

Parkeermanifest Amsterdam

Er is een groeiend ruimtetekort in de openbare ruimte van de 19^e eeuwse wijken van Amsterdam. Het weinige publieke domein dat er is wordt steeds meer in beslag genomen door geparkeerde auto's van bewoners en bezoekers. De stad is daar niet op gebouwd. De straten staan vol. Dag en nacht. Hierdoor holt de kwaliteit van de openbare ruimte achteruit. De vele op straat geparkeerde auto's doen afbreuk aan de kwaliteit van de leefomgeving en de veiligheid van bewoners.

We leven in een tijd dat automobilititeit mag, ruimte vreten niet. Haal auto's van de straat en breng ze onder dak. Meer gebouwde parkeervoorzieningen in combinatie met andere functies voor de bewoners van deze wijken betekent minder auto's op straat en dus een betere leefbaarheid. Deze voorzieningen horen bij de standaardoutillage van een grote compacte stad. Compact bouwen vraagt om compact parkeren. Dat is ruimtewinst op straat.

De techniek is geen probleem.

Er is voldoende kennis over slimme oplossingen: ondergronds, bovengronds, mechanisch, op binnenterreinen en dergelijke. Garages kunnen bovendien zo gebouwd worden dat ze later ook voor andere doelen bruikbaar zijn. Dat is flexibel en duurzaam. Zie de Parkeercatalogus Amsterdam. Die kennis zal actiever richting bestuur, politiek, stadsdelen, media, bedrijven en burgers moeten worden uitgevent.

Ook geld is geen probleem.

Aan de ene kant bestaat veel belangstelling in de vrije markt voor de combinatie van nieuwbouw (of renovatie) en garage. Maak dat tot een plicht: elk nieuwbouw- of renovatieproject is voortaan verplicht te voorzien in een toereikende eigen gebouwde parkeervoorziening.

Aan de andere kant kan dat voor veel bewoners te duur zijn terwijl zij wel behoefte hebben aan meer publiek domein. Maak dat tot een recht: de opbrengst van parkeren op straat wordt gebruikt voor de bekostiging van herprofilering en sociale bewonersgarages in de 19^e eeuwse wijken. Parkeerinkomsten terugploegen dus om kwaliteit, veiligheid en leefbaarheid te betalen. Draagvlak verzekerd.

En bereikbaarheid is ook geen probleem. Meer gespreide parkeergarages dragen juist bij aan betere bereikbaarheid van de binnenstad én aan het terugdringen van de overdruk aan geparkeerde auto's uit de straat in de binnenstad en de andere stadsdelen. Daarbij is het slim om voor de binnenstad en de 19^e eeuwse wijken elk een eigen lijn te kiezen:

- in en om de binnenstad meer relatief grote bezoekersgarages gekoppeld aan minder maar wel betaalbare parkeerruimte op straat voor bewoners van de binnenstad met vergunning.**
- in de overige stadsdelen binnen de Ring A10 meer relatief kleine garages voor bewoners met vergunning gekoppeld aan minder maar duurdere parkeerruimte op straat voor bezoekers aan die stadsdelen.**

Als techniek, geld en bereikbaarheid geen probleem zijn, wat zijn dan wel de problemen?

Eerste probleem is één heldere lijn te trekken waarmee de lusten en lasten rechtvaardiger en efficiënter worden verdeeld. Dat betekent: parkeerinkomsten op straat inzetten voor in pandige parkeervoorzieningen. Op dit moment gaat dat geld vooral naar andere doelen en blijft weinig over voor gebouwde parkeervoorzieningen. Dat moet omgedraaid worden: parkeerbeleid is één van de sleutels voor meervoudig intensief ruimtegebruik en een leefbaar publiek domein. En is dus ook goed voor veiligheid en langzaam verkeer.

Tweede probleem is de focus. Veel aandacht gaat uit naar parkeervoorzieningen voor bezoekers in en om de binnenstad. De echte problemen spelen echter in de 19^e eeuwse wijken tussen binnenstad en de A10. Daar zijn de dichtbebouwde stadswijken waar de straat dag en nacht vol staat en verrommelt, waar nu geen ruimte op straat is voor spel, ontmoeting en langzaam verkeer en waar de gemeente de regie moet nemen. Dáár dient bij voorrang geïnvesteerd te worden in kwaliteit.

Derde probleem is actie. Er is veel onderzocht, er is veel gepraat, er is veel gerekend. Nu is het tijd om te handelen: in de 19^e eeuwse wijken, in bewonersgarages, in ruimtewinst op straat, in maatschappelijke rehabilitatie.

Bij dit manifest is een separate toelichting gevoegd.

In die toelichting wordt de balans opgemaakt van de diverse studies in de afgelopen jaren naar gebouwde parkeervoorzieningen in Amsterdam. Deze projecten zijn met steun van het Coördinatieteam Optimalisering Grondgebruik uitgevoerd. De toelichting besluit met een 10 puntenplan om te komen tot een integraal parkeerbeleid. Deze gedachtevorming is voor een belangrijk deel gebaseerd op een werksessie met deskundigen, waarvan een impressie is opgenomen in de toelichting.

Peter Heerema

LOCUS ruimtelijke verkenningen

Januari 2002

Toelichting Parkeermanifest Amsterdam

Januari 2002

Inleiding

“Auto Onderdak” zou het motto kunnen zijn voor de aanpak van parkeerproblemen van bewoners in de vooroorlogse stadswijken van Amsterdam. Niet als panacee, maar wel om een deel van de schaarse ruimte terug te geven aan stad en publiek. Het oplossen van het parkeerprobleem is één van de sleutels voor kwaliteitsverbetering van leefomgeving en openbare ruimte. De maatschappelijke rehabilitatie van deze wijken is daar zeer mee gediend.

“Auto Onderdak” betekent: 1 op 1 minder op straat parkeren en meer in gebouwde parkeervoorzieningen. Garages zijn logische en vanzelfsprekende bouwstenen in het stedelijk weefsel om de ruimtelijke kwaliteit en de aantrekkelijkheid van de stad te vergroten. Vooral in de vooroorlogse wijken is dat hard nodig. De dichtheid is daar hoog, de ruimte wordt intensief gebruikt, de straten staan vol, de stoep is smal, groen is er nauwelijks en bomen vechten tegen de bierkaai. Dit is nooit gebouwd voor auto’s.

“Auto Onderdak”, wat kunnen we daaraan doen? En: op welke wijze kan dit bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving voor bewoners?

In dit manifest worden in opdracht van het Coördinatieteam Optimalisering Grondgebruik enkele ervaringen en kansen op een rij gezet.

Auto te gast

Parkeerbeleid is één van de bouwstenen om de stad leefbaar, vitaal en bereikbaar te houden. Te veel blik op straat en dichtslibbing van wegen doen de stad en haar bewoners, bezoekers en bedrijven geen goed. De auto hoort gast te zijn en dus past haar enige bescheidenheid. Niet alleen qua ruimtebeslag, maar ook met het oog op veiligheid en overlast in de openbare ruimte.

Openbare ruimte wordt immers ook door anderen intensief gebruikt. Dat is van grote betekenis voor het functioneren van de stad. Niet alleen economisch en cultureel, maar ook sociaal als ontmoetingsplaats en directe woonomgeving voor bewoners. Die ruimte bestrijkt het hele scala aan pleinen, grachten en parken tot de straat voor de deur, de speelplek en het plantsoentje aan de overkant.

Het is het publieke domein dat samen gedeeld en gebruikt wordt. Dat stelt hoge eisen aan de kwaliteit en aan de gebruiksmogelijkheden. Een te dominante plek voor de auto doet daaraan afbreuk. Waar ruimte schaars is en intensief gebruikt wordt, zoals in de stad, is dat eigenlijk ook verspilling van

ruimte. Per slot van rekening is de auto alleen maar een vervoermiddel om van A naar B te komen. Belangrijk en vaak gemakkelijk, maar niet ten koste van andere belangen en kwaliteiten. Die andere belangen zijn in de dichtbebouwde stadsdelen vooral de belangen van de bewoners en bedrijven in de buurt. Parkeerdrukke op straat is voor hen letterlijk verspilling van leefruimte.

Parkeerbeleid

Parkeerbeleid in Amsterdam is voortdurend onderwerp van discussie tussen burgers, bedrijven en bestuur. Voor het gebruik van de meeste parkeerplaatsen binnen de ring (A10) dient betaald te worden en er lijkt altijd ruimte te weinig te zijn. Voor bedrijven, speciale doelgroepen, zoals hulpverleners, en bezoekers gelden speciale regelingen. Bewoners kunnen een vergunning krijgen. De lengte van de wachtlijsten voor parkeervergunningen is in Amsterdam een probleem. Daar wordt aan gewerkt door te kijken of de beschikbare capaciteit aan parkeerplaatsen voor bewoners en bedrijven beter kan worden benut, bijvoorbeeld door middel van een tijdelijke vergunning.

Voor de kwaliteit van de openbare ruimte is het echter beter om parkeerplaatsen op straat te vervangen door parkeerplaatsen in een parkeergarage. Uiteraard kost dat geld. De exploitatie is niet in alle gevallen kostendekkend uit te voeren. Niet alleen door particulieren, maar ook door stad en stadsdelen wordt toch gemikt op meer parkeergarages en ondergrondse parkeervoorzieningen. Het doel is om in 2005 circa 4000 parkeerplaatsen van de straat onder de grond te brengen. Dat levert het publieke domein een vrijkomende ruimte van zo'n 8 voetbalvelden op. Parkeergarages scheppen dus ruimte.

Naast de P+R terreinen aan de rand van de stad vormen de bouw van gemeentelijke publieksgarages een aantrekkelijke strategie om zowel het parkeerprobleem als de kwaliteit van de openbare ruimte aan te pakken. Wat is daar verder over bekend en hoe kan de ontwikkeling gestimuleerd worden?

Ervaringen

Het overgrote deel van het bewonersparkeren wordt nu op maaiveld opgelost. Gemikt wordt op meer gebouwde parkeervoorzieningen in combinatie met minder parkeerplaatsen op straat voor betaald kort parkeren. Op de aanleg van gebouwde parkeervoorzieningen in de stad is de afgelopen jaren met financiële steun van het Coördinatieteam Optimalisering Grondgebruik uitvoerig gestudeerd. In opdracht van dit team is ook de Parkeercatalogus van Amsterdam uitgebracht, die een leidraad biedt voor gebouwde parkeervoorzieningen in de vooroorlogse stadswijken. Met geld uit het Stimuleringsbudget Optimalisering Grondgebruik van de gemeente zijn diverse haalbaarheidsstudies uitgevoerd naar gebouwde en ondergrondse

parkeervoorzieningen. Om verschillende redenen laat de uitvoering echter nog op zich wachten. We noemen een paar voorbeelden.

Parkeren in de Fannius Scholtenbuurt

Onderdeel van de Staatsliedenbuurt en zeer dicht bebouwd. In de buurt wonen circa 6000 mensen in 4000 woningen. De wijk is gebouwd aan het begin van de 20^e eeuw. Tijdens de stadsvernieuwing is de ruimtelijke opzet van gesloten bouwblokken en de historische sfeer behouden gebleven. In het ontwikkelingsplan voor de buurt (1997-2004) wordt gemikt op een mooier aanzicht van straten en pleinen en meer ruimte voor voetgangers, fietsers, spelende kinderen en groen, dus ook: minder auto's op straat. In de meeste straten is sprake van langs parkeren aan de ene kant en schuin parkeren aan de andere kant. Kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte vraagt om een andere oplossing voor 300 van de in totaal bijna 1400 parkeerplaatsen in de buurt. In 1996 was er al een studie, onder andere naar de mogelijkheden van een garage onder de Haarlemmervaart. Bleek financieel, politiek en maatschappelijk niet haalbaar. In 1999 is in overleg met de buurt gekeken naar relatief kleinschalige gebouwde parkeervoorzieningen (40-100 parkeerplaatsen) in de nabijheid van de woningen, dicht bij de gebruikers. Spreiding van garages over de buurt betekent ook korte loopafstanden. Oplossingen werden gezocht onder de straat, de bebouwing, binnenterreinen, pleinen en het water.

Twee typen garages bleken geschikt te zijn: een conventionele garage voor 60 plaatsen onder een nieuwbouwproject en een automatische garage voor 100 plaatsen onder de straat met liften in bestaande woningen (Bentinkstraat). Uit de maanduur van maximaal fl. 120,- voor buurtbewoners voor een plaats zouden toen naar verwachting de exploitatielasten kunnen worden bekostigd. De overheid zou moeten bijspringen voor financiering van de onrendabele top, oplopend tot circa tien miljoen gulden voor de automatische garage. De kosten werden geraamd op circa fl. 85.000 per parkeerplaats. In 2000 heeft het IBA een voorontwerp gemaakt voor de ondergrondse automatische garage in de Bentinkstraat. Hierover is in 2001 met marktpartijen gesproken. Op verzoek van het stadsdeel Westerpark kwam Amstelland Ontwikkeling, inclusief alle mogelijke kosten, uit op een prijs per parkeerplaats van fl. 180.000,-. Het verschil in prijs kwam vooral door de te kiezen bouwmethode, de marktsituatie in de bouw en de bijkomende kosten. De prijs bleek onhaalbaar voor de buurtbewoners en het project werd afgeblazen. De zoektocht in de Fannius Scholtenbuurt gaat verder. Het blijft voorlopig vol op straat.

Parkeren in de Houthavens

Ook het Houthavengebied ligt in stadsdeel Westerpark. Het betreft een verouderd en deels braakliggend bedrijfsterrein dat herontwikkeld wordt. De gedempte insteekhavens worden uitgegraven en op de pieren komen ruim 900 woningen en wordt bedrijfsruimte (o.m. als broedplaats) gerealiseerd, passend binnen de ambities voor stedelijke vernieuwing. Vanwege beperkte ruimte op de pieren is gekozen voor parkeren in gebouwde voorzieningen. Dat

wordt een dubbel maaiveld. De eilanden moeten verkeersluwe gebieden worden. De verschillen in straathoogtes hebben geleid tot een combinatie van traditioneel en compact parkeren. Automatisch parkeren bleek te duur. Het verlagen van het straatniveau en compact parkeren geeft een belangrijke impuls aan de te realiseren dichtheid in het gebied. Voordeel van compact parkeren is dat het gaat om relatief kleine parkeereenheden. Voordeel van traditioneel parkeren is dat de straat in principe autovrij kan worden gehouden omdat de ingang op de kop van een pier is. Waar woningen en parkeren aan het water grenzen krijgen zij tevens de functie van waterkering. In een latere fase van het project zou bekeken worden of dubbel gebruik van parkeerplaatsen van bedrijven door bewoners in de avonduren en weekends mogelijk is.

Parkeren Plein Winterdijkstraat

Stadsdeel ZuiderAmstel heeft al geruime tijd te kampen met een chaotische en slecht leefbare situatie in het zuidoostelijke deel. Er heerst grote verkeersdrukte en de parkeerdruk in de omgeving van de Rijnstraat is groot. In 1999 is onderzoek gestart naar de mogelijkheden voor een ondergrondse parkeergarage onder het plein aan de Winterdijkstraat. Zo'n garage kan een oplossing bieden voor de parkeerproblematiek en kan bijdragen aan een aantrekkelijker en levendiger plein. Drie varianten zijn bestudeerd: een traditionele, een semi-automatische en een volautomatische garage. Uit de berekeningen kwam dat een semi-automatische garage niet exploitabel is.

Resultaat van het onderzoek was dat zowel een traditionele als een volautomatische garage stedenbouwkundig inpasbaar zijn, de parkeerdruk verlichten en de leefbaarheid verbeteren. De traditionele oplossing kost fl. 45.000,- per plaats en de volautomaat fl. 61.000,- per plaats. Een garage voor uitsluitend bewoners is dus niet haalbaar in vergelijking met de kosten van een parkeervergunning. Daarom zal vooral op bezoekers gemikt moeten worden. Bij hogere, marktconforme tarieven lijkt de garage wel haalbaar, mits voldoende bezoekers er gebruik van maken. De resultaten van de studie zijn in 2000 aangeboden aan het stadsdeelbestuur. In september 2000 nam de deelraad de conclusies over. Voor de verdere uitvoering zullen bewoners en bedrijven geraadpleegd worden.

Parkeren bij de Chassékerk

De Chassékerk staat in stadsdeel De Baarsjes. Dit stadsdeel is het kleinste en dichtstbevolkte stadsdeel van Amsterdam. De bouw dateert uit de jaren twintig/veertig van de vorige eeuw. Zo'n 35.000 mensen wonen hier op 1,64 km². Met 110 nationaliteiten is het een buurt van zeer gemengde bevolkingssamenstelling. Het IBA is in 1999 een studie gestart naar de haalbaarheid, mogelijkheden en gevolgen van een gebouwde parkeervoorziening in de Chassébuurt, bijvoorbeeld op de plaats waar de kerk staat. De reden voor de bouw van zo'n garage is vooral vanwege verbetering van de openbare ruimte ('blik van de straat') en niet zozeer vanwege tekort aan parkeer capaciteit op straat. De doelgroep bestaat dan ook vooral uit bewoners van de buurt (vaste gebruikers). Er zijn zeven varianten onderzocht

op vijf verschillende locaties met een capaciteit die varieerde van 36 tot 100 parkeerplaatsen. Uitkomst is dat de kosten per parkeerplaats variëren van fl. 55.000,- in een bovengrondse automatische garage op de binnenplaats van de pastorie tot fl. 92.000,- in een traditionele parkeergarage onder de Chassékerk. Het blijkt bovendien dat parkeerplaatsen in een automatische ondergrondse garage ongeveer fl. 10.000,- tot fl. 18.000,- goedkoper zijn dan in een traditionele ondergrondse garage. Uiteraard is bovengronds bouwen goedkoper, maar een ondergrondse garage heeft het voordeel van dubbel ruimtegebruik. Het is mogelijk om boven de garage gebouwen te realiseren, waardoor de grond boven de garage verhuurd of verkocht kan worden. Ook is de beleving van de omgeving beter bij een ondergrondse garage. Een ondergrondse automatische garage heeft dus de voorkeur. De primaire doelgroep van bewoners betaalt dan een abonnementsprijs van fl. 150,- per maand. Uit de exploitatieberekening blijkt dat de bouwkosten niet gefinancierd kunnen worden. Dit betekent dat commerciële exploitatie van de garage niet mogelijk is. Als de garage eenmaal gebouwd is, zal een positief exploitatiesaldo mogelijk zijn bij circa 60 bewonersabonnementen. Wellicht is voor de meerkosten andere financiering te vinden. Door een verbetering van de openbare ruimte zal het onroerend goed in de omgeving in waarde stijgen en daarmee zullen ook de inkomsten van de OZB toenemen. Ook is overwogen om parkeerplaatsen te verkopen.

De resultaten van het onderzoek zijn eind 2000 gepresenteerd aan de bewoners van stadsdeel De Baarsjes. Samen met het Woningbedrijf Amsterdam, bewoners en ondernemers, ontwikkelt het stadsdeel nu plannen voor verbetering van straten, huizen en het samen leven in de buurt. In mei 2001 is de Toekomstvisie voor de Chassébuurt goedgekeurd door de stadsdeelraad. Eén van de hoofdlijnen in het concept Plan van Aanpak voor de Chassébuurt is behoud van de kerk. De kerk en het pastoriegebouw worden een verzamelgebouw voor sociaal-maatschappelijke voorzieningen, gecombineerd met bedrijfjes en dienstverlening. Overwogen wordt nu een nieuw hart voor de buurt te maken aan het Witte de Withplein met nieuwbouwwoningen en een parkeergarage. De uitvoering van deze plannen staat gepland voor 2002 en vindt plaats in het kader van het Grotestedenbeleid.

Parkeren Noord-Pijp

In de Noord-Pijp is sprake van een hoge bebouwingsdichtheid en een hoge parkeerdruk. Ook zijn weinig pleinen en open ruimtes beschikbaar. In 1999 is daarom een eerste verkenning uitgevoerd naar locaties voor een parkeergarage of vergroting van de capaciteit van bestaande garages. In aansluiting is een vervolgonderzoek in gang gezet naar kleinschalige (mechanische) parkeervoorzieningen op vier locaties in bestaande bouwblokken. De doelgroep werd daarbij beperkt tot bewoners en direct belanghebbenden. De studies werden gezien als voorbeeld voor andere locaties in de Noord-Pijp waar parkeren op een vergelijkbare manier zou kunnen worden ingepast. Gekeken is naar de aanpassing van een leegstaand garagebedrijf, de optimalisering van drie traditionele garages, hergebruik van

het terrein van een bestaande particuliere garage (garage Kost) en tot slot de bouw van een ondergrondse garage in samenhang met sloop van een aantal panden en integratie in nieuw te bouwen woningen. Achterliggende gedachte was dat door de aanleg en optimalisering van parkeervoorzieningen meer verblijfsruimte voor bewoners en winkelend publiek ontstaat. Ook kan dit bijdragen aan een beter woonklimaat in de Pijp door aanleg van verblijfsruimte, groen of andere functies op het dak van parkeergarages.

De vier studies tonen aan dat optimalisering van een bestaande garage door middel van een halfautomatisch systeem, als bewonersgarage rendabel in exploitatie kan zijn met huurprijzen van circa fl. 100,- tot fl. 150,- per plaats per maand. De capaciteit van deze bestaande traditionele garages kan door halfautomatische systemen behoorlijk worden uitgebreid, namelijk tot drie keer zoveel auto's op de ruimte die normaal gesproken voor één traditionele plaats nodig is.

Daarnaast bieden automatische garages bij sloop/nieuwbouwprojecten een goede mogelijkheid om in 19^e eeuwse dichtbebouwde wijken parkeervoorzieningen te realiseren. Zo biedt een automatische garage op het terrein van garage Kost met 105 plaatsen een positief exploitatiesaldo. De kosten van de investering kunnen hier evenwel niet uit de exploitatie worden terug verdiend. Dat kan wel bij het project voor de Ceintuurbaan/Tweede Sweelinckstraat bij de goedkoopste, bovengrondse automatische variant, maar dan gelden abonnementsprijzen van fl. 375,- per maand voor bewoners en fl. 625,- per maand voor werknemers van bedrijven. Tegenvaller voor dit project (naast de kosten) is dat in 2000 het stadsdeel Oud Zuid de zaak afblies. De realisering van de parkeergarage bleek onmogelijk vanwege de daarvoor noodzakelijk aanpassing van het vigerende bestemmingsplan en het versnipperde eigendom van de te slopen opstallen, waardoor de verwerving van de grond een langdurig proces zou zijn. Ook de interferentie met de aanleg van de Noord-Zuidlijn bleek een obstakel en met name het station onder de Ferdinand Bolstraat, waardoor geen ander bouwverkeer mogelijk is voor een dergelijk groot project. Hoewel ruimtelijk en technisch gezien het dus mogelijk zou zijn om een parkeergarage op dit binnenterrein te realiseren, vormen de kosten en de juridische haken en ogen een sta in de weg. Vervolgonderzoek voor dit concrete project is dan ook niet in gang gezet. Wel worden alle uitkomsten van deze en de overige studies gebruikt als referentie voor concrete projecten in de Noord-Pijp. Met de eigenaar van garage Kost en de direct belanghebbenden wordt overlegd. Ook de garage onder de sociale woningbouw aan de Eerste Jan van der Heijdenstraat biedt goede slagingskansen voor een bescheiden optimalisering van de parkeercapaciteit. In de toekomstvisie van Oud Zuid 2000-2010 (concept 12 juni 2001) wordt daarbij gemikt op een gelijkblijvend aantal parkeerplaatsen in het stadsdeel. Kleinschalige ondergrondse parkeergarages voor bewoners zouden daaraan een bijdrage kunnen leveren. De ambitie van het stadsdeel is er daarbij vooral op gericht om als brug tussen Binnenstad en Zuidas een gewilde woonwijk te zijn voor alle leeftijdscategorieën, inkomensniveaus en culturen met een bijzondere openbare ruimte waar voldoende plaats is voor voetgangers, fietsers en kunst op straat.

Parkeren onder de Bilderdijkgracht

De voormalige tramremise en werkplaatsen van het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB) op 1,6 hectare middenin het volgebouwde stadsdeel Oud West zijn al jaren onderwerp van studie. In 1999 is na uitgebreid overleg met vele betrokkenen een breed gedragen plan voor de herstructurering van dit terrein gemaakt. Uitgangspunt was behoud van industrieel erfgoed, meer leefkwaliteit, woningbouw en meer functiemenging en sociaal-culturele voorzieningen. Deze functies brengen een vraag naar parkeerplaatsen met zich mee. De parkeerdruk is in de omgeving van het complex echter al zo hoog, dat extra parkeerplaatsen onmogelijk in de buurt gevonden kunnen worden. Bovendien was in het programma akkoord van het stadsdeel afgesproken om het aantal parkeerplaatsen in de wijk met 250 terug te brengen. Er zou dus een parkeergarage moeten komen, vooral bestemd voor de bewoners en bedrijven uit de directe omgeving. Dit, om een ongewenste autoaantrekkende werking te voorkomen. Uit onderzoek kwam vervolgens een locatie onder de Bilderdijkgracht als meest eenvoudige optie naar voren. Met stichtingskosten van ca. fl. 50.000,- per parkeerplaats zou daar een garage van 200 plaatsen gebouwd kunnen worden. De exploitatie zou evenwel slechts kostendekkend zijn bij openstelling voor niet-vergunninghouders (bezoekers). In de politiek bleek hiervoor geen onverdeeld enthousiasme. Uitbreiding van het plangebied met stadsdeeltkantoor en stadsdeelwerf zou tot een grotere financiële haalbaarheid kunnen leiden. Groen licht is gegeven aan projectontwikkelaar Sociaal Fonds Bouwnijverheid, die nu de plannen heeft uitgewerkt. De bouw start in de tweede helft van 2002. Het gaat nu feitelijk om een commercieel te exploiteren parkeergarage van 400 plaatsen. Wanneer het stadsdeel de doelstellingen met betrekking tot openbare ruimte en 'blik van straat' wil realiseren dan kunnen parkeerplaatsen tegen kostprijs worden afgenomen (circa fl. 75.000,-). Dit betekent dat het debat over de doelgroep uitgesteld is tot na de bouw van de parkeergarage en dat betwijfeld mag worden of veel bewoners dit bedrag kunnen en willen opbrengen.

Parkeren onder het Staringplein

Het Staringplein is gesitueerd in Stadsdeel Oud West. Oud-West is onderdeel van de negentiende-eeuwse gordel. Het ligt dicht bij het centrum en heeft een stedelijk woonklimaat en een goedkope woningvoorraad. De aantrekkingskracht voor jongeren –waarvan velen alleengaand- is daarom groot. Voor ouderen en gezinnen is het stadsdeel op dit moment minder aantrekkelijk. De herinrichting van het plein is bedoeld als kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte in deze buurt. Het is een van de weinige pleinen in het stadsdeel met een bijzondere functie als speelplek voor kinderen uit de buurt. Ook is het plein onderdeel van de groenstructuur van het stadsdeel. De locatie is vanwege de nabijheid van de Overtoom zeer geschikt voor een ondergrondse parkeervoorziening met circa 60 plaatsen voor doelgroepen. Dit biedt een kans om parkeerplaatsen op straat weg te halen ten gunste van de kwaliteit van de leefomgeving. De opbrengsten van de ondergrondse parkeervoorziening zullen naar verwachting maar gedeeltelijk kostendekkend zijn. De kwalitatieve 'winst' is de ruimte die vrijkomt in openbaar gebied, die als geïntegreerde ontwerpogave met een

hoog kwaliteitsniveau voor omwonenden en spelende kinderen kan worden uitgewerkt. Om die reden is een financiële bijdrage van 1 miljoen voor herinrichting van het Staringplein gevraagd aan het UNA-fonds (openbare ruimte). Het plan wordt momenteel verder uitgewerkt in termen van de voorbeeldfunctie, de planning, bekostiging en de realisatiekansen. De besluitvorming over de UNA-bijdrage wil echter niet bijster vlotten. In de raadscommissie wordt het punt elke keer doorgeschoven vanwege de volle agenda. Toch moet er in deze collegeperiode een toezegging over financiering gedaan worden, want voor de uitvoering is vervolgens maar drie jaar beschikbaar. Overigens zal de onrendabele top van een parkeergarage niet gefinancierd worden uit het UNA-fonds voor openbare ruimte. Er is ook zo'n fonds voor parkeergarages, maar daar is nog niet aangeklopt.

Parkeren onder de Singelgracht

In 1997 is door de toenmalige portefeuillehouder Openbare Ruimte/Binnenstad het idee geopperd om onder de Singelgracht parkeergarages te bouwen. Daarmee zou het merendeel van de parkeerplaatsen op straat in de binnenstad kunnen worden opgeheven. Het effect is dubbel ruimtegebruik, de mogelijkheid om de openbare ruimte een aantrekkelijker aanzicht te geven en extra ruimte voor andere functies dan het stallen van auto's. Bijvoorbeeld voor een bredere stoep, bomen, fietsenrekken en bankjes. Belangrijk uitgangspunt is dat de plaatsen in de garages leiden tot opheffen van hetzelfde aantal plaatsen op straat in het verzorgingsgebied van een garage. Ook dient de verdeling over gebruikers gelijk te zijn aan de doelgroep, die nu gebruik maakt van de op te heffen parkeerplaatsen op straat. Globaal zijn dat 70% abonnementshouders en 30% bezoekers. Zo'n verzorgingsgebied heeft in theorie een straal van 500 meter, maar is ook afhankelijk van de mogelijkheden in het voor- en natransport. In het Startdocument (februari 2000) voor onderzoek naar de Singelgrachtgarages is geraamd dat het gehele, theoretische verzorgingsgebied in totaal over 17.000 parkeerplaatsen beschikt. Dit bestrijkt delen van de Binnenstad, Westerpark, Oud West, Oud Zuid en Oost/Watergraafsmeer. Alleen in dit laatste stadsdeel is sprake van gemiddeld veel vrije parkeergelegenheid (gemiddelde leegstand 30%). In de andere stadsdelen loopt de gemiddelde leegstand van een parkeerplaats aan tegen het minimum aan vrije ruimte dat is voorgeschreven in de Parkeerverordening (10%). Daar zullen ondergrondse garages een hoge bezetting kunnen halen. Naar verwachting zouden zo'n 3000 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden op kansrijke locaties en zo'n 2400 op aanvullende locaties. Op dit moment wordt gestudeerd op een programma van eisen voor een kansrijke locatie Weteringcircuit/Vijzelgracht. Daarnaast worden Nota's van Uitgangspunten ontwikkeld voor de kansrijke locaties Weteringcircuit (zuidwestzijde of oostzijde), Frederiksplein, Huddekade en de buiten het onderzoeksgebied liggende locatie Palmgracht. Een haalbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd naar de locaties Overtoom/Bellevue en Hobbemakade. In het Startdocument werden als aanvullende locaties nog genoemd: Korte Marnixkade, Tweede Hugo de Grootstraat, De Clerqstraat en de Plantage Middenlaan. De situering aan de S-routes van en naar de Ringweg A10, de

koppeling aan het hoofdnet van het openbaar vervoer en de mogelijkheden voor ruimtelijke inpassing c.q. vormgeving van de inrit en uitrit, hebben in deze locatiekeuzes een grote rol gespeeld.

Recent is de Gemeenteraadscommissie Verkeer, Vervoer en Infrastructuur geïnformeerd over de stand van zaken. Daar zaten geactualiseerde bekostigingsvarianten bij. Het blijkt dat er een heikel dilemma is tussen rendabiliteit en tarief. Grosso modo is er sprake van òf een onrendabele top van fl. 53.000,- per parkeerplaats, òf tien keer hogere parkeerkosten voor vergunninghouders die hun parkeerplaats op straat moeten inleveren voor een garageplaats (plus een grotere loopafstand!). In het eerste geval blijft het abonnementstarief hetzelfde als nu (fl. 36 per maand in 2005). In het tweede geval is sprake van een rendabel abonnementstarief van fl. 325,- per maand in 2005. Als overgang zou gekozen kunnen worden voor een jaarlijkse tariefstijging voor abonnementshouders. Een rendabel tarief in 2014 zou in dat geval oplopen tot fl. 530,- per maand voor stadsdeelbewoners, lokale bedrijven en hun bezoekers. Loslaten van de 1 op 1 norm als oplossing zet ook weinig zoden aan de dijk en zet bovendien de doelen voor bereikbaarheid en leefbaarheid sterk onder druk. Loslaten van de doelgroepverdeling biedt wel kansen. Parkeren door bezoekers aan het grootstedelijk voorzieningenapparaat biedt de garages een rendabele grondslag voor investering en exploitatie. Maar dan lijken de bewoners en hun openbare ruimte de dupe te worden. Uitkomst lijkt nu te zijn dat in eerste instantie gemikt gaat worden op het bouwen van bezoekersgarages, waar later wellicht bewoners ook gebruik van zouden kunnen maken. Het 1 op 1 principe is daarbij in de ijskast gezet tot na de bouw. Marktpartijen zullen worden geconsulteerd over de vraag of zij belangstelling hebben om ingeschakeld te worden bij eigendom, exploitatie en beheer van de Singelgrachtgarages.

Kansen

Als we de balans opmaken dan laten de verschillende studies zien dat er nauwelijks ruimtelijk-technische problemen zijn die de bouw van meer parkeergarages in de weg staan. Ook bestaan er voldoende systemen om de ruimte in gebouwde parkeervoorzieningen intensief te gebruiken om daarmee de openbare ruimte te ontlasten van geparkeerde auto's. Dat is echter geen wondermiddel, omdat het in de meeste gevallen gaat om een fractie van het geparkeerde autobezit. Toch kunnen garages een onmisbare bijdrage leveren aan het autoluwer maken van de straat en de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, de veiligheid en de afname van hinder en overlast. Alle kleine beetjes helpen, ook al is de ruimtewinst beperkt. Een ondergrondse garage heeft daarbij het voordeel van mogelijkheden voor dubbel ruimtegebruik. Een automatische parkeervoorziening, hoewel duurder, maakt bovendien intensiever ruimtegebruik in de ondergrond mogelijk. Garages onder water zijn naar verhouding erg duur omdat het dak van zo'n garage al snel een meter of drie onder het wateroppervlak ligt, dat wil zeggen zes meter onder maaiveld. Met elke meter extra diepte stijgen de bouwkosten exponentieel. Alternatief is om de bouw van een garage te combineren met

een ruimtelijk programma boven de grond. Dat kan echter niet overal. Bij de Singelgrachtgarages kan dit bijvoorbeeld maar op een beperkt aantal plekken, zoals bij de locaties Overtoom/Bellevue, de Vijzelgracht en de Huddekade.

Daarnaast kan uit de verrichte haalbaarheidsonderzoeken geconcludeerd worden dat soms de juridische procedures met betrekking tot eigendom en wijziging van bestemmingsplannen veel tijd en vertraging kunnen kosten. Belangrijk punt daarbij is de vaststelling en communicatie over het probleem (verkeer, leefomgeving) en de relatie met probleemveroorzakers en probleemeigenaars (bewoners, bedrijven, bezoekers). Hoewel gebouwde parkeervoorzieningen een druppel op de gloeiende plaat zijn, kunnen zij toch bijdragen aan oplossingen voor problemen met betrekking tot de kwaliteit van de leefomgeving. In de binnenstad zal (vanwege de bezoekersaantrekkende betekenis van de binnenstad) de focus daarbij vooral gericht moeten zijn op oplossing van parkeeroverlast door bezoekers; in de overige stadsdelen binnen de A10 zal de focus veeleer gericht moeten zijn op het bewonersparkeren en de druk op de leefomgeving van bewoners.

Echte spelbreker is het kostenverhaal in relatie tot de doelgroep van bewoners in de volle 19^e eeuwse wijken tussen binnenstad en A10 waar de parkeerdruk op straat dag en nacht al zeer hoog is.

Gebouwde parkeervoorzieningen zijn niet goedkoop. Ook is sprake van gefragmenteerde geldstromen en worden de inkomsten uit parkeren nauwelijks teruggespoeld, noch geherinvesteerd in verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Een marktconforme tariefstelling waaruit investering en exploitatie moeten worden terug verdiend, maakt het in veel gevallen te duur voor veel bewoners. Dat is de primaire doelgroep. Centraal dilemma is dat de noodzakelijke maatschappelijke rehabilitatie van de vooroorlogse wijken in Amsterdam vraagt om verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en dus om oplossingen voor het parkeerprobleem, terwijl dit nauwelijks kostendekkend te realiseren is. Toelaten van andere doelgroepen die commercieel wellicht interessanter zijn, zoals bezoekers, levert in die stadsdelen geen soelaas op voor de parkeerdruk op straat en trekt ongewenst extra autoverkeer aan. De bewoners komen daarmee van de regen in de drup. Er zal dus in deze wijken door de overheid een sociaal parkeerbeleid ontwikkeld moeten worden (naar analogie wellicht van woningwetwoningen). Dat zou kunnen bestaan uit de financiering van gebouwde parkeeralternatieven (bijvoorbeeld mechanische garages; niet alleen ondergronds, ook bovengronds) voor parkeren op straat met het doel om de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. De financiering kan bekostigd worden uit de parkeeropbrengsten van het straatparkeren in de stad. Daar waar gebouwde parkeervoorzieningen tegen marktwaarde kan worden gerealiseerd (bijvoorbeeld bij vrije sector nieuwbouw), stimuleert de overheid de totstandkoming daarvan. Daar waar dat niet mogelijk is, investeert de overheid zelf.

Daarmee is het vraagstuk niet terug bij af. In de afgelopen jaren is veel kennis opgebouwd op technisch en financieel terrein en dat was ook nodig.

Ook zijn er voldoende ideeën over de herinrichting van de openbare ruimte, zie bijvoorbeeld de DRO- publicatie over "Amsterdam timmert aan de vloer" van maart 2001. Nu komt het aan op de vervolgslag. Die zal vooral betrekking moeten hebben op concrete beleidsontwikkeling, uitvoering, doelgroepen en de financieringsvraag.

Hoe verder?

In de komende jaren zal de ruimte voor parkeren op straat afnemen en zal het autobezit en autogebruik verder groeien. De beschikbare ruimte op straat neemt naar verwachting af vanwege voorzieningen die nodig zijn voor kwaliteitsverbetering en voorzieningen voor veiligheid en het overige verkeer (fiets, openbaar vervoer, autodelen en dergelijke). Daar tegenover staat een verwachting van circa 20% groei van het autoverkeer in de komende jaren en mogelijk een toename van het autobezit, wanneer midden en hogere inkomensgroepen zich in sterkere mate vestigen of gevestigd blijven in de stad (stedelijke vernieuwing, herstel achterstandswijken en meer differentiatie in het woningaanbod). Deze inkomensgroepen hebben gemiddeld gezien vaker een auto. Het capaciteitsprobleem dat zich nu vaak 's nachts voordoet, zal dan ook vaker overdag optreden, versterkt door toename van bezoekersverkeer, flexibeler werktijden en meer spreiding van het verkeer over de dag. Er zal dan ook in toenemende mate de wens bestaan om parkeren onder te brengen in gebouwen, de verdere slijtage en verloedering van de openbare ruimte te stoppen en de groeiende irritatie in het gebruik van de openbare ruimte te keren. Deze ontwikkelingen vragen om anticiperend beleid dat gebaseerd is op een integrale visie op parkeren en openbare ruimte.

De kern van deze visie zou kunnen bestaan uit het volgende 10 puntenplan:

1. Er komt één integraal parkeerbeleid voor Amsterdam binnen de Ring
2. Dit beleid is gebaseerd op gecombineerde doelen met betrekking tot bereikbaarheid, reductie van autogebruik en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.
3. Er is een uniforme tariefstelling en uitgifte van vergunningen, ondersteund door de bouw van (liefst ondergrondse) parkeergarages, waarbij – afhankelijk van het stadsdeel – bewoners en bezoekers de doelgroepen zijn.
4. Het gebied van Amsterdam binnen de A10 bestaat uit de binnenstad die veel bezoekers trekt (centrumfunctie, hoge opbrengstpotentie) en de overige stadsdelen, waarin de woonfunctie domineert (sociale functie, lagere opbrengstpotentie).
5. In en om de binnenstad ligt het accent op garages voor bezoekers. Bewoners parkeren daar vooral op straat. In de overige stadsdelen binnen de A10 ligt het accent op garages voor bewoners. Bezoekers

- parkeren daar vooral op straat. De parkeerdruk op straat wordt gereguleerd door een combinatie van vermindering van het aantal uit te geven parkeervergunningen en direct ingrijpen door de overheid in garagegebruik en tarifiering.
6. De historische waarde en de centrumfunctie van de binnenstad maken relatief grote ondergrondse bezoekersgarages daar noodzakelijk en wenselijk. Niet alleen is kostendekkende exploitatie mogelijk, deze garages vormen ook een inkomstenbron. Bewoners van de binnenstad kunnen – mits zij een vergunning hebben – parkeren op straat. De druk op de openbare ruimte wordt hierdoor verlicht, waardoor mogelijkheden gecreëerd worden voor een kwaliteitsimpuls en op termijn het opheffen van parkeerruimte op straat. Aan bewoners/belanghebbende vergunningshouders kan op termijn tegen een redelijk tarief een garageabonnement aangeboden worden, alsmede de mogelijkheid om een parkeerplaats in de garage in eigendom te bezitten.
 7. De maatschappelijke rehabilitatie van de vooroorlogse wijken in Amsterdam binnen de Ring vraagt om verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en maken daar relatief kleine bewonersgarages noodzakelijk en wenselijk. Tegen aanvaardbare tarieven voor bewoners zijn deze garages nauwelijks kostendekkend te realiseren. Deze garages vormen dus een kostenpost. Bezoekers in deze stadsdelen parkeren tegen hogere tarieven op straat. De druk op de openbare ruimte wordt hierdoor verlicht, waardoor mogelijkheden gecreëerd worden voor een kwaliteitsimpuls en op termijn het opheffen van parkeerruimte op straat. Aan bewoners/belanghebbende vergunningshouders kan op termijn de mogelijkheid worden geboden om een parkeerplaats in de garage in eigendom te bezitten.
 8. Er wordt gestreefd naar bundeling van alle geldstromen met betrekking tot parkeren op straat. Parkeerinkomsten worden teruggeploegd in gebouwde parkeervoorzieningen de verbetering van de kwaliteit van openbare ruimte. Ook zou dit fonds kunnen worden gebruikt voor de verevening van opbrengsten en kosten van parkeren en parkeervoorzieningen tussen de verschillende stadsdelen en de bijdrage aan de bekostiging van de herinvestering in de verbetering van de openbare ruimte in alle stadsdelen binnen de Ring, in samenhang met de beschikbare middelen voor de openbare ruimte uit het Stadsvernieuwingsfonds en het UNA-fonds.
 9. Teneinde dubbel grondgebruik te bevorderen wordt het verplicht gesteld om bij elk nieuwbouw- of renovatieproject te voorzien in een eigen en toereikende ondergrondse gebouwde parkeervoorziening. Ook wordt het verplicht gesteld om de bouw van elke ondergrondse garage te combineren met een bovengronds ruimtelijk programma.

Om dit te stimuleren worden grondprijssubsidies verstrekt dan wel worden grondprijzen niet in rekening gebracht. Bij de uitvoering van de gebouwde parkeervoorzieningen wordt gestreefd naar duurzaamheid en flexibiliteit opdat op termijn deze voorzieningen ook zonder grote ingrijpen geschikt zijn voor andere vormen van ruimtegebruik.

10. Randvoorwaarde is dat de overheid rechtstreeks moet kunnen ingrijpen in aantal uit te geven parkeervergunningen, het garagegebruik, de tarifiering en de ontwikkeling en exploitatie van garages. Om die reden verdient het de voorkeur dat garages in vormen van publiek/private samenwerking worden ontwikkeld en geëxploiteerd. In de 19^e eeuwse wijken waar gebouwde parkeervoorzieningen vooral uit oogpunt van leefbaarheid worden aangelegd, zal de overheid actief sturen en rechtstreeks moeten kunnen ingrijpen in exploitatie, bijvoorbeeld door de eigendomsrol.

Bijlage: Impressie van de resultaten van de 'Expertmeeting Parkeermanifest' (28 november 2001)

Gastheer:	Dick Bous, DiVV
Aanwezig:	Rien Hofstra, consultant Rick Batelaan, DIVV Friso Broeksma, consultant Wim van der Heide, IBC projectontwikkeling Richard Ronteltap, oud bestuurder stadsdeel Zuid Ben Boersma, consultant Jan Lankreijer, DAB Parkeergebouwen Helene de Bruine, stadsdeel de Baarsjes Peter Heerema, Locus (procesbegeleiding)
Verhinderd:	Cilian Terwindt (DRO, ziek), Wim Hafkamp (Erasmus Universiteit), Geurt van Randerat (SFB Vastgoed), Ad Jansen (Grondbedrijf), Frank Meelker (stadsdeel Zuidoost), J, van de Booren (Parkeerezaken Haarlem).
Centrale vragen:	1. wat hebben we geleerd in de afgelopen jaren? 2. wat staat ons nog te wachten voor de komende 10 jaar? 3. wat kunnen we de politiek op de korte termijn adviseren?

Blok 1: ervaringen

Input: de acht haalbaarheidsstudies en tentatieve conclusies met betrekking tot:

- relatief weinig ruimtelijke en technische problemen
- soms juridische procedures (eigendom, best.plan)
- mogelijkheden voor dubbel ruimtegebruik/programma
- hoge kosten in bestaande situaties
- bij nieuwbouw kennelijk makkelijker
- keuze doelgroep? Bewoners versus bezoekers?
- Welk belang? Parkeerdruk of kwaliteit OR?

Opmerkingen in de discussie:

- Wat is het probleem (verkeer, autobezit, leefomgeving) en wie zijn probleem eigenaren en probleemveroorzaker? Onderscheid maken in groepen: bewoners, bedrijven, bezoekers
- Te duur in sommige wijken
- Procedures en besluitvorming (bestemmingsplan) duren veel te lang (6-8 jaar)
- Heel beperkte oplossing voor de openbare ruimte
- Er is geen integrale visie op parkeren
- Er zijn gefragmenteerde geldstromen
- De inkomsten uit parkeren worden niet 1 op 1 teruggeploegd, noch geherinvesteerd in de kwaliteit van de openbare ruimte (restand is zo'n 100 miljoen)
- Gebouwde parkeervoorzieningen zijn een druppel op de gloeiende plaat

Blok 2: verwachtingen

Input: een aantal scenario-achtige schetsen van denkbare ontwikkelingen, zoals:

- autonome groei van autoverkeer: meer dan 20% groei in de komende tien jaar, waar laten we al die auto's?; minder woon-werk verkeer, meer bezoekersverkeer; meer spreiding over de dag (toeristen, openingstijden, flexibele werktijden); meer autodelen, uitbreiding openbaar vervoer, taxivervoer en fiets.
- verdere verloederding van de openbare ruimte: toenemende ontheemding, minder sociale samenhang, ontstaan van armoedewijken, toenemende irritatie in gebruik openbare ruimte, sterke veroudering/slijtage openbare ruimte.
- positieve veranderingen op de woningmarkt: verbetering/sloop overmaat aan kleine goedkope woningen, gericht verdichten en verdunnen van de bebouwing, middeninkomens blijven meer in de stad, herstel achterstandswijken (jongeren; gentrification).

Opmerkingen in de discussie:

- Toenemende wens om parkeren onder te brengen in gebouwen (veiligheid, meer ruimte op straat en voor openbaar vervoer)
- Afnemende ruimte voor parkeren voor bewoners op straat; bezoekers steeds meer aangewezen op garages
- Toenemende verevening tussen binnenstad en andere stadsdelen binnen de A10
- Juist steeds meer garages voor vaste gebruikers, zoals bewoners
- Mooiere garages

- Blijvend geen politieke meerderheid voor toename automobilititeit woon-werkverkeer en bezoekers
- Verdere tariefstijging
- Groei autobezit
- Nu is in de nacht vaak een capaciteitsprobleem; in de toekomst ook steeds meer overdag. Tast steeds erger de leefbaarheid aan, dus meer behoefte aan garages
- Meer aandacht voor parkeren op afstand
- Buiten de binnenstad steeds meer kleine automatische systemen, in eigendom bij bewoners
- Geleidelijke stedelijke vernieuwing, geen nieuwe grootschalige inhaalslag
- Druk op sociale woningbouw neemt toe, meer vraag naar kleine woningen
- Verdunde woonmilieus trekt hogere inkomensgroepen, die gemiddeld vaker en meer een auto hebben maar er ook meer voor kunnen betalen
- Blijvend geen draagvlak voor 1 op 1 beleid (opheffing op straat:parkeerplaatsen ondergronds)

Blok 3: acties

Input: onderscheid in fysieke benadering (technische en ruimtelijke mogelijkheden), functionele benadering (beheer en exploitatie, doelgroepen, financiering) en ruimtelijke benadering (omgeving, parkeerdruk, kwaliteit openbare ruimte). Tentatieve suggesties voor potentiële acties of projecten, zoals:

- combineren ondergrondse garage met bovengronds programma Stedelijke vernieuwing: verdichten/verdunden, meer sloop en nieuwbouw, minder overmaat aan kleine goedkope woningen
- verplicht stellen gebouwde parkeervoorziening bij elk (ver)nieuwbouwproject. Elk project moet zijn eigen parkeerdruk oplossen (norm). Vgl. Houthavens
- bouw van grotere garages met ingroeimodel voor bezoekers/bewoners. Vgl. Bilderdijkgracht, Singelgracht
- verkoop plaatsen aan bewoners
- verrekenen met waardevermeerdering van de buurt (OZB)
- hogere grondprijssubsidies (nu circa fl. 15.000,-)
- grotere bijdrage uit Parkeerfonds of Mobiliteitsfonds . Wat kost een plek op straat, wat levert een plek op straat op?
- hogere bijdrage uit fonds stedelijke vernieuwing en UNA-fonds, gericht op verbetering openbare ruimte
- mikken op reductie autobezit en autogebruik door bewoners/bedrijven. Transferia en mobiliteitscentra (parkeren op afstand), beter lokaal openbaar vervoer, fietsvoorzieningen, taxi, autodelen
- mikken op nieuwe organisaties. Rol corporaties? Beheermaatschappij openbare ruimte?

Opmerkingen in de discussie:

- Generieke tariefsverhoging
- 6,7, en 8 de gemakkelijkste weg, te gemakkelijk
- Verplicht stellen van garages bij nieuwbouw of renovatie
- Inkomensafhankelijke tarieven
- Differentiatie van tariefstelling per straat voor bewoners (nadeel: kleinere gebieden leiden tot leegstand of te weinig ruimte)
- Loslaten norm van 1 parkeerplaats per bewoner in bestaande wijken
- Kleinschalige zelfgefinancierde parkeervoorzieningen bij nieuwbouw en verbouw
- Optimaliseren op straat ten behoeve van bewoners mbv vergunningen
- Ondergrondse megaparkeergarages voor bezoekers en duur kortparkeren; ingroeimodel?
- Opzetten van een kennis- en informatiecentrum
- Bijscholen nieuwe raadsleden en journalisten
- 1 parkeerpot voor de gehele stad
- automobilititeit beperken en autodate, fiets en openbaar vervoer stimuleren en meer autoverhuur
- meer experimenteren
- auto intensieve bedrijven uitplaatsen naar Almere
- nieuw woningtoewijzingsbeleid (andere woon werk balans)
- strikter vervoermanagement
- binnenstad hoge opbrengstpotentie (bezoekers), buiten binnenstad niet
- aanpassen parkeervergunningenbeleid aan reële capaciteit
- nieuwe mechanismen voor verevening. Probleem is de dekkingsbron voor ontwikkeling en exploitatie. Is verdelingsvraagstuk (grootweg fl. 50.000,- pp)