorderpark zullen meer druk leggen op het gebied. Ook vanuit de binnenstad zal de druk toenemen. Buiten de blauwe zone neemt die druk al toe. Voor Hamerstraatgebied geldt voor nieuwe ontwikkelingen parkeren op eigen terrein dus nulvergunningenplafond (geen parkeervergunningen).	Huidige blauwe zone (0900-2300 met 2,5 uur schijftijd) + aanliggende gebieden zonder parkeerregime transformeren naar betaald parkeren ma-zo 0900-1900, 1,30 euro/uur. Parkeerdurbeperking (3 uur) nabij de pont en station Noorderpark in later stadium mogelijk als extra maatregel.
2.7	Buiksloterham	Transformatie van werkgebied naar gemengd woon/werkgebied, met parkeren op eigen terrein en autoluw maaiveld. Zonder parkeerregime aantrekkelijk voor langparkeerders vanwege nabijheid binnenstad (Distelwegveer, Buiksloterwegveer).	Invoeren betaald parkeren ma-zo 0900-1900 uur, 1,30 euro/uur, met nulvergunningenplafond (geen parkeervergunningen).
2.8	Overhoeks Campus en Strip	Stedelijke ontwikkeling woon/werkgebied, met parkeren op eigen terrein en autoluw maaiveld. Het gebied wordt door deze ontwikkeling beter bereikbaar.	Huidige blauwe zone transformeren naar betaald parkeren ma-zo 0900-2400 (nav inspraak) , 1,30 euro/uur, nulvergunningenplafond (geen parkeervergunningen; in de huidige blauwe zone geldt al dat nul ontheffingen worden uitgegeven). Parkeerdurbeperking van 2 uur invoeren ook in zuidelijk deel Buiksloterweg, parkeerdur invoeren nav inspraak.

3) aandachtsgebieden			
gebied	waar	ontwikkeling/probleem	advies
3.1	Jeugdland	Gebied ligt ten westen van Elzenhagen Noord. Overloop kan ontstaan.	Gebied blijven monitoren.
3.2	Rode Kruisstraat	Bewoners hebben last van haal- en brenggedrag van de scholen, gebied ligt straks tussen twee gebieden in met betaald parkeren.	Gebied blijven monitoren.
3.3	Nintemanterrein	Gebied ligt ten zuiden van Elzenhagen Zuid. Als deze nieuwe woonwijk is ontwikkeld kan overloop ontstaan.	Gebied blijven monitoren.
3.4	Omgeving Waddenweg (Meeuwenlaan tm Waddenwijk)	Gebied ligt straks tussen twee gebieden in met betaald parkeren	Gebied blijven monitoren.
3.5	Stationsgebied Noord	Op maaiveld bevinden zich geen parkeerplaatsen, behalve enkele K+R/L+L plekken en taxistandplaatsen. In de twee 'oren' P+R worden gerealiseerd.	Onderzoeken P+R behoefte.
3.6	Buiksloterdijk/Buiksloterbreek	Gebied ligt ten noorden van gebied met betaald parkeren. Overloop kan ontstaan.	Gebied blijven monitoren.
4) overige maatregelen (tbv uitvoeringsplan van het stadsdeel)			
gebied	waar	ontwikkeling/probleem	actie/oplossingsrichting
4.1	Kermisbuurt en Walvisbuurt (wijken rondom de Molenwijk)	In de Walvisbuurt is de parkeerdruk in de avond heel hoog, dit komt door bewoners zelf die hebben een hoog autobezit. Overlast wordt niet veroorzaakt door bewoners uit de Molenwijk. Aan de randen van de wijk zijn vrije parkeerplaatsen beschikbaar.	Met bewoners en Jumping Feet in overleg om de parkeeroplossingen te bedenken. Bij het onttrekken van openbare parkeerplaatsen (invalide of oplaadplek) dient de parkeersituatie ter plaatse goed te worden afgewogen.
4.2	Molenwijk	De parkeergarages van de Molenwijk hebben meer dan voldoende capaciteit. Het gebruik van de parkeergarages en maaiveld is onbekend (privé-terrein). In ieder geval parkeert maar een zeer klein deel in de woonwijken rondom de Molenwijk. De rol van de gemeente is beperkt. Indien nodig moeten bewoners en corporatie met elkaar in gesprek.	Aandringen bij corporatie en bewoners om eventuele problemen met elkaar te bespreken.
4.3	Bezaanachtplein (incl. gemeentelijke parkeergarage)	Op drukke winkelmomenten hoge parkeerdruk door winkelbezoekers op maaiveld en lage parkeerdruk in de parkeergarage die juist bedoeld is voor winkelbezoekers.	In overleg met winkeliers en bewoners, het parkeren op maaiveld ontlasten en parkeren parkeergarage stimuleren voor winkelend publiek. Nadere planvorming hierover volgt ivm gemeentelijke visie op de parkeergarage.
4.4	Lucien Gaudinstraat en deel Spyridon Louisweg	Hoge parkeerdruk (100%) overdag in dit woonstraatje door langparkeerders. Hier wonen veel ouderen.	De langparkeerders weren met een kleine blauwe zone.
4.5	Amerbos/Elpermeer	Hoge parkeerdruk overdag in het westelijk deel nabij verzorgingscentrum Korthagenhuis, met veel gereserveerde parkeerplaatsen. Bewoners die niet in hun drive-in woning en in de parkeerboxen parkeren zorgen voor extra parkeerdruk in de openbare ruimte.	Indien nodig in een latere fase samen met belanghebbenden nader onderzoek doen naar de (verbouwde) drive-in woningen en de parkeerboxen onder de flats.
4.6	Omgeving Computerweg, Melissaweg en Vasumweg	Overdag hoge parkeerdruk, met veel parkeerplaatsen op eigen terrein.	Meer parkeerplaatsen voor bezoekers aanleggen, parkeerverbodzone instellen.
4.7	Gebied ten noorden van de Klaprozenweg ter hoogte van NDSM gebied	Bewoners uit de Gutserstraat en Scheepsbouwweg hebben tijdens evenementen overlast van parkeerders die in het NDSM gebied moeten zijn	Parkeeroverlast meten tijdens evenementen en zorgen dat bezoekers van evenementen niet in de woonstraten gaan parkeren. Dit via vergunningverlening regelen en indien nodig en gewenst met een kleine blauwe zone.

In de ophaalfase (zie hoofdstuk 3 en Bijlage II) zijn heel veel signalen opgehaald. Deze en andere signalen die in dit stuk niet zijn benoemd (vaak lokale en kleinere problemen/gewenste maatregelen) of die in de tussentijd zijn binnengekomen dienen een plek te krijgen in het

uitvoeringsplan van het stadsdeel. Het stadsdeel zal hier vorm aan geven, zodat deze continu worden gemonitord door stadsdeel en RVE's.

6.2.3 Overige mobiliteitsmaatregelen

Naast de genoemde parkeermaatregelen blijft het stadsdeel actief om ook met andere maatregelen de bereikbaarheid van Noord te verbeteren. Belangrijk daarin is het stimuleren van andere vervoerswijzen, zoals fiets en openbaar vervoer. Het stadsdeel stelt zich graag beschikbaar voor pilots en initiatieven die uit de markt ontstaan. Daarnaast kijkt het stadsdeel belangstellend uit naar de uitkomsten van de studie naar het autonetwerk voor Noord.

Fijnmazig fietsnetwerk

We blijven werken aan een fijnmazig netwerk en het oplossen van ontbrekende schakels. De fietsnetwerken moeten aandacht blijven krijgen in nieuwe stedelijke ontwikkelingen, Sprong over het IJ, Beleidskader Verkeersnetten en het Meerjarenplan fiets. In het eerder gegeven advies van het stadsdeel aan het College van b&w op het Beleidskader Verkeersnetten wordt hier nader op ingegaan.

Promotie van de fiets

In stadsdeel Noord is het gebruik van de fiets nog onderbenut. Dit heeft diverse oorzaken. Het stadsdeel denkt graag mee met het college over het beter promoten van de fiets. Dit verdient de nodige aandacht in het Meerjarenplan fiets en past in de ambities van de bewegende stad en het terugdringen van het autogebruik.

Fietsparkeren

Bij de pontaanlandingen heeft de gemeenteraad een fietsparkeerduurbepanking ingesteld. Dit is een goede maatregel om overlast van het langparkeren te voorkomen waardoor de beschikbare capaciteit beter wordt benut. Echter het stadsdeel moet dit regime handhaven, maar handhaving capaciteit of geld is niet beschikbaar gesteld. Het stadsdeel heeft al een tekort om bestaande situaties te handhaven (blauwe zones, fout parkeren, vuil etc). De mogelijkheden om dit erbij te doen zijn nauwelijks beschikbaar. Het stadsdeel gaat graag met het college in gesprek over de mogelijkheden die er zijn op dit punt.

Pontverbindingen

We juichen het toe dat nu meer aandacht is voor de pontverbindingen. We benadrukken de samenhang met Sprong over het IJ en zien de pontverbindingen als structurele verbindingen in het fiets- en voetgangersnetwerk die blijvend aandacht behoeven. De ponten moeten voldoende capaciteit hebben en zo snel mogelijk duurzaam (elektrisch) zijn.

Advies openbaar vervoer, vervoerplan 2018

Het stadsdeel heeft een uitgebreid advies ingebracht op het Vervoerplan Noord-Zuidlijn van het GVB. We benadrukken dat goede monitoring moet plaatsvinden op de werking van de nieuwe lijnvoering. Het GVB geeft zelf aan dat de nieuwe lijnvoering een zeer ingrijpende maatregel is en dat voor de OV-gebruikers in Noord misschien wel het meeste verandert. De Noord-Zuidlijn brengt veel verbetering, maar de fijnmazigheid in de woonbuurten en de beschikbaarheid moeten niet worden vergeten. Het OV kan en moet voor de auto een goed alternatief zijn en blijven.

Keerlus pontaanlanding

Om ruimte te maken voor de steeds drukkere pontaanlanding van het Buiksloterwegveer, wordt de keerlus van de bussen en de K+R strook rond café de Pont verplaatst naar het noorden. Deze verplaatsing gaat ten koste van 50 parkeerplaatsen die daar momenteel liggen. Op dit parkeerterrein geldt momenteel een blauwe zone. Bewoners van de Buiksloterweg maken zich zorgen dat het verdwijnen van dit parkeerterrein leidt tot een hogere parkeerdruk.

Gebleken is dat een groot deel van de parkeerders op het huidige parkeerterrein langparkeerders zijn, die geen parkeerschijf hebben. Het parkeerterrein is niet bedoeld voor deze bezoekers. Bij de ontwikkeling van de naastgelegen 'Overhoeks Strip', waar verschillende voorzieningen zijn voorzien, wordt rekening gehouden met parkeercapaciteit voor bezoekers. Het is de bedoeling dat de bezoekers van deze voorzieningen daarvan gebruik gaan maken. Bezoekers van het centrum moeten met de voorgestelde maatregelen geweerd worden. Dit zal met bebording worden aangegeven.

Door deze bewegwijzering ligt de Buiksloterweg straks niet meer op de route van de bezoekers van de Strip. De verwachting is dat de Buiksloterweg daardoor geen overlast meer heeft van parkerende toeristen of dagjesmensen.

Bijlage I: korte toelichting van de ontwikkelgebieden

Toelichting op de kaart met de belangrijkste stedelijke ontwikkelingen in Noord:
Centrumgebied Amsterdam Noord (CAN gebied)
Het CAN gebied bestaat uit een aantal deelgebieden Elzenhagen Noord (a), Elzenhagen Zuid (b), Noorderkwartier (c), Stationsgebied (d) en het Buikslotermeerplein (e)
a) Elzenhagen Noord
Elzenhagen Noord is een nieuwe woonwijk van circa 1000 woningen (laagbouw en middelhoogbouw) en ligt direct ten westen van Noorderkwartier in de nabijheid van metrostation Noord. De meeste bewoners parkeren op eigen terrein. Het meest zuidelijk deel van de woonwijk wordt komende jaren ontwikkeld, waarna de wijk af is.
b) Elzenhagen Zuid
Elzenhagen Zuid is een woonwijk in ontwikkeling. Het gaat om circa 1800 woningen (middel- en hoogbouw). Het gebied ligt nu grotendeels braak met wat tijdelijke functies. Uitgangspunt voor deze wijk is dat bewoners op eigen terrein parkeren. Het gebied ligt direct ten zuidenwesten van metrostation Noord.
c) Noorderkwartier
Het Noorderkwartier is een woonwijk in ontwikkeling van circa 500 woningen (circa 120 laagbouw en 380 hoogbouw). Het gebied ligt nu nog braak. Oplevering van de eerste woningen wordt begin 2018 verwacht. Het parkeerconcept gaat uit van parkeren op eigen terrein. Het gebied ligt direct ten noordwesten van metrostation Noord.
d) Stationsgebied
Rondom station Noord liggen een aantal bouwkvelds. Dit wordt het stationsgebied genoemd. Op deze bouwkvelds worden ruim 1000 woningen gebouwd in hoogbouw. Daarnaast komen ook nog een hotel en diverse andere voorzieningen, naast de al bestaande ROC en stadsloket. In het eindbeeld zijn er in dit gebied geen parkeerplaatsen op maaiveld, behalve wat parkeerplaatsen voor bepaalde doelgroepen zoals taxi, laad en losplekken, Kiss+Ride en gehandicaptenparkeerplaatsen.
e) Buikslotermeerplein
Dit deel van het CAN gebied gaat over het winkelcentrum Boven t Y. Dit winkelcentrum zal uiteindelijk worden herontwikkeld. Ook worden meer woningen en functies toegevoegd, zoals een bioscoop. Het grootste deel van het parkeren op maaiveld zal verdwijnen naar parkeergarages, het maaiveld wordt autoluw.
Overige grote ontwikkelgebieden
NDSM
Het NDSM gebied is een voormalig werk en havengebied dat wordt getransformeerd naar een gemengd woon en werkgebied. Voor alle deelgebieden samen gaat het om circa 500.000 m2 bouwvolume. In het NDSM gebied zal het parkeren grotendeels in parkeergarages plaatsvinden, het maaiveld wordt autoluw ingericht.
Overhoeks
Overhoeks bestaat uit Overhoeks Campus en Overhoeks Strip. De Campus bestaat hoofdzakelijk uit woningen en de Strip is het stedelijke deel met functies zoals Eye, Adam Toren, congrescentrum, hotel en scholen. In totaal worden in het gehele gebied circa 2700 woningen gebouwd. Het parkeren van alle functies zal hoofdzakelijk in parkeergarages plaatsvinden. Het maaiveld wordt autoluw.
Hamerstraatgebied
Het Hamerstaatgebied is een werkgebied dat op termijn (na 2020) zal transformeren naar een gemengd woon/werkgebied. Het aantal woningen is nog in studie, maar om circa 2400 woningen kunnen gaan. Duidelijk is wel dat parkeren in parkeergarages zal plaatsvinden en dat het maaiveld autoluw zal zijn.
Buiksloterham
Dit gebied was een gebied met zware (haven) industrie en zal de komende tijd transformeren naar een stedelijk woon/werkgebied. Het gaat om circa 6000 woningen en allerlei (stedelijke) functies. Het parkeren zal hoofdzakelijk in parkeergarages plaatsvinden, het maaiveld zal autoluw worden ingericht.

Bijlage II: Opgehaalde signalen parkeeravonden en OIS panel

Oud Noord

gebied	locatie	opgehaalde signalen
Oud Noord	Buiksloterweg	zuidelijk deel Buiksloterweg heeft last van vreemd en langparkeerders
Oud Noord	pontaanlandingen	last van toeristen, dagjesmensen, langparkeerders, wrakken, touringcars
Oud Noord	blauwe zones	te weinig Car 2 Go parkeerplaatsen in de blauwe zones
Oud Noord	blauwe zones	bewoners en ondernemers verwachten toename parkeerdruk door opening NZ-lijn en stedelijke ontwikkelingen
Oud Noord	Meeuwenlaan/van Hasseltweg	rotonde Meeuwenlaan/van Hasseltweg staat vast in de spits
Oud Noord	Vogelbuurt/dorp	woonstraten buiten de blauwe zone hebben nu al hoge parkeerdruk
Oud Noord	Vogelbuurt/dorp	veel campers, caravans, er wordt op straat gekampeerd
Oud Noord	Noorderpark	evenementen in Noorderpark zorgen voor parkeeroverlast in de woonstraten
Oud Noord	van Hasseltweg	te weinig parkeerplaatsen op oostelijk deel van Hasseltweg
Oud Noord	metrostation Noorderpark	zorgen over fietsparkeerplaatsen, voldoende capaciteit en locaties
Oud Noord	Nieuwendammerdijk	bewoners maken parkeerplek van de tuin (eigen grond), dat schaadt het aanzicht/karakter van de Nieuwendammerdijk
Oud Noord	Vogelbuurt/dorp	last van langparkeerders (toeristen, forenzen, werkers) in en buiten de blauwe zone, ook rondom aanlanding Oostveer.
Oud Noord	Vogeldorp	last van langparkeerders (toeristen, campers, forenzen, werkers)
Oud Noord	blauwe zone	gebieden die net buiten de blauwe zone vallen zullen nog meer parkeeroverlast krijgen
Oud Noord	van der Pekbuurt/Mosveld	door hoge parkeerdruk is het voor fietsers onoverzichtelijk, fout geparkeerde auto's, geen veilige inrichting, veel straten zijn fietsonvriendelijk
Oud Noord	Hagedoornweg	onveilige situaties / slecht zicht vanuit buurtstraatjes vanwege geparkeerde auto's
Oud Noord	van der Pekbuurt	te weinig handhaving van de blauwe zone, waardoor overlast ontstaat van langparkeerders
Oud Noord	Mosveld	parkeerdek winkelcentrum Mosveld is betaald parkeren en wordt dus niet gebruikt, winkelend publiek parkeert in de woonstraatjes
Oud Noord	Mosveld	parkeerdek winkelcentrum Mosveld is slecht te vinden, bebording is niet op orde
Oud Noord	Overhoeks	zorgen over ontheffingenbeleid Overhoeks Strip
Oud Noord	Overhoeks	zorgen over parkeerbehoefte Overhoeks Strip
Oud Noord	Overhoeks	Overhoeks Strip veroorzaakt parkeeroverlast in omliggende gebieden
Oud Noord	Sixhaven	parkeren en eventueel toekomstig metrostation, 800m straat ook hier laten gelden
Oud Noord	Buiksloterham	autoparkeren bij de Ceuvel, geen plek, dus fiets promoten past ook bij duurzame ambitie BSH
Oud Noord	Buiksloterham	Korte Papaverweg, fietsen promoten, i.p.v. auto (= nabij de Ceuvel)
Oud Noord	Buiksloterham	meer fietsparkeervoorzieningen bij de Ceuvel, daardoor minder autogebruik
Oud Noord	Buiksloterham	Papaverweg, overlast op openbare parkeerplaatsen van Campers bij Amsterdam City Camp
Oud Noord	Buiksloterham	auto's van garagebedrijven veroorzaken parkeeroverlast
Oud Noord	Buiksloterham	parkeergarage verplicht om erbij te kopen voor 40.000 euro!!
Oud Noord	NDSM	zichtbaarheid en beschikbaarheid van de parkeerautomaten
Oud Noord	NDSM	eindtijd 2300 is veel te laat, tot 1900 is voldoende
Oud Noord	NDSM	hogere parkeerdruk in de woonwijken ten noorden van NDSM

Oud Noord	NDSM	betaald parkeren tot 2300 is helemaal niet nodig, geen hoge parkeerdruk
Oud Noord	NDSM	Gutserstraat heeft door betaald parkeren en evenementen NDSM ook in de avond uren last van hoge parkeerdruk
Oud Noord	NDSM	te weinig parkeerautomaten
Oud Noord	NDSM	parkeerveld bij de U-Kantine gaat begin 2017 verdwijnen, terwijl er nog geen alternatief is (parkeergarage)
Oud Noord	NDSM	U-kantine geeft aan dat als parkeerveld verdwijnt er een tekort is aan parkeerplaatsen en de loopafstanden naar alternatieven worden te groot
Oud Noord	Disketteweg/TT Vasmusweg	Connexion Taxi Service zorgt voor parkeeroverlast, zorg voor bereikbaarheid van grote voertuigen
Oud Noord	Computerweg	heeft nu geen parkeerprobleem, graag zo houden!

Noord West

gebied	locatie	opgehaalde signalen
Noord West	Molenwijk	bewoners van de Molenwijk verhogen de parkeerdruk/bezetten parkeerplaatsen in de omliggende buurten
Noord West	Molenwijk	bewoners van de Molenwijk parkeren niet in hun parkeergarage omdat ze niet willen betalen voor een plek in de parkeergarage
Noord West	Molenwijk	onder de parkeergarages is het gratis parkeren maar terrein is van corporatie, wordt veel fout geparkeerd, wie handhaaft?
Noord West	Molenwijk	onder parkeergarage Tjasker wordt door winkelend publiek en door langparkeerders geparkeerd
Noord West	Molenwijk	onder de parkeergarage van de Molenwijk is het gratis parkeren eigenlijk alleen voor het bezoek van bewoners bedoeld!
Noord West	Molenwijk	halen en brengen geeft onveilige situaties bij de basisschool de Bonkelaar
Noord West	Molenwijk	bewoners uit de Molenwijk parkeren in de avonduren hun auto in de Walvisbuurt en verhoogt de parkeerdruk
Noord West	Walvisbuurt	hoge parkeerdruk vanaf 1500, de wijk is gebouwd met een norm van 0,8 dat is veel te laag
Noord West	Walvisbuurt	laadplek is om op te laden, maar men parkeert op de laadplek of het staat leeg, geen handhaving als men op laadplek parkeert
Noord West	Walvisbuurt	parkeeroverlast van bewoners uit de Molenwijk
Noord West	Walvisbuurt	kunnen parkeerplaatsen niet schuin i.p.v. langs worden aangelegd? Dit betekent meer parkeerplaatsen
Noord West	Walvisbuurt	twee gehandicaptenparkeerplaatsen op 1 woonadres?
Noord West	Walvisbuurt	hoge parkeerdruk en dan worden toch laadplekken en gehandicaptenparkeerplaatsen aangelegd
Noord West	Walvisbuurt	Jumping Feet heeft sluit parkeerplaatsen af na sluitingstijd, dit is niet handig, vermindert de parkeercapaciteit
Noord West	Walvisbuurt	hele hoge parkeerdruk in de avonduren en veel fout parkeerders, bereikbaarheid nood en hulpdiensten
Noord West	Walvisbuurt	er zijn aan de randen van de wijk wel parkeerplaatsen vrij, maar dat is te ver
Noord West	Tuindorp Oostzaan	fijn dat je in Tuindorp Oostzaan en in Noord nog veel woonwijken/gebieden hebt waar het geen betaald parkeren is
Noord West	Tuindorp Oostzaan	te weinig parkeerplaatsen in de wijk
Noord West	Kofschipstraat / Banne	zorgen over parkeercapaciteit bestaande en nieuwe bebouwing in de Banne
Noord West	Bezaanjachtplein	er zijn geen openbare gehandicaptenparkeerplaatsen op straat t.b.v. het winkelcentrum (wel in de parkeergarage)
Noord West	Boven U Ziekenhuis	bezoekers en werknemers ziekenhuis veroorzaken overlast in de omgeving omdat op parkeerterrein van het ziekenhuis betaald parkeren geldt
Noord West	Kotteraarstraat	overlast van werknemers uit NDSM, evenementen op NDSM, parkeerders naar binnenstad
Noord West	Oostzanerwerf / Tuindorp Oostzaan	parkeeroverlast door bedrijfswagens van buurtbewoners

Noord West	Oostzanerdijk	parkeren voor sportvoorzieningen niet goed geregeld, veroorzaken parkeeroverlast op de dijk en in de omgeving tijdens wedstrijden
Noord West	Sportpark Kadoelen	onvoldoende parkeerplaatsen tijdens wedstrijden
Noord West	Perenpad	onvoldoende parkeerplaatsen tijdens wedstrijden, overlast in de aanliggende woonwijken

Noord Oost

gebied	locatie	opgehaalde signalen
Noord Oost	Elzenhagen Noord	te weinig parkeerplaatsen in de openbare ruimte en daardoor een hoge parkeerdruk
Noord Oost	Elzenhagen Noord	Eeuwige Jeugdlaan, te krappe parkeernorm gebruikt voor Elzenhagen Noord? Bouwverkeer geeft ook overlast.
Noord Oost	Elzenhagen Noord	bewoners parkeren niet op beschikbare eigen terrein maar op de openbare parkeerplaatsen of parkeren buiten de vakken
Noord Oost	Elzenhagen Noord	net buiten de blauwe zone is een hoge parkeerdruk
Noord Oost	Elzenhagen Zuid	wijkje ten zuiden van Elzenhagen Zuid (Lintemanterrein) heeft last van vreemd en langparkeerders, zorgen over toename als Elzenhagen Zuid verder wordt ontwikkeld
Noord Oost	Elzenhagen Zuid	zorgen over parkeerbehoefte Elzenhagen Zuid
Noord Oost	Nwe Purmerweg/S116	rotonde Nieuwe Purmerweg/Nieuwe Leeuwarderweg staat in de spits nu al vast, zorgen over verkeersonveiligheid als Elzenhagen Zuid is ontwikkeld
Noord Oost	Buikslotermeerplein	tarief van 1,30 voor 3 uur is nadelig voor kort parkeren, doen van kleine boodschapjes
Noord Oost	Buikslotermeerplein	zeer slechte staat van onderhoud van de parkeerterreinen op het BSMP
Noord Oost	Buikslotermeerplein	betaald parkeren op het Buikslotermeerplein is nadelig voor het winkelcentrum en voor heel Noord
Noord Oost	Buikslotermeerplein	rondom het gebied met betaald parkeren is het nu duurder om te parkeren, moet net zo goedkoop zijn
Noord Oost	Buikslotermeerplein	parkeerplaatsen staan leeg in het CAN gebied, lage parkeerdruk
Noord Oost	Buikslotermeerplein	klanten komen niet wanneer het betaald parkeren geldt
Noord Oost	Amerbos/Elpermeer	bewoners van drive inn woningen parkeren voor de deur maar dat is geen parkeerplaats, nog geen overlast, maar blijft dat zo? 40% van de parkeergarages zijn al verbouwd tot woonruimte....
Noord Oost	Amerbos/Elpermeer	veel auto's dubbel geparkeerd, gevaarlijk bij noodgevallen
Noord Oost	Amerbos/Elpermeer	garageboxen wel of niet betrekken bij vergunning/ontheffingverlening?
Noord Oost	Amerbos/Elpermeer	oostzijde van Heekweg, last van langparkeerders, parkeren buiten de vakken
Noord Oost	Amerbos/Elpermeer	hoge parkeerdruk bij Kortenhagenhuis, veel gereserveerde parkeerplaatsen (gehandicapten parkeerplaatsen)
Noord Oost	Amerbos/Elpermeer	aanwezigheid van parkeerplaatsen bij drive in woningen, de grootte van de parkeerplaatsen op straat en de grootte van de inpandige parkeervoorziening, die is te krap, dit ook in relatie met eventuele uitbreiding van parkeerregime (betaald parkeren of blauwe zone)
Noord Oost	Amerbos/Elpermeer	veel invalide parkeerplaatsen bij Kortenhagenhuis, wijkvreemde parkeerder, fietsen op de stoep
Noord Oost	Amerbos/Elpermeer	parkeerplaatsen op eigen terrein worden voor andere doeleinden gebruikt (zijn verbouwd tot woonruimte), deze bewoners parkeren op straat (niet in parkeervakken)
Noord Oost	Amerbos/Elpermeer	te weinig handhaving op fout parkeren
Noord Oost	Amerbos/Elpermeer	parkeervoorziening drive inn woning is niet meer te gebruiken als parkeergarage i.v.m. afmeting, verbouwingen etc.
Noord Oost	Amerbos/Elpermeer	bewoners van drive inn woningen parkeren in de openbare ruimte waardoor er te weinig parkeerplaatsen zijn
Noord Oost	Kampina 5	halen en brengen basisschool Boven t U

Noord Oost	stationsgebied Noord	P+R wordt in eerste instantie veel te klein gemaakt, direct voldoende capaciteit maken zodat geen overlast ontstaat in de woonwijken
Noord Oost	stationsgebied Noord	capaciteit van de P+R moet voldoende zijn
Noord Oost	stationsgebied Noord	zorgen over voldoende capaciteit P+R
Noord Oost	Rode Kruisstraat	halen en brengen basisschool Capelle + forenzen die op de bus stappen, geen handhaving op fout parkeren en foutief haal en breng gedrag
Noord Oost	Rode Kruisstraat	hoge parkeerdruk in de nacht en overlast van busjes, campers en veel vuil
Noord Oost	Purmerweg/Enkhuizerplein	veel P+R bij bushaltes, waarom geen grote P+R in Noord
Noord Oost	Only Friends	te weinig parkeer capaciteit tijdens de wedstrijden, bufferlocaties aanwijzen/afspraken in de buurt anders overlast in de woonwijken
Noord Oost	Duinluststraat	Duinluststraat meer woningen = meer auto's, nu al vol

opgehaalde signalen algemeen
betaald parkeren leidt tot lage parkeerdruk in gebied met betaald parkeren maar tot hoge parkeerdruk rondom het betaald parkeergebied
geen deals met ontwikkelaars, belang van bewoners en bestaande bedrijven, bereikbaarheid stadsdeel moet voorop staan
kijk naar vergelijkbare steden om daarvan te leren
angst over beleid dat betaald parkeren overal binnen de ring ingevoerd moet worden
meer aandacht voor scooter parkeren
blauwe zone is goed voor sociaal bezoek
2 parkeerplaatsen/vergunningen/ontheffingen per woning dan is iedereen tevreden en geen parkeerprobleem
zorgen over de gehanteerde parkeernormen in noord zijn die niet te laag?
olievlekwerking in de gebieden aan de rand van betaald parkeren of blauwe zone
zorgen over parkeerbehoefte van de nieuwbouw ontwikkelingen in Noord
zorgen over de relatie tussen OV en parkeren (bij haltes, nieuwe lijnvoering en bij metrostations)
waar gaat het winkelend publiek heen binnen noord en ook buiten noord
onvoldoende ontheffingen voor bedrijven (te lage parkeernorm voor bedrijven)
veel ouderen in Noord, slecht ter been, parkeerplaatsen in de nabijheid van de voorzieningen
parkeerplaatsen op sociaal veilige locaties, in het zicht
fietsparkeervoorzieningen zijn vol of slecht
bouwlogistiek niet goed geregeld tussen gemeente en aannemer met o.a. parkeeroverlast als gevolg
ik ben principieel tegen betaald parkeren
heel Noord een blauwe zone (weer langparkeerders) en maak goede P+R voorziening (voor langparkeerders)
indien alles betaald parkeren wordt iedere noordeling een vergunning
zichtbaarheid van het geldende parkeerregime
te weinig handhaving in de blauwe zones en op foutparkeren
bewoners worden niet of nauwelijks betrokken als een laadplek of een gehandicaptenparkeerplaats wordt aangelegd
hoe vindt de beoordeling plaats voor het toewijzen van een laadplek of gehandicaptenparkeerplaats? Bewoners betrekken

Parkeermaatregelen Amsterdam Noord 2018, vastgesteld door college van b&w op 31-10-2017

Resultaten OIS enquête panel Noord
- parkeerdrukte bij scholen, als parkeerruimte te ver weg is parkeren ouders op het fietspad en dat levert gevaarlijke situaties op (bv het Breed) - als betaald parkeren op bepaalde plaatsen wordt ingevoerd, verschuift de drukte naar aangrenzende gebieden, waarom niet voor heel noord een zelfde aanpak? Bv bewoners een vrijkaart voor 'hun' straat en lage tarieven voor parkeren buiten eigen straat.
amerbos en elpenmeer wordt druk geparkeerd door mensen die het winkelcentrum waar betaald parkeren is bezoeken
Bij Amerbos is de parkeerdruk nu al heel erg hoog. Hier is (nog) geen betaald parkeren, aan de overzijde van de Van Heekweg wel. Een aantal bewoners/bezoekers van de H. Cleynertweg en nog verder, parkeren hun auto's hier.
bij de Zamenhofstraat. Soms zie ik dat er geadverteerd wordt met gratis poarkeren en dan met de pont naar KNSM
Bij diopier aan de kant van de willem Noorlanderkade en bij de berendboeienga wordt overdag en s avonds geparkeerd;overdag door werknemers buikslotermeerplein, compleet met vouwfiets, of door leraren basisschool elzenhagen. s avonds door mense die in nieuwe wijk elzenhagen achter de scheurleerweg wonen. Dit geeft problemen met parkeren, er zijn te weinig parkeerplaatsen
Bij evenementen in het Noorderpark zijn er direct parkeerproblemen op de Buiksloterdijk en de Leeuwarderweg.
Bij parkeerplaats Molenwijk tussen Molenwijk 7 en Molenwijk 3 is enorme parkeerdruk en ontstaan er gevaarlijke situaties. Er liggen 2 basisscholen en een kinderdagverblijf en dan parkeren de bewoners uit de buurt hun auto hier ook nog. Dit geeft een aantal keer per dag echt grote problemen en levert gevaarlijke situaties op. Ook staat er al maanden een gedumpte auto die gelemaat total loss is gereden die een parkeerplaats in beslag neemt op het toch al krappe parkeerplaatsje, de politie die meerdere meldingen erover heeft gekregen doet hier niks aan. Ze zeggen dat het openbare weg is. En dat is dus het probleem dat niemand zich verantwoordelijk voelt voor deze problematiek omdat het maar openbare weg is.
Buiksloterham is groter dan getekend is, locatie Draaierweg, Slijperweg, Vuurwerkerweg, metaalbewerkerweg en poliesterweg hebben ook grote zorgen! Dit door de huidige winkelstand, route van de nieuwe klaprozenweg in de toekomst en garage houders die zich niet aan normale regels houden en schade auto's en meer parkeren op openbare plekken/ruimte. De parkeeroverlast is er het meest tijdens werktijden van 8 uur tot 18 uur. Ook kruispunt van de Febo wordt steeds drukker en er wordt in dat hele gebied slecht gehandhaafd.
Buikslotermeerplein en omgeving (CAN): Momenteel is betaald parkeren er eigenlijk niet nodig en slecht voor het wegwijnende winkelcentrum. Nog vreemder is dat de parkeertarieven in de omliggende woonbuurten hoger zijn dan die bij het Buikslotermeerplein zelf. Zeker als je bedenkt dat die omliggende buurten met betaald parkeren zijn opgescheept om te voorkomen dat bezoekers van het winkelcentrum naar die buurten zouden uitwijken. In de toekomst zal er waarschijnlijk binnen het CAN-gebied sprake zijn van grote parkeerproblemen omdat bij het ontwikkelen van de plannen geen oog is voor de realiteit. Men wil zeer veel woningen gaan bouwen en gaat er daarbij volstrekt ten onrechte vanuit dat minder dan één parkeerplaats voldoende is voor een gezin/tweeverdieners en dat voor huurwoningen helemaal geen parkeervoorzieningen nodig zijn. Helaas creëert men dus problemen i.p.v. ze te voorkomen.
de bewegwijzering naar de openbare parkeergarage van de Adamtoren is niet goed. Ik woon in Overhoeks, hier rijden regelmatig zoekende mensen die naar EYE willen en denken dat ze niet in die garage mogen staan
De in de grote winkelcentra gekozen oplossingen, 1 uur blauwe zone, of 3 uur parkeren voor € 1,30, volstaan.
De probleem gebieden zijn goed aangegeven maar ik lees niks van oplossingen. Wat de alternatieven zijn. Als ik het zo lees denk ik dat we allemaal meer pakeer geld moeten betalen of vergunningen kunnen kopen ik zie nergens pakeer garages e.d.
Dorpen landelijk noord speelt naast vermelde parkeerproblematiek van hoog autobezit bewoners de parkeerproblematiek van recreanten. In Ransdorp groot parkeerprobleem met name tijdens haal en brengen van schoolkinderen. Langs de dijk schellingwoude is toenemend parkeer te kort bij o.a. woonboten.
Er zijn ook parkeerproblemen bij het Boven IJ ziekenhuis. Daar is weliswaar een parkeerterrein maar de mensen parkeren toch in de wijk. Wijzelf hebben een parkeergarage bij het huis maar wanneer er bezoek komt is het altijd problematisch.Ziekenhuis bezoekers parkeren langs het water,op de stoep en dubbel zodat je er niet of moeilijk langs kan met de auto. Ik had verwacht dat dit wel bekend zou zijn.
Gedempt Hamerkanaal en Johan van Hasseltweg zeer hoge parkeerdruk door al die autobedrijven. Motorkade: veel buitenlandse auto's (door jachthaven?) Ook in Vogelbuurt Noord over het algemeen heel veel buitenlandse kentekens (AirB+B en/of klussers uit EU-landen?)
Heel noord! Naarmate de betaalde zones verder opschuiven, zullen de langparkeerders (van buiten Amsterdam, woonwerk) steeds meer in de woonbuurten parkeren langs de busroutes/haltes, maak van heel noord een blauwe zone met een betaalsysteem voor langparkeerders en vergunninghouders van bewoners in Adam Noord.
Het is maar wat je verstaat onder parkeerproblematiek. Persoonlijk ben ik van mening dat er veel te veel auto's en parkeerplekken zijn in Amsterdam (Noord). Ik vind dat autorijden ontmoedigd moet worden en gebruik maken van het Openbaar Vervoer belooft. Zorg voor minder parkeerplekken en 'dwing' mensen het Openbaar Vervoer in
Het probleem van het parkeren zal zich alleen maar gaan verplaatsen naar gebieden waar geen parkeergeld wordt gevraagd. Het gaat dus niet alleen om deelgebieden maar er zal voor eens en altijd een parkeerplan voor heel noord moeten worden gemaakt. Met alleen bepaalde gebieden aanwijzen kom je er niet.
Het Waterlandplein gebied aan de zijde IJdoornlaan heeft onvoldoende parkeerplaatsen
Het woongebied ten noorden van de van Hasseltweg-west, tussen Wilgenweg en Kamperfoelieweg (denk aan parkeerplekken bij Noorderparkbad) zullen ook zwaar te lijden krijgen vanaf de ingebruikname van de metro. Immers daar parkeren en dan even door het park en je bent zo op station Noorderpark -dsu raad ik aan ook deze wijk mee te nemen.
hoe meer gebieden van betaald parkeren er komen, hoe meer de parkeerproblematiek opschuift naar gebieden waar het nu (nog) geen probleem is
Huidige probleemgebieden zijn redelijk juist aangegeven. Door meer bebouwing in de toekomst zullen dan meer gebieden met parkeeroverlast ontstaan De leefbaarheid door verkeer en parkeren zal ook schadelijk zijn voor het welzijn en gezondheid van bewoners. Wordt hier wel voldoende rekening mee gehouden ????
Ik ben zelf niet in het bezit van een auto!
Ik denk dat de ringen van 400 en 800 meter misschien wel wat te krap gemeten zijn. Nu al merk je dat werknemers ruim rond rijden om een onbetaald plekje te vinden, zowel bij het CAN gebied als vanuit ndsm
Ik heb deelgenomen aan een informatieavond en wat volgens mij vaak genoemd werd maar niet benoemd staat is de huidige tariefstructuur voor winkelcentrum Buikslotermeerplein, je betaald voor 1 uur ook al sta je maar 5 minuten.
ik heb geen auto
Ik herken de gebieden die genoemd worden. Ik ben tegen betaald parkeren en hoop dat parkeren in noord gratis wort c.q. blijft. Zelf mijd ik al langere tijd het buikslotermeerplein omdat ik de parkeerkosten veel te hoog vind ten opzichte van het winkelaanbod en horeca aanbod. Als ik nu even snel sushi wil halen, moet ik meteen voor drie uur betalen. Zo absurd dat ik nu gewoon in Landsmeer boodschappen doe, met de blauwe schijf
Ik kan het niet aangeven
ik verwacht dat, ongezien de verwachtingen van de parkeerdruk, de deelraad het parkeerprobleem uit gaat smeren over heel Nieuwendam en omgeving van het metrogebied door het betaald parkeren in te voeren.
Ik verwacht parkeerproblemen in onze wijk. Ninteman-terrein, gelegen nieuwe purmerweg en buikslotermeerplein tegenover Elzenhagen. Sinds invoering betaald parkeren op bksltmplein krijgen we al parkeerders in onze straten. Ook staan er regelmatig touringscars en campers geparkeerd op de nieuwe purmerweg. Ik verwacht dat met de komst van de metro de problematiek ernstig zal toenemen. Problematiek speelt vooralsnog overdag.
In alle gebieden waar veel en hoog gebouwd zullen parkeerproblemen ontstaan, omdat er weinig parkeergelegenheid op maaiveld niveau wordt gerealiseerd. Het gaat dus niet alleen om de gebieden die liggen binnen een straal van 400 meter van een pontaanlanding maar om hele buurten/wijken, zoals Buiksloterham, het Hamerstraatgebied etc.
In de hele wijk Elzenhagen en Jeugdland zijn te weinig parkeerplaatsen. Die in Jeugdland (op de Diopter) zijn ook veeeeel te smal (outdated) voor de huidige standaard van auto's, wat dagelijkse schade oplevert. Er is te weinig handhaving bij OBS Elzenhagen op auto's die langs de weg parkeren waar dat helemaal niet mag (tijdens brengen en halen van leerlingen).
In de Rode Kruis-buurt is al jaren parkeeroverlast. Ondanks verschillende beloften vanuit het Stadsdeel (tot aan Coby van Berkum persoonlijk) wordt hier niets mee gedaan. De parkeerproblemen zijn m.i. viervoudig: Parkeeroverlast van in de omgeving werkenden, overlast van bewoners van het Plan van Gool, die in de Rode Kruisbuurt parkeren omdat dit gratis is, in tegenstelling tot Rode Kruisbuurt, mensen die hier parkeren om vervolgens met de bus door te reizen naar het centrum en het langdurig parkeren van campers, busjes, e.d.
In Tuindorp oostaan zijn te weinig parkeerplekken rondom het gebied vegastrAat kometsingel
Jisperveldstraat/Elpermeer/Amerbos Overdag
katrijpsstraat 1-35 Veel meer parkerende mensen ivm blauwe zone bij waterlandplein. Vooral overdag
Krassersstraat: dit gebied ligt net buiten de betaalzone van het NDSM-terrein, dus komt iedereen hier in de woonwijk parkeren. De wijk loopt vol bij evenementen is door buurtbewoners niet meer te pareren in de eigen wijk.
Leeuwerikstraat t/m Zwanenplein, waar het géén blauwe zone is. Daar is de parkeerdruk altijd heel hoog, maar vooral 's avonds en in het weekend. Ook staan er dikwijls buitenlandse auto's heel lang geparkeerd. Ik heb geen vergunning voor de blauwe zone omdat mijn huisdeur net na de blauwe zone is, maar zou soms willen dat mijn straat (Leeuwerikstraat) ook blauwe zone was. Als de Noord-Zuidlijn af is, wordt de druk natuurlijk nog veel hoger. Is een ondergrondse parkeergarage een optie (in de buurt van de haltes)?

Parkeermaatregelen Amsterdam Noord 2018, vastgesteld door college van b&w op 31-10-2017

Loenermark in de toekomst parkeerdruk. Na oplevering metro
Molenwijk (op dit moment zeer ernstig) Nieuwendam (rondom Beemsterstraat)
Molenwijk in zijn geheel is een parkeerprobleem ontstaan door te weinig plekken voor de bewoners die niet in de parkeer garage gaan staan. Zeker nu een vernieuwde parkeer garage (Walmolen) de auto's niet meer onder de parkeer garage mogen staan. Nu gaan de auto's van de Walmolen, Bergmolen, Torenmolen en Petmolen die niet willen betalen voor de garage, elders staan met name bij onze parkeer plaatsen van de Paltrok enz. Tevens gaan ze ook staan in de Walvis buurt en Kermispad buurt. U mag ook bellen voor meer informatie 0648215502 Freek van Raam
Molenwijk, walvisbuurt.
Nieuwe Purmerweg, westelijke deel. Bewoners parkeren niet alleen in de parkeervakken, maar ook aan de overkant, daardoor kunnen auto's elkaar niet passeren. Oplossing: parkeerverbod aan de noordkant. Beter oplossing: herinrichting: fietspad verleggen naar zuidkant (voor als Nieuwe Purmerweg op Elzenhagensingel wordt aangeloten), parkeren op wat nu het fietspad is. Noorderpark bij elk evenement in de Roze Tanker wordt in het park geparkeerd. Oplossing: doorgang verhinderen. Gesloopte paaltjes herstellen en handhaven. Buiksloterdijk te weinig ruimte voor alle huizen met twee of drie auto's. Oplossing: blauwe zone en handhaven.
Nieuwendam NoordWest, ten noorden van het gebied waar nu betaald parkeren is. Overdag wordt hier veel geparkeerd buiten de parkeervakken. Dat is meestal nog niet onveilig maar zorgt bv wel voor versmalling van de rijbaan waardoor auto's elkaar niet meer kunnen passeren. Drive-in woningen Amerbos/Elpermeer: vele garages zijn al lang niet meer in gebruik als garage. Hier is de parkeerdruk nu al laag (de bovengenoemde situatie beperkt zich tot de dwarsstraten en niet de hofjes). Als hier betaald parkeren komt is het nodig ook de bewoners van de drive in woningen een vergunning aanbieden. Er is voldoende plek voor hun auto's en een alternatief is er niet als de garage al lang geleden bv. praktijkruimte of badkamer is geworden.
Nieuwendammerdijk aan de kant van het Sluisje. 's avonds is het lastig plek vinden (is altijd zo geweest hoor), maar daardoor loopt het meerpad ook vol en soms zelfs de parkeerplek aan het einde van het meerpad (waar nu veel campers staan). Het zal wellicht niet direct te maken hebben hebben de NZ-lijn, maar ik ervaar wel een steeds drukker bezette straat de afgelopen 4 jaren.
Nieuwendammerdijk zit nu elke avond vol. Bewoners bezitten meer autos dan het aantal parkeerplekken.
Noord heeft helemaal geen parkeerproblematiek, alleen geldhonger. Er wordt problematiek gecreëerd door zelf buzz te verspreiden over problematiek zoals rond het Buikslotermeerplein en de pont op de NDSM. Ik betaal nu al jaren voor een vergunning en mijn bezoek bij de automaat voor een afspraak met de bouwer van de parkeergarage om betaald parkeren in te voeren. Er was hier altijd ruim plaats en is er nog steeds. Dit blijkt ook uit de onwil om te werken met parkeervergunningen of blauwe zone's en het echt gratis maken van het parkeren rond het buikslotermeerplein. Het wordt alleen maar duurder. Je moet nu minstens 1,30 betalen (zo de eerste 5 jaar niet omhoog gaan), ook als je maar 5 minuten geparkeerd staat. Mogelijk zullen er meer mensen rond een metrostation parkeren, maar laten we eerst eens kijken of er wel echte druk ontstaat en niet door buzz gecreëerd betaald parkeren.
noordelijk deel van de Nageljongenstraat en omgeving ivm bebouwing Scheepsbouwweg
Nu zijn er in de hortensiastraat, laterusstraat, ribesstraat en straten daar vlak omheen geen parkeerproblemen. Wel zijn er soms langparkeerders, mensen die op vakantie gaan bijvoorbeeld. Het lijkt erop dat er betaald parkeren rondom her vernieuwde mosveld ingevoerd gaat worden, dat zal de parkeerdruk verhogen, omdat mensen graag gratis parkeren. Blauwe zone zou prima zijn. Dan parkeren alleen werknemers in de wijk
omgeving Jisperveldstraat vanwege sluipparkeren
Op de Asterweg is het nu onmogelijk parkeren!
Op de Nieuwendammerdijk, hoek Waddenweg is al jaren sprake van hoge parkeerdruk, door de vestiging van de ijswinkel en nu ook door een nieuw restaurant zal de druk verder toenemen. De druk wordt veroorzaakt door bewoners zelf vooral in de avonden, huishoudens hebben vaak 2 auto's. de druk wordt overdag en ook in de avonden veroorzaakt door bezoekers aan de winkels/eetgelegenheden. de parkeerplaats op de kop van de Meeuwenlaan naast de viskraam staat ook helemaal vol, deze plek wordt ook gebruikt door bezoekers die daar hun auto achterlaten en met de bus naar het Centrum gaan
Op dit moment is het in de vogelbuurt rondom Zwanenplein, Spechtstraat Koekoeksplein, Kwartelstraat, adelaarsweg lastig een parkeerplek te vinden. Vooral in de late middag en de avond/nacht periode. Wat opvalt is dat er steeds vaker bedrijfswagens en aanhangwagens geparkeerd worden die meer dan één parkeerplaats innemen. Op de hoeken van de straten worden dan vaak auto's verkeerd en met overlast voor voetgangers geparkeerd. Daar wordt zelden of nooit op gehandhaafd.
Op geen enkele van de aangegeven plekken ervaar ik parkeer problemen. Er is in die gebieden voldoende parkeergelegenheid. Om te voorkomen dat men daar parkeert en met de pond of noord-zuidlijn de stad in gaat kan er met een maximum parkeertijd zoals blauwe zone en/of 10 ct voor maximaal 2 uur het probleem worden opgelost. Zo ervaren de bewoners er minimaal last van en kunnen wij onze boodschappen en leven voortzetten, zonder dat wij de dupe zijn van de hoge kosten.
Overhoeks en rondom A-Lab
Parkeerproblematiek in rest van de Molenwijk vanwege de nieuwbouw/gerenoveerde parkeergarage tussen de flats Walmolen, Torenmolen, Bergmolen en Petmolen. Vanwege het totaal onnodig invoeren van betaald parkeren onder de gerenoveerde parkeergarage zijn vele mensen hun auto elders in de wijk (onder/bij de overige 3 parkeergarages) gaan parkeren waardoor er dus elders in de wijk schaarste en overlast ontstaat. Het simpelweg het betaald parkeren op op genoemde locatie en men heeft weer meer plek en dus meer keuze waardoor er veel minder overlast is. De overlast/schaarste aan beschikbare parkeerplekken treedt vooral 's avonds en in het weekend op.
Parkeren bij de flats van Molenwijk is een, probleem, omdat daar onvoldoende parkeerplaatsen zijn gerealiseerd. Hier moeten parkeerplaatsen bij komen.
Plan van Gool (Benedenlang, Het Laagt, Breedveeld), de parkeerterrainen tegenover het winkelcentrum ervaren vooral in het weekend veel parkeerdruk. Rond de drie scholen, Buikslotermeerscholen, Het wespennest en Basisschool Cosmicus-Impuls is er overlast door halen / brengen van kinderen. Door ontwikkeling van CAN, de noord-zuid lijn, komst van bioscoop etc. is te verwachten, dat de drukte toe zal nemen.
Plan van Gool / Het Breed in het weekend (winkelend publiek) Het Breed, rond Cosmicus Impuls school (kinderen worden per auto gebracht die veelal van buiten de wijk komen).
Rode Kruisstraat: Er is nog een parkeerprobleem in de Rode Kruisstraat. Na het invoeren van betaald parkeren rond het Buikslotermeerplein en het Plan van Gool parkeren veel bewoners van het Plan van Gool en medewerkers van de scholen, het stadsdeelkantoor en bedrijven hun auto in de Rode Kruisbuurt. Om hieraan tegemoet te komen zijn er veel parkeerplaatsen bijgemaakt. De buurt is hierdoor een grote gratis parkeerplaats geworden. De Rode Kruisbuurt is altijd een fijne woonbuurt geweest, maar is nu sterk aan het verloederen. Buikslotermeerplein: sinds het parkeren €1,30 kost voor 3 uur, betekent dat voor buurtbewoners die de wekelijkse boodschappen met de auto doen €1,30 voor een half uur. Iers vergeten of of na het werk even snel iets te eten halen? €1,30 voor 5 minuten. Nogmaals €1,30. Dit had ook anders gekund: bijvoorbeeld het eerste uur gratis. Overigens, met het huidige abominabele winkelaanbod kan ik me niet voorstellen dat er mensen zijn die 3 uur op het Buikslotermeerplein bivakkeren.
Rond pontje IJplein kan het in het weekend druk zijn met bezoekers en toeristen die hun auto hier neerzetten. Wordt weinig gehandhaafd op de blauwe zone. Verder geen parkeer problemen.
Rondom hoofdkantoor Hema. Meer plekken creëren en een blauwe zone
s avonds omgeving loefzijde, lijzijde, voordewind onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners
TT Vasumweg richting west bij Marina Amsterdam en zijstraten naar rechts en 1e twee naar links, vanaf Marina richting west, staan vol langparkeerders van kantoren, jachthaven en pontgangers. Is beter sinds een zijde parkeerverbod heeft. Maar langparkeerders spreiden zich verder uit ook naar straten noord van de Klaprozenweg
Tuindorp buikslot en nieuwendam zullen in de toekomst te maken krijgen met hoge parkeerdruk door de verkoop van de huurwoningen. 65 Plussers vertrekken en jonge autobezitters komen er voor in de plaats. Maak wat ruimere parkeerstroken in de omgeving, er is plaats genoeg.
Vanwege de nieuwbouw 'Klein Kadoelen' verwacht ik meer parkeerdruk op de Kadoelenweg bij de Landsmeerderdijk. Is het niet van de bewoners dan wel van bezoekers. Op de Kadoelenweg wordt al veel meer geparkeerd dan zeg 10 jaar geleden. Blijkbaar hebben veel bewoners 2 auto's. Vroeger stonden de auto's alleen in de 'parkeerhavens', nu overal langs de weg.
Voor mij gaat het om de vogelbuurt. Hier is inmiddels al een aantal jaar te weinig parkeerplek. Er wordt niets aan gedaan want we moeten op dit plan wachten, maar ondertussen worden er wel boetes uitgeschreven. Ik ben hier boos over. Burgers jaren laten wachten en de oplossing kost ons straks geld!
Wanneer zijn deze problemen begonnen? Toe het betaald parkeren werd ingevoerd. Dan gaan de mensen op zoek naar gratis parkeren. Dan ontstaan "probleemgebieden". Ik snap heus wel dat betaald parkeren op sommige plekken nodig is, maar in Noord???? En dan betaald parkeren in het NDSM gebied en wel tot 11 uur!! Zo wordt de horeca in dat gebied kapot gemaakt. Op zondag wanneer de rommelmarkt in de IJhallen is. Kom op mensen is dat nou echt nodig?
waterlandplein, (volendammerweg) weinig parkeerplekken als je een boodschap moet doen. Veel langparkeerders? overdag
Winkelcentrum Banne en winkelcentrum Waterlandplein. Parkeerproblemen tijdens openingstijden winkels.
Wonen in blauwe zone, betekent dat bezoek dat langer blijft nooit in de buurt kan parkeren. Ik heb een latrelatie, als hij weekend bij mij is, kan hij nooit in de buurt parkeren. Bezoekerspas een optie??
Zonneplein en omgeving in Tuindorp Oostzaan: Kleine nauwe straatjes met weinig parkeergelegenheid tijdens voorstellingen in Zonnehuis en voor winkelend publiek, vooral op zaterdagmiddagen en -avonden.
Zuidgorsstraat. Zeker met oog op de nieuwbouw. De drukte zal voornamelijk 's avonds en in het weekend zijn.

Bijlage III: Mogelijke parkeermaatregelen binnen de gemeente Amsterdam

Voor een goed parkeerbeleid moet uiteindelijk gekozen worden uit een verschillende mix van maatregelen, die elk een eigen oplossend vermogen hebben. Hieronder staan de verschillende instrumenten beschreven, die toegepast kunnen worden in Noord. Hierbij is als vertrekpunt de huidige Parkeerverordening van de gemeente Amsterdam genomen. Deze verordening is gericht op het zo optimaal mogelijk benutten van de bestaande parkeercapaciteit in de stad. Basisregel daarbij is dat betaald parkeren het primaire uitgangspunt is voor het reguleren van parkeren. Alternatieven zijn mogelijk, maar moeten goed onderbouwd worden.

Parkeerverbod

De meest eenvoudige manier om parkeren te regelen is door het te verbieden. Een bord aan het begin van de straat of op de rand van een zone maakt duidelijk dat parkeren verboden is. Parkeren verbieden gebeurt vooral op plaatsen waar geparkeerde auto's een gevaar kunnen opleveren. Het oplossend vermogen voor een te hoge parkeerdruk is nihil: het probleem verplaatst zich.

Parkeerschijfzone ('blauwe zone')

In een parkeerschijfzone (ook wel blauwe zone genoemd) mag iedereen parkeren, maar is de duur van het parkeren beperkt. Een blauwe zone is bedoeld om het langparkeren te voorkomen, zodat de kort parkeerders makkelijk een parkeerplek kan vinden. Dit wordt vooral als positief gezien bij bijvoorbeeld lokale winkelcentra, waar bezoekers vaak voor een korte tijd (minder dan 1,5 uur) komen winkelen. Voorbeelden hiervan in stadsdeel Noord zijn nu te vinden bij het winkelcentrum Molenwijk, het Bezaanjachtplein en het Waterlandplein. Hiervoor kan ook in de toekomst nog gekozen worden. Deze gebieden zijn goed af te bakenen, klein, beperkt en op het niveau van maximaal enkele straten.

Blauwe zones worden ook toegepast in woonwijken. Hier zijn ze vaak bedoeld om buurtvreemde langparkeerders te weren. Bewoners krijgen dan een ontheffing van de parkeerduur, zodat zij wel langer kunnen parkeren. Nadeel van deze maatregel is dat in een hele wijk bezoekers van bewoners ook niet langer kunnen parkeren dan de aangegeven tijd. Ook deze groep kan eventueel een ontheffing krijgen, maar dat maakt de administratieve druk voor bewoners en gemeente weer hoger.

De handhaving van een blauwe zone is relatief duur. Handhaving gebeurt door boa's (buitengewoon opsporingsambtenaren, die ook andere handhavingstaken hebben) en de opbrengsten van boetes komen ten goede aan het Rijk.

Binnen fiscaal betaald parkeren kan op dit moment overigens ook een parkeerdurbeperking worden ingesteld bij winkelcentra, sportvelden en begraafplaatsen, via de zogenaamde fiscale blauwe zone ('10-centszone', zie betaald parkeren). Dit wordt met wisselend succes toegepast in diverse stadsdelen maar in Noord is dit een afwijkend regime wat niet aan te bevelen is. Een kleine blauwe zone instellen is veel eenvoudiger, minder ingewikkeld voor de gebruikers en minder kostbaar voor de gemeente.

Betaald parkeren

Met betaald parkeren mag iedereen parkeren in een gebied als er parkeerbelasting wordt voldaan. Dit kan via de parkeerautomaat of via een smartphone-app. Het tarief is meestal gebaseerd op de aantrekkingskracht van het gebied: hoe meer bezoekers met de auto naar een gebied willen, hoe

hoger het tarief, zodat de parkeerdruk acceptabel blijft. Betaald parkeren voor bezoekers wordt vaak gecombineerd met parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven. Zij kunnen voor relatief beperkte tarieven in de wijk parkeren.

Handhaving van betaald parkeren hoeft niet door boa's. De opbrengsten van de boetes (naheffingsaanslagen) komen ten goede aan de gemeente, waardoor de handhaving per saldo geen geld kost. De Handhavers van het stadsdeel kunnen dan andere handhavingstaken doen.

De parkeerverordening van de gemeente Amsterdam biedt ruimte aan verschillende tarief hoogtes voor bezoekers.

0,10 euro/uur:	dit tarief wordt alleen toegepast in winkelstraten, bij begraafplaatsen en sportvoorzieningen en altijd in combinatie met een parkeerduurbepering
1,30 euro/uur:	dit tarief geldt al in een aantal gebieden in Noord
1,40 euro/uur:	dit tarief geldt in delen van Nieuw-West en Zuidoost
1,80 euro/uur:	dit tarief wordt in de stad nog niet toegepast
2,40 euro/uur:	dit tarief geldt in delen van West, Oost en Nieuw-West
3,00 euro/uur:	dit tarief geldt in Westerpark, Oud-West, delen van Zuid, Centrum en Oost
4,00 euro/uur:	dit tarief geldt in delen van Centrum en de randen daaromheen
5,00 euro/uur:	dit tarief geldt in het stadshart en een deel van de grachtengordel

*Bezoekers met gehandicaptenparkeerkaart kunnen met een GA-vergunning gratis parkeren.

Variant met parkeerduurbepering

Betaald parkeren kan worden gecombineerd met een parkeerduurbepering. Hierbij moet nog wel betaald worden voor het parkeren, maar het parkeren mag nog maar 2 of 3 uur aaneengesloten gebeuren. Dit heeft een aantal voordelen:

- Het weren van buurtvreemde langparkeerders kan met een lager tarief, omdat langparkeren simpelweg niet is toegestaan.
- Bewoners mogen met een parkeervergunning wel langer parkeren (niet bij 10-cents zone!). Ook hun bezoek kan langer dan 2 of 3 uur parkeren, als gebruik wordt gemaakt van de uren van een bezoekersvergunning (niet bij 10-cents zone!).
- De handhaving ten opzichte van de blauwe zone is efficiënter: er kan digitaal (op kenteken) gehandhaafd worden en de opbrengsten van boetes komen ten goede aan de gemeente.

Er kleven ook nadelen aan een parkeerduurbepering:

- Daar waar bewoners en winkelend publiek gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen is een 10-cents zone ongewenst (je bestemd ze immers alleen voor winkelend publiek).
- Bezoekers van bedrijven hebben ook te maken met de parkeerduurbepering.
- De regeling geldt ook voor nutsbedrijven of voor bijvoorbeeld aannemers. Bij verbouwingen betekent dit dat bewoners hun bezoekersuren daarvoor moeten aanspreken.
- Deze nadelen worden groter naarmate het gebied waarvoor de parkeerduurbepering geldt groter is: de alternatieven om in de nabijheid te parkeren zijn dan beperkt.

Op dit moment is de parkeerduurbepering in woonwijken overigens nog geen vaste mogelijkheid in de parkeerverordening. Er loopt momenteel een proef in Buitenveldert. Hieruit zijn de hierboven genoemde voor- en nadelen naar voren gekomen. De evaluatie van deze proef loopt momenteel nog.

Blaauwe zone ontheffing vs betaald parkeren in Noord

Kosten ontheffing Blaauwe Zone	Kosten parkeervergunning (fiscaal)
€ 110 per 2 jaar	€ 15 per 6 maanden
€ 55 per jaar (legeskosten)	€ 30 per jaar (parkeerkosten)

- De bewoners in de huidige grote blauwe zones (van de Pekbuurt, Vogelbuurt/IJ-plein buurt zijn met de voorstellen tot betaald parkeren iets goedkoper uit (vergunning versus ontheffing);
- De handhaving van betaald parkeren verloopt door o.a. digitalisering efficiënter dan bij blauwe zones. Door goede controle vermindert de overlast van fout- en langparkeerders;
- Bij betaald parkeren geldt voor bezoekers geen parkeerduurbepanking zoals in de blauwe zone. Voor bezoekers is tevens een bezoekersregeling. Voor hen geldt een tarief dat 50% goedkoper is dan het straattarief en dat ze maximaal 30 uur per maand mogen parkeren. Zij zijn tevens niet gebonden aan een mogelijke fiscale parkeerduurbepanking;
- Een parkeervergunning biedt gebruikers meer flexibiliteit, want deze kan tussentijds worden opgezegd, met restitutie over de niet gebruikte periode;
- Een parkeervergunning voor bedrijven kost 24 euro per 6 maanden dus 48 euro per jaar, uitgifte vindt plaats volgens de stedelijke regels van de parkeer(belasting)verordening.

Belanghebbendenparkeren

Bij belanghebbendenparkeren is parkeren alleen toegestaan voor de aangewezen doelgroepen. Vaak zijn dit bewoners of bedrijven. Andere parkeerders kunnen dan geen gebruik maken van deze parkeerplekken. Belanghebbendenparkeren wordt in Amsterdam in zeer uitzonderlijke gevallen toegepast (zoals in Durgerdam). Juist omdat slechts bepaalde doelgroepen mogen parkeren, worden de parkeerplaatsen niet efficiënt gebruikt. In een gebied waar de parkeerplaatsen schaars zijn is dat onwenselijk, tenzij het enige doel is deze parkeerplaatsen alleen te bestemmen voor een specifieke doelgroep (zoals in Durgerdam).

Het nulplafond en bedrijven

In een gebied met een nulplafond worden geen bewoners of bedrijfsparkeervergunningen uitgegeven. Dit geldt per medio 2018 onder andere in de Buiksloterham, NDSM en het Hamerstraatgebied. Het nulplafond voor parkeervergunningen geldt in principe niet voor de nu aanwezige bedrijven, maar alleen voor nieuwkomers. Huidige bedrijven (en eventueel huidige bewoners) die niet beschikken over parkeerruimte op eigen terrein komen in aanmerking voor een parkeervergunning via de overgangsregeling, deze regeling houdt in:

Het invoeren van een "overgangsregeling Metaalbewerkersgebied, de Buiksloterham en het Hamerstraatgebied". Deze werkgebieden worden de komende periode getransformeerd naar gemengde woon/werkgebieden.

- vanaf 1 juli 2018 invoeren betaald parkeren
- vanaf 1 juli 2018 verlenen van bewoners en bedrijfsparkeervergunningen 1 per 10 fte
- vanaf 1 januari 2019 instellen nulvergunningenplafond voor bewoners en bedrijven
- vanaf 1 januari 2019 blijven de uitgegeven bedrijfsparkeervergunningen geldig (totdat bedrijf uit het gebied verhuist/transformeert)

De volgorde bij uitgifte parkeervergunningen voor de huidige bedrijven (en bewoners):

- 1) eerst gebruik maken van parkeerruimte / stallingsplaatsen op eigen terrein
- 2) parkeervergunning '1 per 10 fte', via overgangsregeling, voor zover niet beschikbaar op eigen terrein;
- 3) voor het overige: vrijheid om elders te huren ('bij de burens'), maar wel met consequentie voor uitgegeven vergunningen, die dan weer vervallen.

Deze methode wordt in Amsterdam gehanteerd in nieuwe gebieden en volgt uit de vigerende Parkeerverordening 2013, artikel 10 lid 7: "Het aantal op basis van dit artikel te verlenen vergunningen wordt verminderd met het aantal bij het bedrijf behorende of zich op het grondgebied van het bedrijf bevindende stallingsplaatsen en/of belanghebbendenparkeerplaatsen."