

Conclusies

De meeste bewoners pleiten voor belanghebbenden parkeren. Het is een haalbare oplossing voor verschillende vormen van parkeeroverlast. Dit type oplossing komt tegemoet aan de wens van bewoners dat als zij een vergunning hebben dan ook redelijk dichtbij de woning kunnen parkeren. Dat geldt zeker voor mensen met een bewegingsbeperking die hun mobiliteit kunnen behouden door het gebruik van de auto.

Andere oplossingen passeerden: zoals een zijde van de straat niet beschikbaar stellen voor dagkaarthouders maar uitsluitend reserveren voor bewoners. In het verleden heeft een proef uitgewezen dat het werkte.

Een heel andere suggestie is: het Gershwinplein als parkeerlocatie voor Zuidasmedewerkers aan te merken.

Naast de parkeeroverlast rondom VU, VUmc blijkt dat er ook andere plekken in Buitenveldert zijn die soms met tijdelijke soms permanente parkeeroverlast kampen zoals bij *Geervliet* achter de Van Leijenberglaan. In het laatste geval zijn verstrekte parkeervergunningen aan winkeliers (Gelderlandplein) en de politie medewerkers debet aan de hoge parkeerdruk. .

Bewoners aan De Boelelaan bij Zuidwende (zorgservice complex) ervaren ook parkeeroverlast waardoor bezoek van artsen of verpleging wordt bemoeilijkt. Dat geldt ook voor bewoners verderop aan De Boelelaan waar de ventweg vol staat met dagkaarthouders. En voor bewoners van Asingaborg is dit geen onbekend verhaal. (hoek Buitenvelderstelaan- De Boelelaan). Bewoners en hun bezoek vinden soms geen of pas na rondjes rijden een parkeerplek bij hun woning.

Het voorstel van BPZ om bloktijden (van 9-14.00 en 15- 19.00) te introduceren wordt alleen geschikt geacht voor locaties bij het Amsterdamse Bos. De aanwezigen zijn er niet van overtuigd dat Zuidaswerkers door die knip in tijd elders gaan parkeren. Het parkeren op straat blijft stukken goedkoper dan in de P-garages. Verder verwacht men evenmin dat Zuidaswerkers en VUmedewerkers allemaal in de P-garages gaan parkeren, ondanks dat er in de toekomst een veel ruimer aanbod aan P-garages komt (VU, ACTA, Beethoven). P-garages zijn en blijven duurder. Kosten zijn richtinggevend voor het parkeergedrag.

Dienst Zuidas heeft recent een convenant Bereikbaarheid Zuidas afgesloten met verschillende bedrijven; veel bedrijven proberen het reizen per OV en autodelen te promoten maar het gaat met kleine stapjes.

Kortom:

1. Eigenlijk zijn er voldoende parkeerplekken in de buurten voor bewoners en hun bezoekers, maar omdat Zuidasbezoekers en Zuidaswerkers de goedkoopste plekken zoeken, stijgt de parkeeroverlast in sommige buurten enorm.
2. Vanuit dienst Zuidas is men wel in gesprek gaat met de bedrijven over vervoersplannen, maar gedragsverandering is een moeizaam proces.
3. Gedragsbeïnvloeding (ontmoediging) is een van de laatste instrumenten. Vanaf de Arena bijv. kan iedereen makkelijk bij de VU komen.
4. Het instellen van belanghebbende parkeren voor bewoners en behoud van bezoekerskaarten heeft de voorkeur van bewoners.

Portefeuillehouder Marco Kreuger laat weten dat hij wat parkeermaatregelen betreft afhankelijk is van de ruimte die het stedelijke Parkeerbeleid, opgesteld door Van Poelgeest, biedt. In het overleg met de centrale stad zal hij de wensen van bewoners meenemen.

Cisca Griffioen stelt een brief op met de problemen en oplossingen voor de parkeeroverlast en stuurt die aan de deelraad Zuid en aan de Centrale Stad.