



**Gemeente
Amsterdam**

Beleidsvoornemen: invoeren betaald parkeren in Sloterdijk II, Slotermeer, Osdorp, Ookmeer, Nieuw-Sloten, De Aker en De Punt



Notweg (Foto: Edwin van Eis, 2018)

Besluit college van B&W: 8 november 2022
Inspraakprocedure: 20 november – 20 januari 2023

Gemeente Amsterdam
Verkeer en Openbare Ruimte
Kenniss en Kaders / Parkeerbeleid

Inhoud

1 Vrijgave voor inspraak: invoeren van betaald parkeren in Sloterdijk II, Slotermeer, Osdorp, Ookmeer, Nieuw-Sloten, De Aker en De Punt	3
2 Uitbreiding van betaald parkeren: uitgangspunten en doelstellingen	6
2.1 Verlaging van de parkeerdruk en parkeeroverlast	6
2.2 Het mogelijk maken van gebiedsontwikkeling en woningbouw	6
2.2.1 <i>Woningbouw in Nieuw-West</i>	7
<i>Uitgelicht: Lodewijk Van Deysselbuurt, Slotermeer (700 woningen)</i>	7
<i>Uitgelicht: Osdorp</i>	8
<i>Uitgelicht: Schinkelkwartier (11.000 woningen)</i>	8
2.3 Bescherming van wijken tegen het 'waterbedeffect'	8
2.4 Het gelijktrekken van het parkeerregime: parkeerregulering met betaald parkeren en geen blauwe zone	9
3 Invoeren en aanpassen betaald parkeren: hoe en wat?	12
3.1 Uitbreiding van betaald parkeren in Sloterdijk II, Slotermeer, Ookmeer, Osdorp, Nieuw-Sloten, De Aker, De Punt en Bok de Korverweg	12
3.2 Bloktijden van betaald parkeren	13
3.2.1 Slotermeer, Osdorp, Nieuw-Sloten, De Aker en De Punt: van 09.00 uur tot 19.00 uur (ma – za)	13
3.2.2 Bok de Korverweg / Tom Schreursweg, sportpark Ookmeer, sportcentrum Sloten, Sloterdijk II en Bedrijventerrein Osdorp: van 09.00 uur tot 19.00 uur (ma – vr)	13
3.3 Uitbreidingsgebieden: €1,60 per uur	14
3.4 Tarief bewonersvergunning: €35,45 (per 6 mnd), ook voor vergunninghouders van omgeving Plein '40 – '45 en Osdorpplein	15
3.5 Maximaal 2 vergunningen per huishouden en 1 bedrijfsvergunning per 5 werknemers	15
3.6 Parkeerplaatsen op eigen terrein worden in mindering gebracht op het aantal te verlenen vergunningen	15
3.7 Een bezoekersregeling van 150 uur per kwartaal tegen het kortingspercentage van 65%	17
3.8 Vergunninggebieden en deelvergunninggebieden	17
3.9 Het instellen van een vergunningsverleningsregeling waarmee alle bewoners die op het moment van de invoering van betaald parkeren één of meerdere auto's hebben direct een parkeervergunning krijgen (maximaal twee per huishouden)	18
3.10 Meten van de parkeerdruk een jaar na implementatie van betaald parkeren	19
4 Planning en inspraakprocedure	20

1 Vrijgave voor inspraak: invoeren van betaald parkeren in Sloterdijk II, Slotermeer, Osdorp, Ookmeer, Nieuw-Sloten, De Aker en De Punt

In het onderstaande kaartje is weergegeven in welk gebied het college van B en W betaald parkeren wil invoeren of aanpassen. De belangrijkste bestanddelen van het voornemen zijn:

Algemeen

- Betaald parkeren wordt ingevoerd in Sloterdijk II, Osdorp, Ookmeer, Nieuw-Sloten, De Aker, De Punt en (een deel van) Eendracht;
- De blauwe zones in Slotermeer, Osdorp, Park Haagseweg, Pieter Calandlaan en Tussen Meer worden opgeheven en vervangen door betaald parkeren;
- Het tarief van de bestaande gebieden met betaald parkeren rond Plein '40-'45 en Osdorpplein wordt gehandhaafd (tarief 6: €2,80 per uur);
- Voor alle uitbreidingsgebieden gaat tarief 7 gelden: €1,60 per uur;
- Voor alle gebieden gaan de bloktijden gelden van 09.00 uur tot 19.00 uur van maandag t/m zaterdag behalve voor:
 - o de parkeerplaatsen rondom de sportvelden van Eendracht, Ookmeer, Sloten, Sloterdijk II en bedrijventrum Osdorp waar alleen op doordeweekse dagen betaald parkeren van kracht wordt (van 09.00 uur tot 19.00 uur).
- De tarieven en bloktijden van de bestaande gebieden met betaald parkeren (Plein '40 – '45, Osdorpplein, Slotervaart en Overtoomse Veld) blijven gehandhaafd;
- De vergunningstarieven van Plein '40 – '45 en omgeving Osdorpplein worden verlaagd van €51,51 naar €35,45 per zes maanden, omdat deze gebieden onderdeel worden van een groter vergunninggebied.

Bewoners

- Bewoners komen in heel Nieuw-West in aanmerking voor maximaal twee parkeervergunningen, als twee auto's op naam zijn geregistreerd en geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn of een o-vergunningplafond¹ van kracht is;
- Voor alle gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd gaat het vergunningstarief van €35,45 (*) per zes maanden gelden voor een eerste bewonersvergunning en €88,63 (*) per zes maanden voor een tweede bewonersvergunning;
- Voor alle gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd is de bezoekersvergunning beschikbaar, waarmee bezoek tegen 65% korting van het geldende uurtarief kan parkeren (max 150 uur per kwartaal);
- Bewoners die mantelzorgbehoefte hebben komen in aanmerking voor een mantelzorgvergunning. Deze kost €17,73 (*) per zes maanden.

Bedrijven en instellingen

- Bedrijven komen in aanmerking voor maximaal 1 bedrijfsvergunning per 5 fte, als geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn of een o-vergunningplafond van kracht is;
- Voor de gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd gaat voor de bedrijfsvergunning het vergunningstarief van €56,72 (*) per zes maanden gelden.

¹ Met de vaststelling van een o-vergunningplafond worden geen bewoners- of bedrijfsvergunningen verleend. Dit geldt voor alle nieuwbouwprojecten.

Zorg- en onderwijsinstellingen, politie, huisartsen en verloskundigen

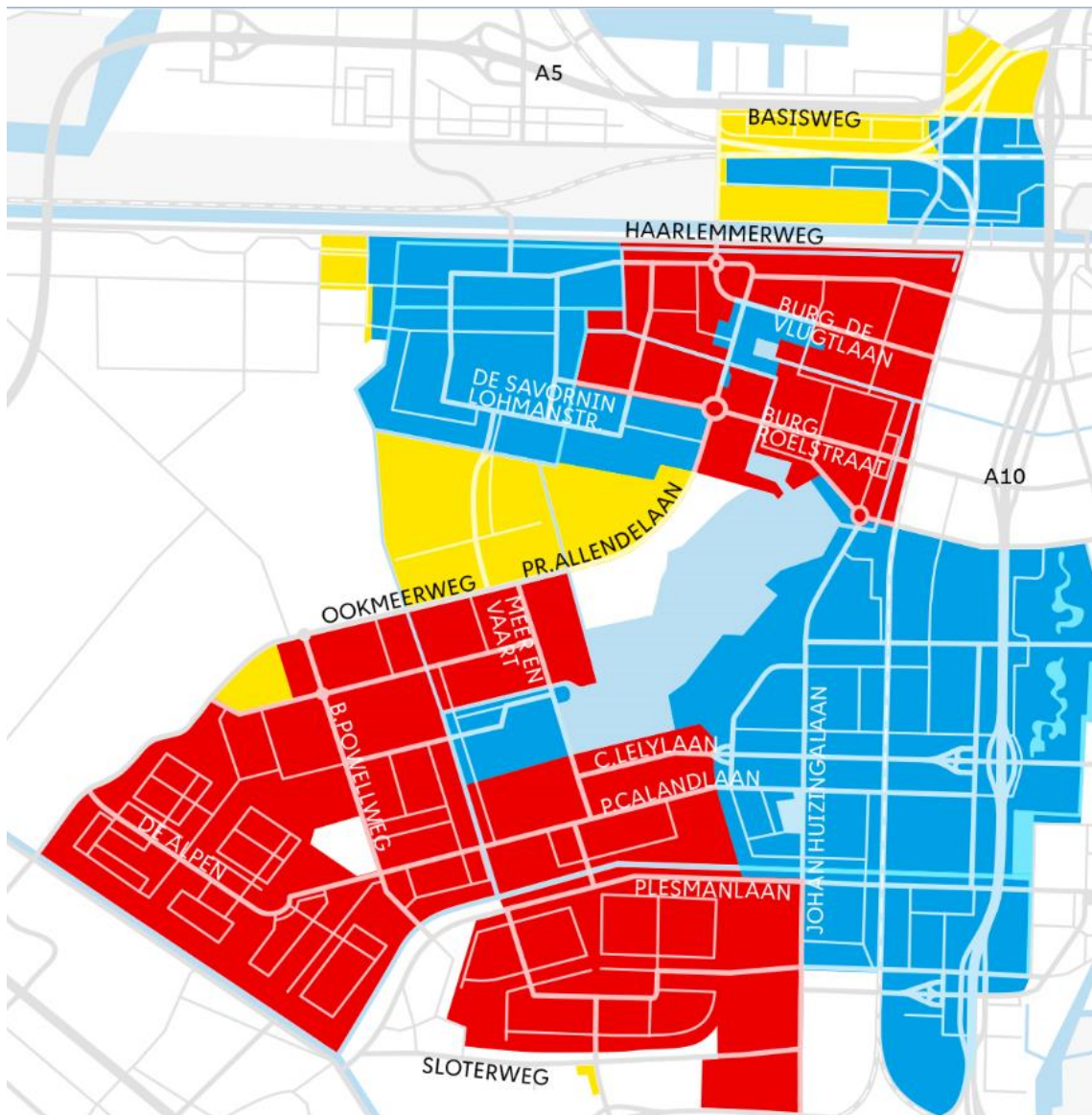
- Zorginstellingen, onderwijsinstellingen (basis- en voortgezet onderwijs) en een bureau van de Regionale Eenheid Amsterdam komen in aanmerking voor maximaal 1 maatschappelijke vergunning per 5 fte² (dit is extra bovenop het aantal bedrijfsvergunningen dat aangevraagd kan worden). Het tarief van deze vergunning is gelijk aan het tarief van een bedrijfsvergunning;
- Hulpverlenersvergunningen (huisartsen en verloskundigen) zijn in heel de stad geldig en dus ook in de uitbreidingsgebieden van Nieuw-West.

Gehandicaptenvergunning (GA-parkeervergunning)

- Een bewoner of een bezoeker met een Europese gehandicaptenparkeerkaart komt in aanmerking voor een GA-parkeervergunning. Met deze parkeervergunning kan in heel Amsterdam (en dus ook in de uitbreidingsgebieden van Nieuw-West) worden geparkeerd (de vergunning is gratis).

() prijspeil 2023: vergunningtarieven worden jaarlijks geïndexeerd.*

² Scholen komen daarnaast in aanmerking voor vier extra maatschappelijke vergunningen



- HUIDIGE GEBIEDEN MET BETAALD PARKEREN
- UITBREIDING BETAALD PARKEREN
TARIEF €1,60 PER UUR, MA-ZA 09.00 - 19.00
- UITBREIDING BETAALD PARKEREN
TARIEF €1,60 PER UUR, MA-VR 09.00 - 19.00

Kaartje 1 – voorstel tot uitbreiding en wijziging van betaald parkeren in Nieuw-West.

2 Uitbreiding van betaald parkeren: uitgangspunten en doelstellingen

2.1 Verlaging van de parkeerdruk en parkeeroverlast

De parkeerdruk is het aantal geparkeerde auto's afgezet tegen het aantal parkeerplaatsen. Is de parkeerdruk rond 90% dan zijn 90 van de 100 parkeerplaatsen bezet. In de praktijk is de parkeerdruk nooit evenredig over de verschillende wijken verdeeld. In sommige straten zijn vrijwel alle parkeerplaatsen permanent bezet, terwijl in andere straten nog ruimte beschikbaar is. In het algemeen geldt dat als de parkeerdruk rond de 90% is, er parkeer- en verkeersoverlast ontstaat. Dit is overlast die wordt veroorzaakt door automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplaats (zoekverkeer). Extra autoverkeer door de buurt verslechtert de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de luchtkwaliteit. Een hoge parkeerdruk leidt er ook toe dat een buurt minder goed bereikbaar wordt voor mensen die slecht ter been zijn. Ook is bij een hoge parkeerdruk in toenemende mate sprake van foutgeparkeerde auto's. Dit zijn auto's die op het trottoir of in het groen staan geparkeerd of die gevaarlijk staan geparkeerd, bijvoorbeeld bij een kruising. Foutgeparkeerde auto's kunnen in sommige gevallen de toegankelijkheid belemmeren van een wijk voor de nood- en hulpdiensten, bijvoorbeeld als de brandweer er niet met groot materieel langs kan. Invoeren van betaald parkeren, oftewel het 'beprijzen' van parkeren, leidt tot een zekere 'vraaguitval'. Wordt de vraag naar parkeerruimte minder dan wordt ook de parkeerdruk lager.

Het invoeren van betaald parkeren draagt dan ook in belangrijke mate bij aan het weren van langparkeerders die niet gebonden zijn aan de buurt. Het gaat bijvoorbeeld om reizigers van Schiphol die hun auto in Nieuw-West parkeren, forenzen, bewoners die op de wachtlijst staan in de centrumgebieden of bestelwagens die langdurig worden achtergelaten. Daarnaast kan met de verlening van parkeervergunningen het aantal auto's per huishouden worden beperkt, en daarmee de claim op de openbare ruimte.

2.2 Het mogelijk maken van gebiedsontwikkeling en woningbouw

De mogelijke toename van de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling van nieuwbouwprojecten is een belangrijk argument voor het invoeren van betaald parkeren. In Nieuw-West is op een aantal locaties (sloop)nieuwbouwprojecten geprogrammeerd. Als de bewoners van deze nieuwe complexen op straat parkeren leidt dit tot een onwenselijke toename van de parkeerdruk. Dit leidt tot (nog grotere) parkeerproblemen op straat (de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners wordt feitelijk op straat afgewenteld) én het leidt tot problemen met betrekking tot de exploitatie van inpandige parkeervoorzieningen. Het is immers aantrekkelijker om gratis op straat te parkeren dan betaald op eigen terrein of in een inpandige voorziening. Ten gevolge hiervan komt een aantal projecten slecht tot ontwikkeling. Een belangrijke toetsingsgrond voor het verlenen van een omgevingsvergunning is immers dat sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening³. Zonder goede parkeermaatregelen is het de vraag of daaraan wordt voldaan. Met een betaald parkeren regime op straat kan dit worden gewaarborgd.

³ Zie artikel 2.12 van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (WABO)

Bewoners van nieuwbouw en/of transformatieprojecten worden immers – op grond van de Nota Parkeernormen - uitgesloten van parkeervergunningverlening.

Nota Parkeernormen: Geen parkeervergunningen beschikbaar voor nieuwbouwwoningen

In de Nota Parkeernormen Auto (d.d. 29 november 2017), heeft de gemeenteraad vastgesteld dat voor nieuwbouwwontwikkelingen geen parkeervergunningen beschikbaar zijn. Deze uitsluiting geldt ook voor de nieuwbouw die buiten de zones van betaald parkeren liggen en die is vergund na de vaststelling van de Nota Parkeernormen. De uitsluiting van nieuwbouw wordt, door middel van een 'o-vergunningplafond', in het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening geregeld. Met de vaststelling van een o-vergunningplafond worden geen bewoners- of bedrijfsvergunningen verstrekt. Speciale vergunningen, zoals mantelzorg-, gehandicapten-, hulpverleners-, maatschappelijke- en bezoekersvergunningen vallen niet onder het vergunningenplafond en worden daarom wel verleend.

De ruimtelijk onderbouwing

Voor sociale- en middeldure huurwoningen geldt een parkeernorm tussen de 0 en 1 parkeerplaats per woning. Ontwikkelaars van deze woningen hebben daarmee de vrijheid om weinig tot geen parkeerplaatsen op eigen terrein te maken. Betaald parkeren en de uitsluiting van vergunningverlening (door instelling van een o-vergunningplafond) is daarom een belangrijke prikkel voor ontwikkelaars om parkeerplaatsen op eigen terrein te maken. Worden geen parkeerplaatsen gemaakt dan kunnen de toekomstige bewoners feitelijk geen auto hebben, er zijn immers geen parkeerplaatsen op eigen terrein noch parkeervergunningen beschikbaar. Bij woningbouw in gebieden zonder betaald parkeren werkt deze prikkel minder goed. In die gebieden kunnen bewoners immers gratis parkeren op straat. Tevens bemoeilijkt dit de verhuur van garageplekken als deze wel zijn gerealiseerd. De parkeerdruk in de buurt zal hierdoor stijgen. Bij kleinschalige ontwikkelingen in buurten met een bescheiden parkeerdruk hoeft dit geen probleem te zijn. Bij grootschalige ontwikkelingen kan dit tot parkeeroverlast leiden.

Parkeerregulering nodig als de parkeerdruk tot boven de 90% stijgt

Wordt de parkeerbehoefte op straat afgewenteld dan is er een risico dat de rechter oordeelt dat geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het woningbouwproject kan hierdoor worden vertraagd. In de Nota Parkeernormen is om deze reden opgenomen dat: "Als door ontwikkelingen in het gebied de parkeerdruk tot boven de 90% stijgt, (dan) kan het nodig zijn om een vorm van parkeerregulering in te voeren. Hierbij is het van belang om de afweging over de noodzaak van een vorm van parkeerregulering al in de planfase te maken".

2.2.1 Woningbouw in Nieuw-West

Nieuw West groeit. In de periode tot 2040 worden 25.000 woningen en 75.000 extra arbeidsplaatsen gerealiseerd, voornamelijk in de Ringzone en het Schinkelkwartier, maar ook rond het Osdorpplein, in Geuzenveld/Slotermeer en op het Business Park Amsterdam Osdorp. Met deze groei wordt de druk alsmaar groter op de gebieden waar het parkeren niet is gereguleerd. Met andere woorden, daar waar het parkeren gratis is zal de parkeervraag toenemen als het aantal woningen en arbeidsplaatsen in de omliggende omgeving toeneemt. Ten gevolge hiervan ontstaat parkeeroverlast en een verslechtering van de leefbaarheid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid.

Uitgelicht: Lodewijk Van Deysselbuurt, Slotermeer (700 woningen)

De Lodewijk van Deysselbuurt is het gebied tussen de Burgemeester Röellstraat – Slotermeerlaan – Du Perronstraat – Heksenpad. De kwaliteit van veel woningen laat te wensen over. Daarom heeft

de gemeente samen met bewoners en de woningbouwcorporatie een uitgebreid vernieuwingsplan gemaakt voor de buurt. Dit plan is op 23 december 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Hoofdpunten uit het plan zijn:

- Verbeteren kwaliteit en duurzaamheid van de woningen door renovatie van 650 woningen en sloop van 512 woningen en bouw van 1200 nieuwe woningen.
- Van de buurt een gemengde buurt maken met verschillende woningtypen.
- Het absolute aantal sociale huurwoningen in de buurt blijft hetzelfde, terwijl er ongeveer 700 middeldure en vrije sector woningen bijkomen.
- Betere en meer passende voorzieningen in de buurt. Denk bijvoorbeeld aan een nieuwe alles-in-één basisschool ter vervanging van de bestaande school en een nieuw jongerencentrum/talenthuis.
- Meer ruimte voor ontmoeten, spelen en meer toegang tot groen in de buurt.

Uitgelicht: Osdorp

In Osdorp, waaronder de Wildemanbuurt, zijn honderden nieuwe woningen geprogrammeerd. Deze woningen brengen - op basis van het gemiddelde autobezit in Amsterdam - een extra parkeervraag mee van honderden auto's. Voor de vrije sectorwoningen geldt dat er een verplichting is tot het maken van parkeerplaatsen op eigen terrein, maar deze verplichting geldt niet voor sociale- en middeldure huurwoningen. Als bij dit type woningen geen parkeerplaatsen op eigen terrein gemaakt worden dan leidt dit tot een sterke toename van de parkeervraag in de openbare ruimte. Bij realisatie van het project is het aannemelijk dat de meeste auto's in de buurten Wildeman en Meer en Oever worden geparkeerd (dicht bij de nieuwe woningen). Ten gevolge hiervan zal meer worden foutgeparkeerd en er zal meer zoekverkeer ontstaan (bewoners en bezoekers die door de buurt rijden op zoek naar een parkeerplaats). Dit gaat ten koste van de leefbaarheid, de luchtkwaliteit, de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

Uitgelicht: Schinkelkwartier (11.000 woningen)

Op 22 december 2020 heeft het college van B en W de plannen voor de toekomstige stadswijk Schinkelkwartier vrijgegeven voor inspraak. Schinkelkwartier, een gebied op de grens van Nieuw-West en Amsterdam Zuid, bestaat nu vooral uit kantoren en bedrijven. De komende 25 jaar gaat dat veranderen. Er komen 11.000 woningen bij en het wordt een duurzame stadswijk, met veel groen en water, die goed bereikbaar is met openbaar vervoer en met de fiets. Door transformatie en verdichting van het Schinkelkwartier wordt in de toekomst ruimte gemaakt voor ongeveer 22.000 inwoners en 44.500 arbeidsplaatsen.

2.3 Bescherming van wijken tegen het 'waterbedeffect'

Bij de invoering van betaald parkeren speelt altijd de vraag of omliggende buurten last krijgen van parkeerders die uitwijken; het zogenaamde waterbedeffect. Bij de invoering van betaald parkeren in een relatief klein gebied is de kans dat dit waterbedeffect in de aangrenzende wijk optreedt groot. De gemeente heeft dit in verschillende besluitvormingstrajecten ondervonden. Zo bleek bij de uitbreiding van het betaald parkeren in Amsterdam Noord (2018) dat ernstige parkeerproblemen ontstonden in Tuindorp Buiksloot en Blauwe Zand. Als gevolg daarvan heeft de gemeente met spoed aanvullende maatregelen moeten treffen. Ook bij de uitbreiding van betaald parkeren in Geuzenveld (2022) zijn verschuivingen waargenomen en klachten binnengekomen (onder meer uit Slotermeer en Eendracht, rond de sportvelden).

2.4 Het gelijktrekken van het parkeerregime: parkeerregulering met betaald parkeren en geen blauwe zone

Blauwe zones (parkeerschijfzones) zijn ingevoerd in Slotermeer, Osdorp Zuidoost, Park Haagseweg en in een aantal winkelstraten (Pieter Calandlaan en Tussen Meer). Bewoners en ondernemers kunnen voor deze gebieden een ontheffing aanvragen, waardoor geen parkeerschijf nodig is en langer kan worden geparkeerd dan de gemaximeerde parkeertijd.

Als gevolg van deze besluitvorming zijn als het ware 'eilanden' ontstaan van verschillende parkeerregimes. Dit komt de eenduidigheid van het beleid niet ten goede (zoals dat in grote mate wel het geval is de rest van de stad). De handhaving is hierdoor minder efficiënt en de uitvoering (bijvoorbeeld de verlening van enerzijds parkeervergunningen en anderzijds ontheffingen) loopt over verschillende schijven en is daardoor relatief duur. Harmonisatie van het parkeerbeleid leidt daarnaast tot verbeterde communicatie naar de parkeerders en het leidt ertoe dat er meer uitwijkmogelijkheden zijn voor bewoners en ondernemers. Een bewoner met een ontheffing voor een blauwe zone kan daarmee immers niet terecht in een naastgelegen gebied waar betaald parkeren geldt (en vice versa).

Blauwe zones zijn bedoeld om kortparkeren te stimuleren en langparkeren te ontmoedigen. Zodoende kan een hoge 'turn-over' worden bewerkstelligd waarmee de beschikbare parkeerplaatsen voor zoveel mogelijk parkeerders beschikbaar zijn. Het gaat hierbij om bezoekersaantrekkelijke locaties waar een beperkt aantal parkeerplaatsen voor zoveel mogelijk kort verblijf wordt ingezet. Het doel hiervan is om zoekverkeer tegen te gaan en de beschikbare parkeer capaciteit gericht in te zetten voor bepaalde voorzieningen. Dit achterliggende doel maakt een blauwe zone niet geschikt voor een heel groot aantal parkeerplaatsen in een woonwijk. Er is immers geen reden om een parkeerregime in te stellen dat alleen kort verblijf faciliteert. Bewoners hebben tenslotte per definitie geen kort verblijf in hun eigen buurt. Om deze reden zijn in de reeds ingestelde blauwe zones in woonbuurten dan ook ontheffingen beschikbaar gesteld, zodat de gemaximeerde parkeerduur niet meer van toepassing is. Het formele doel van het instellen van een blauwe zone in een woonbuurt is daarmee diffuus en niet in overeenstemming met de feitelijke doelstelling van het parkeerregime.

Voor bezoekers is het lastig dat slechts een kort verblijf mogelijk is.

De beperkte parkeerduur van een blauwe zone kan lastig zijn voor bezoekers of bijvoorbeeld klusbedrijven. De blauwe zone is opgenomen in artikel 25 van het Reglement verkeersregels en –tekens, waarin staat dat in een blauwe zone kan worden geparkeerd als gebruik wordt gemaakt van een parkeerschijf. Op de parkeerschijf moet het tijdstip zijn aangegeven waarop met het parkeren is begonnen. De toegestane parkeerduur mag niet zijn verstreken. Ook is expliciet verboden om een parkeerschijf te gebruiken die is voorzien van een mechanisme dat tijdens het parkeren het tijdstip van aankomst automatisch verschuift. Op basis hiervan is het dus niet toegestaan om ná het verloop van de maximale parkeerduur de parkeerschijf (handmatig) te verzetten. In de praktijk is dit echter wat in veel gevallen wél gebeurt, omdat nauwelijks is te handhaven of een parkeerder tussentijds de parkeerschijf vooruit heeft gedraaid. Dit is een belangrijk argument waarom een blauwe zone in een woonbuurt niet functioneert als waarvoor een blauwe zone initieel is bedoeld. Een ander argument is de enorme hoeveelheid ontheffingen die moeten worden verleend en de daarmee gepaard gaande administratie – in Nieuw-West zijn op dit moment circa 5.500 ontheffingen verleend).

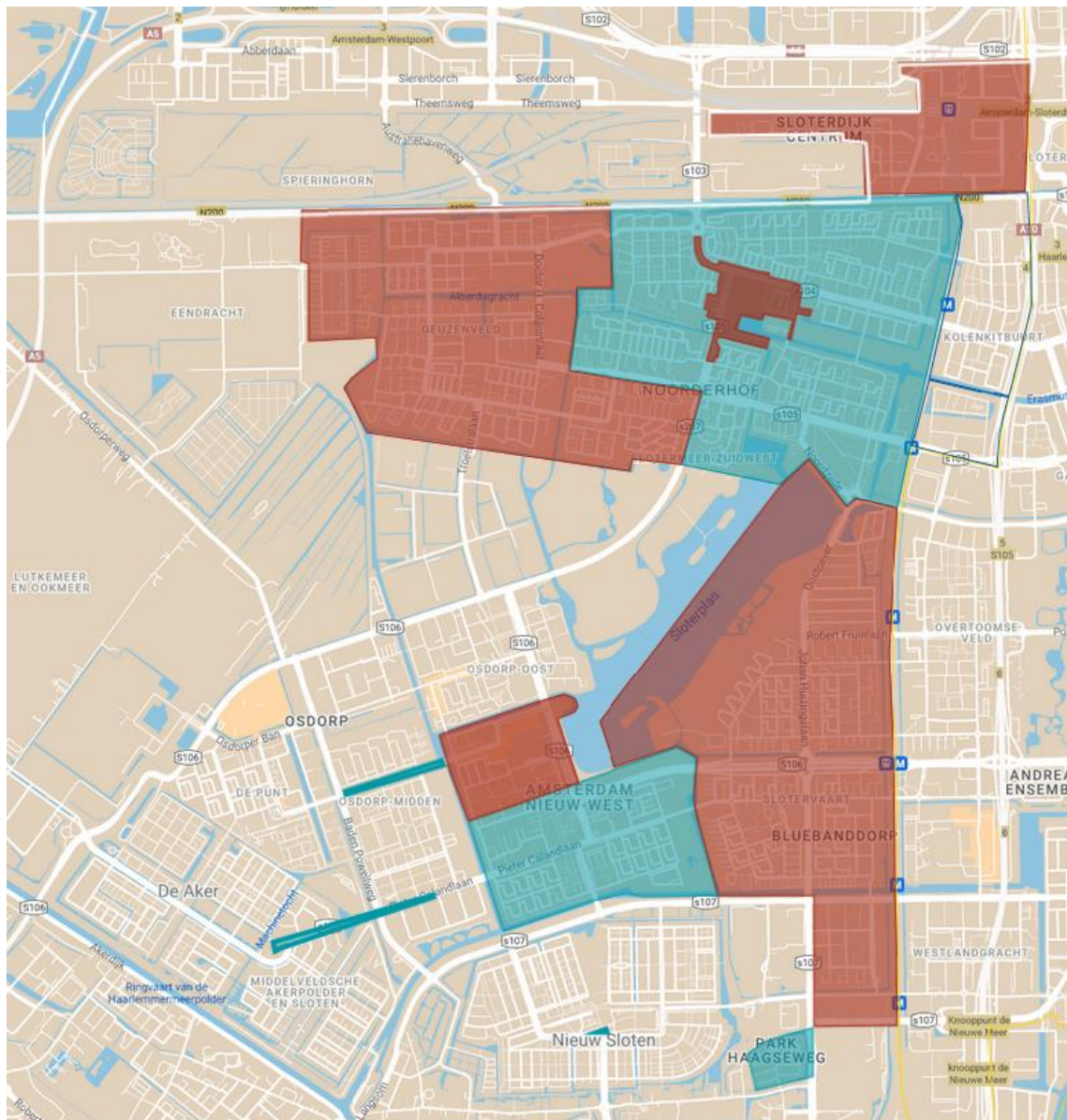
Handhaving is veel arbeidsintensiever dan de handhaving van een betaald parkeren regime

De handhaving van blauwe zones is veel minder efficiënt dan de handhaving van betaald parkeren. Dit komt omdat voor het rechtmatig parkeren in een blauwe zone een parkeerschijf moet worden

gebruikt. In het al eerder aangehaalde wetsartikel 25 van de RVV staat hierover: 'de parkeerschijf (wordt) achter de voorruit geplaatst'. Andere (digitale) mogelijkheden zijn er niet. Ook de ontheffing van bewoners is een 'raamkaart', oftewel een fysiek bewijs dat de desbetreffende auto zonder parkeerschijf in het gebied mag parkeren. Omdat in ieder geval de parkeerschijf niet kan worden gedigitaliseerd, is het ook niet mogelijk om bijvoorbeeld met scanauto's te handhaven. Er is immers geen database waaruit blijkt dat een bepaald voertuig, met een bepaald kenteken, op een specifieke locatie, met een specifieke starttijd, al dan niet rechtmatig in de blauwe zone staat geparkeerd. Om deze reden moet de handhaving dus handmatig plaatsvinden, auto na auto. De hiervoor benodigde handhavingscapaciteit kan als gevolg hiervan niet meer ingezet worden voor andere prioriteiten, bijvoorbeeld milieudelicten of kwesties die de leefbaarheid aantasten in de openbare ruimte. Dit ondermijnt de effectiviteit van het parkeerregime.

Blauwe zone zijn niet gratis

Om in aanmerking te komen voor een ontheffing van een blauwe zone, moeten leges worden betaald. De legekosten voor een ontheffing van een blauwe zone zijn vastgesteld op €154,90 per twee jaar (legetabel 2022), waarbij circa €20,- extra moet worden betaald als achteraf wordt betaald met een factuur. In geval van een kentekenwijziging (bijvoorbeeld als een bewoner een nieuwe auto heeft) dan wordt circa €50,- in rekening gebracht voor het verlenen van een nieuwe raamkaart. Deze kosten zijn allemaal hoger dan de tarieven die zijn voorgesteld bij de instelling van een betaald parkerenregime. Voorts geldt dat voor de leges alleen de kosten van de organisatie en administratie gedekt worden. De opbrengsten kunnen dus niet worden aangewend voor maatschappelijke doeleinden.



Kaartje 2 – Huidig parkeerregime in Nieuw-West (rood gekleurd: betaald parkeren, blauw gekleurd: blauwe zone (parkeerschijfzone))

3 Invoeren en aanpassen betaald parkeren: hoe en wat?

3.1 Uitbreiding van betaald parkeren in Sloterdijk II, Slotermeer, Ookmeer, Osdorp, Nieuw-Sloten, De Aker, De Punt en Bok de Korverweg

Op grond van de uitgangspunten en doelstellingen zoals verwoord in hoofdstuk 2 is het college van B en W voornemens om betaald parkeren in te voeren in Sloterdijk II, Osdorp, Ookmeer, Nieuw-Sloten, De Aker, De Punt en rond de sportvelden van Eendracht en Sloten. Gegeven de parkeerdruk, de forse woningbouwopgave en het probleem van het waterbedeffect is het onvermijdelijk om de parkeervraag te reguleren door een parkeerregime van betaald parkeren in combinatie met een strikt fiscaal vergunningstelsel in een omvangrijk gebied van om en nabij 33.000 openbare parkeerplaatsen (inclusief de gebieden waar momenteel een blauwe zone van kracht is). Zou gekozen worden voor een kleiner gebied, dan leidt dat tot parkeeroverlast in de naastgelegen buurt.

Blauwe zones worden vervangen door betaald parkeren: Slotermeer, Osdorp, Park Haagseweg, Pieter Calandlaan en Tussen Meer

In dit voorstel wordt betaald parkeren ingevoerd ter vervanging van de blauwe zones in Slotermeer, Osdorp, Park Haagseweg, Pieter Calandlaan en Tussen Meer. Zodoende ontstaat meer eenduidigheid in het geldende parkeerregime, de handhaving wordt efficiënter en minder arbeidsintensief, en de verlening van parkeervergunningen is klantvriendelijker dan de verlening van ontheffingen (er worden bijvoorbeeld voor een mutatie van een kenteken geen extra kosten in rekening gebracht en er hoeft niets meer op het dashboard gelegd te worden).

Bij de omzetting van de blauwe zone naar betaald parkeren worden de betaalde leges van de resterende maanden dat de ontheffing voor de blauwe zone nog geldig zou zijn naar rato gerestitueerd.

Bestaande gebieden met betaald parkeren in Nieuw-West

Voor de bestaande gebieden met betaald parkeren in Nieuw-West gelden de parkeertarieven die in 2018 en 2021 door de gemeenteraad zijn vastgesteld:

- tarief 7 (€1,40 per uur, wordt €1,60 per uur) in Geuzenveld,
- tarief 6 (€2,50 per uur, wordt €2,80 per uur) in Slotervaart, Osdorp en omgeving Plein '40 – '45; en
- tarief 3 (€4,50, wordt €5,00 per uur) in de ringzone.

Deze tariefgebieden blijven gehandhaafd en sluiten goed aan bij de parkeertarieven die in de aangrenzende gebieden (binnen de ring) van kracht zijn. Ook wordt met deze structuur voldaan aan de voorwaarde om 'heldere' tariefgrenzen te gebruiken (bij voorkeur gelijklopend aan een rijksweg, het spoor of een gracht/kanaal) en tevens aan de voorwaarde om relatief geringe verschillen te hanteren tussen aangrenzende tariefgebieden.

3.2 Bloktijden van betaald parkeren

3.2.1 Slotermeer, Osdorp, Nieuw-Sloten, De Aker en De Punt: van 09.00 uur tot 19.00 uur (ma – za)

Voorgesteld wordt om voor de buurten Slotermeer, Osdorp, Nieuw-Sloten, De Aker en De Punt betaald parkeren in te voeren gedurende de bloktijden van maandag t/m zaterdag van 09.00 uur tot 19.00 uur. Met deze bloktijden wordt aangesloten op de tijden die van kracht zijn in Geuzenveld en Slotervaart. Hoewel de parkeerdruk in de avonduren overwegend hoger is dan in de middaguren, heeft een parkeerregime tot 19.00 uur voldoende regulerend effect om een balans te vinden tussen de parkeervraag en het -aanbod. Dit omdat langparkeerders (bijvoorbeeld auto's van bewoners die in een heel andere buurt wonen, auto's van Schipholgangers of tijdelijk ongebruikte busjes of taxi's) de buurt zullen mijden als voor een dag parkeren parkeergeld moet worden afgedragen. Tevens zijn voor derde of vierde auto's binnen één huishouden geen parkeervergunningen beschikbaar. Ook heeft een aantal bewoners de beschikking over een eigen stallingsplaats of garage. Deze plaatsen zullen na invoering van betaald parkeren beter worden benut omdat deze parkeerplaatsen in mindering worden gebracht op het aantal te verlenen parkeervergunningen. Tot slot, voor het Osdorpplein wordt vastgehouden aan de tijden van 09.00 uur tot 24.00 uur (ma-za) vanwege de bezoekersaantrekkende (horeca)functies, waaronder theater De Meervaart.

3.2.2 Bok de Korverweg / Tom Schreursweg, sportpark Ookmeer, sportcentrum Sloten, Sloterdijk II en Bedrijventerrein Osdorp: van 09.00 uur tot 19.00 uur (ma – vr)

Bok de Korverweg en Tom Schreursweg

In de besluitvorming met betrekking tot invoering van betaald parkeren in Geuzenveld en Eendracht (d.d. 7 juli 2021) heeft de gemeenteraad de Bok de Korverweg (langs de sportvelden) uitgezonderd. Dit omdat hier relatief veel parkeercapaciteit beschikbaar is waardoor de weg als het ware als buffer kon fungeren. In de praktijk heeft dit echter niet goed uitgepakt. Er is relatief veel overlast ontstaan door de hoge parkeerdruk op bepaalde momenten, de sportvelden zijn niet altijd goed bereikbaar en er zijn verkeersonveilige situaties ontstaan. Als gevolg van klachten die zijn binnengekomen heeft het toenmalige bestuur van stadsdeel Nieuw-West verzocht om de situatie rondom Bok de Korverweg te wijzigen. Om deze reden wordt op de Bok de Korverweg en Tom Schreursweg betaald parkeren ingevoerd. Het parkeertarief dat wordt gehanteerd sluit aan bij het tarief dat in de rest van Geuzenveld en Eendracht van kracht is. Wel gaan andere bloktijden gelden: van 09.00 uur tot 19.00 uur (maandag tot en met vrijdag). Door alleen betaald parkeren overdag in te voeren en op doordeweekse dagen worden de langparkeerders geweerd, maar niet de sporters die na 19.00 komen trainen of in het weekend wedstrijden hebben. Met deze regeling wordt de sport- en beweegparticipatie voor Amsterdammers (een ambitie uit het coalitieakkoord) zo min mogelijk gehinderd. Bok de Korverweg en Tom Schreursweg worden onderdeel van het vergunninggebied van Geuzenveld Nieuw-West 6 en het deelvergunninggebied *Nieuw-West 6E*.

Sportpark Ookmeer

Voor het sportpark Ookmeer geldt hetzelfde als de Bok de Korverweg. Het waterbedeffect als gevolg van de invoering van betaald parkeren in Geuzenveld heeft ertoe geleid dat parkeeroverlast is ontstaan bij de sportparken van Ookmeer, vooral bij het AZC. Deze parkeeroverlast wordt mogelijk versterkt als een deel van de nu bestaande overcapaciteit in de toekomst wordt opgeheven. Om dit tegen te gaan wordt ook hier alleen op de doordeweekse dagen betaald parkeren ingevoerd van 09.00 uur tot 19.00 uur. Naar verwachting zal het aantal

langparkeerders hierdoor afnemen, terwijl de gebruikers van de sportvoorzieningen voor hun trainingen en wedstrijden zo min mogelijk worden gehinderd.

Sportcentrum Sloten (Anderlechtlaan)

Bij het Sportcentrum Sloten is aan de Anderlechtlaan een relatief groot parkeerterrein beschikbaar. Het is aannemelijk dat als betaald parkeren wordt ingevoerd in Nieuw-Sloten dit terrein, als gevolg van het waterbedeffect, snel volloopt met langparkeerders en *uitwijkers*. Als gevolg hiervan worden de sportvoorzieningen minder goed bereikbaar en toegankelijk. Om dit tegen te gaan wordt ook hier alleen op doordeweekse dagen betaald parkeren ingevoerd van 09.00 uur tot 19.00 uur. Met dit parkeerregime worden gebruikers van de sportvoorzieningen voor hun trainingen en wedstrijden zo min mogelijk gehinderd.

Bedrijvencentrum Osdorp

Voor het bedrijvencentrum Osdorp wordt betaald parkeren ingevoerd om te voorkomen dat het gebied vol loopt als in de omgeving betaald parkeren wordt ingevoerd. Met de bloktijden van 09.00 uur tot 19.00 uur wordt naar verwachting voorkomen dat het gebied wordt gebruikt door langparkeerders, terwijl de gebruikers van de bedrijven en detailhandel (Akerpoort) in de bedrijfsvoering niet in grote mate worden gehinderd, er is immers een grote parkeergarage van 550 parkeerplaatsen aanwezig. Bezoekers van feesten en partijen in de avond worden evenmin gehinderd.

Sloterdijk II

Het Mobiliteitsplan Haven-stad Zuid en Sloterdijk II, d.d. juni 2021 omvat een maatregelenpakket dat tussen nu en 2030 moet worden gerealiseerd. In totaal worden in de gebieden Sloterdijk Centrum, Sloterdijk I en Sloterdijk II tot 2030 ca. 15.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd. Sloterdijk II blijft gericht op werkgelegenheid, maar wordt geïntensiveerd. Een mix van verschillende functies (kantoren, bedrijven, voorzieningen, horeca) zorgt voor een meer levendige stadsentree en gaat plek bieden aan circa 10.000 arbeidsplaatsen.

In het Mobiliteitsplan is opgenomen dat “uit de parkeerdruk cijfers van het gebied is af te lezen dat het hier gaat om een mono-functioneel werkgebied. In Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1-Zuid en Sloterdijk II is de parkeerdruk ‘s avonds erg laag”. “In deelgebied Sloterdijk II is overdag een parkeerdruk van 90%. (...) Hier is nog geen betaald parkeren ingevoerd en het gebied lijkt veelvuldig gebruikt te worden door bezoekers die elders in de stad moeten zijn”.

Gegeven de ontwikkeling en transformatie van het gebied en het mogelijke uitwijkgedrag van parkeerders als in grote delen van Nieuw-West betaald parkeren wordt ingevoerd wordt ook betaald parkeren ingevoerd in Sloterdijk. Dit is overigens ook conform het advies van stadsdeel Nieuw-West “advies tot invoering betaald parkeren in Sloterdijk II” van maart 2017. De bloktijden van betaald parkeren sluiten aan op de tijden van Sloterdijk Centrum, namelijk van maandag tot en met vrijdag gedurende de bloktijden van 09.00 uur tot 19.00 uur.

3.3 Uitbreidingsgebieden: €1,60 per uur

Voor de uitbreidingsgebieden Sloterdijk II, Slotermeer, Osdorp, Nieuw-Sloten, De Aker en De Punt wordt voorgesteld om tarief 7 van de parkeerbelastingverordening in te voeren (op dit moment is dit nog €1,40 per uur, maar dit wordt naar verwachting €1,60 per uur). Dit is het laagste tarief dat in Amsterdam van kracht is en dat ook is toegepast in Geuzenveld. Ongewijzigd blijven de tarieven die momenteel van kracht zijn op Plein '40-'45 en rond het Osdorp plein (op dit moment €2,50 per uur en dit wordt naar verwachting €2,80 per uur).

3.4 Tarief bewonersvergunning: €35,45 (per 6 mnd), ook voor vergunninghouders van omgeving Plein '40 – '45 en Osdorpplein

Voor de parkeervergunning in het uitbreidingsgebied wordt een tarief aangehouden dat ligt tussen het tarief van enerzijds Slotervaart en anderzijds Geuzenveld, namelijk: €35,45 voor een bewonersvergunning per zes maanden⁴. Dit vergunningtarief wordt ook gehanteerd in stadsdeel Zuidoost.

De tarieven van de bedrijfsvergunning, de tweede bewonersvergunning en mantelzorgvergunning zijn met resp. 160%, 250% en 50% gekoppeld aan het tarief van de eerste bewonersvergunning, oftewel: €56,72, €88,63 en €17,73 per zes maanden (tarieven op basis van het prijspeil 2023).

Omdat het parkeerregime in het gebied rondom Plein '40-'45 en het Osdorpplein onderdeel wordt van het totale fiscale parkeerregime in resp. Slotermeer en Osdorp, worden de vergunninggebieden 'Nieuw-West 1' en 'Nieuw-West 2' opgeheven en opgenomen in een veel groter vergunninggebied (zie paragraaf 3.8). Voor de huidige vergunninghouders van de Plein '40-'45 en Osdorpplein wordt hierdoor het vergunningtarief verlaagd van €51,51 per zes maanden van naar €35,45.

3.5 Maximaal 2 vergunningen per huishouden en 1 bedrijfsvergunning per 5 werknemers

In de bestaande fiscale gebieden in stadsdeel Nieuw-West geldt dat bewoners in aanmerking komen voor maximaal twee parkeervergunningen per huishouden, als geen o-vergunningplafond is ingesteld. Deze normering wordt ook aangehouden in de uitbreidingsgebieden. Dit is gelijk aan de regelgeving die in alle stadsdelen buiten de ring / boven het IJ van kracht is (Noord, Zuidoost, Buitenveldert). Voor bedrijven geldt – overeenkomstig de huidige fiscale gebieden in Nieuw-West – dat 1 bedrijfsvergunning beschikbaar is per 5 werknemers (fte).

3.6 Parkeerplaatsen op eigen terrein worden in mindering gebracht op het aantal te verlenen vergunningen

Het aantal stallingsplaatsen waarover een bewoner beschikt (of kan beschikken) wordt in mindering gebracht op het aantal te verlenen vergunningen waarvoor de bewoner in aanmerking komt (zie tabel 1). Dit kan ertoe leiden dat een bewoner niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning of alleen voor een tweede voertuig, afhankelijk van het adres. Voor bedrijven geldt een zelfde bepaling: het aantal (...) te verlenen vergunningen wordt verminderd met het aantal bij het bedrijf behorende (...) stallingsplaatsen en/of belanghebbendenparkeerplaatsen. Nieuwbouw wordt op grond van de Nota Parkeernormen en het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening uitgesloten van vergunningverlening (zie paragraaf 2.2).

⁴ Vergunningtarieven worden altijd uitgedrukt en in rekening gebracht per zes maanden.

Huishouden met	Aantal stallingsplaatsen	Aantal vergunningen
Eén auto	Geen stallingsplaats	Maximaal één parkeervergunning
Eén auto	Eén stallingsplaats	Geen parkeervergunning
Twee of meer auto's	Geen stallingsplaats	Maximaal twee parkeervergunningen
Twee of meer auto's	Eén stallingsplaats	Maximaal één parkeervergunning (met het tarief van de tweede vergunning)
Twee of meer auto's	Twee stallingsplaatsen	Geen parkeervergunning

Tabel 1: aantal vergunningen die worden toegekend

Ook voor bedrijven geldt dat het aantal te verlenen vergunningen wordt verminderd met het aantal bij het bedrijf behorende stallingsplaatsen en/of belanghebbendenparkeerplaatsen. Nieuwbouw wordt op grond van de Nota Parkeernormen en het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening, door middel van het instellen van o-vergunningplafond, uitgesloten van vergunningverlening (zie paragraaf 2.2).

Parkeren op de in- of uitrit is niet toegestaan.

Hoewel op dit moment vóór veel garageboxen in Nieuw-West wordt geparkeerd is het op grond van het Reglement Verkeersregels en –tekens (RVV), onderdeel van de Wegenverkeerswet, niet toegestaan om te parkeren voor een inrit of een uitrit (art 24, lid 1b). Deze (landelijke) verbodsbepaling is momenteel al van toepassing en is niet afhankelijk van het wel of niet invoeren van betaald parkeren. Bij invoering van betaald parkeren betekent dit dat er geen naheffingsaanslag opgelegd kan worden als de auto zonder parkeervergunning of –parkeerrechten voor een garage staat geparkeerd. Wél kan een bekeuring worden uitgeschreven voor het parkeren op een locatie waar dit feitelijk niet is toegestaan (verkeersovertreding op grond van de Wet Mulder).

De minimale maatvoering van een stallingsplaats is 2,35 m breed en 4,00 meter diep.

Op basis van de breedte van een groot aantal courante motorvoertuigen geldt dat een garage in omvang gelijk of breder dan 2,35 meter en gelijk of dieper dan 4,0 meter, voldoende is voor het parkeren van een voertuig. Met deze maatvoering is de bestuurder in staat om in- en uit het voertuig te stappen. Voor de toegangsdeur geldt een minimale maat van 2,0 meter breed. In grote mate komt deze maatvoering overeen met de NEN-2443, *Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages* waarin is aangegeven dat 'de afmetingen van de parkeervakken, parkeewegen en parkeerstroken afhankelijk (zijn) van het gebruik, de gebruiksduur en het gebruiksprofiel'. Voor niet-openbare parkeergarages en stallingsgarages moet de parkeervakbreedte ten minste 2,30 m bedragen. 'Dit is de netto maat gemeten tussen de constructiedelen' (p57).

Inpandige garages of garageboxen die kleiner zijn dan de hierboven genoemde minimale dimensionering worden niet als volwaardige stallingsplaatsen gezien in het kader van de Parkeerverordening. Eigenaren of huurders van dergelijke plaatsen komen in dat geval in aanmerking voor een parkeervergunning. Dit geldt echter alleen voor *inpandige* solitaire stallingsplaatsen, zoals garageboxen. Hiermee wordt bedoeld: een stallingsplaats die in de lengte en breedte constructief is ingekaderd door een muur en/of een (garage)deur. Voor *buitenpandige* stallingsplaatsen op eigen terrein (opritten en carports), geldt geen minimale maatvoering; dit omdat daar meer ruimte beschikbaar is voor het openen van de portieren e.d.

3.7 Een bezoekersregeling van 150 uur per kwartaal tegen het kortingspercentage van 65%

In vrijwel heel Amsterdam is de bezoekersregeling beschikbaar die bewoners het recht geeft om hun bezoek tegen gereduceerd tarief te laten parkeren: 150 uur per kwartaal en een korting van 65% van het geldende uurtarief. Dit betekent dat bezoekers van bewoners in de gebieden waar betaald parkeren in Nieuw-West wordt ingevoerd niet €1,60 betalen maar €0,56 per uur. Voor het gebied waar een uurtarief geldt van €2,80 betalen aangemelde bezoekers €0,98 per uur. Er worden geen aanvullende kosten in rekening gebracht voor de bezoekersvergunning; de vergunning kan door alle bewoners gratis worden aangevraagd.

De bezoeker betaalt

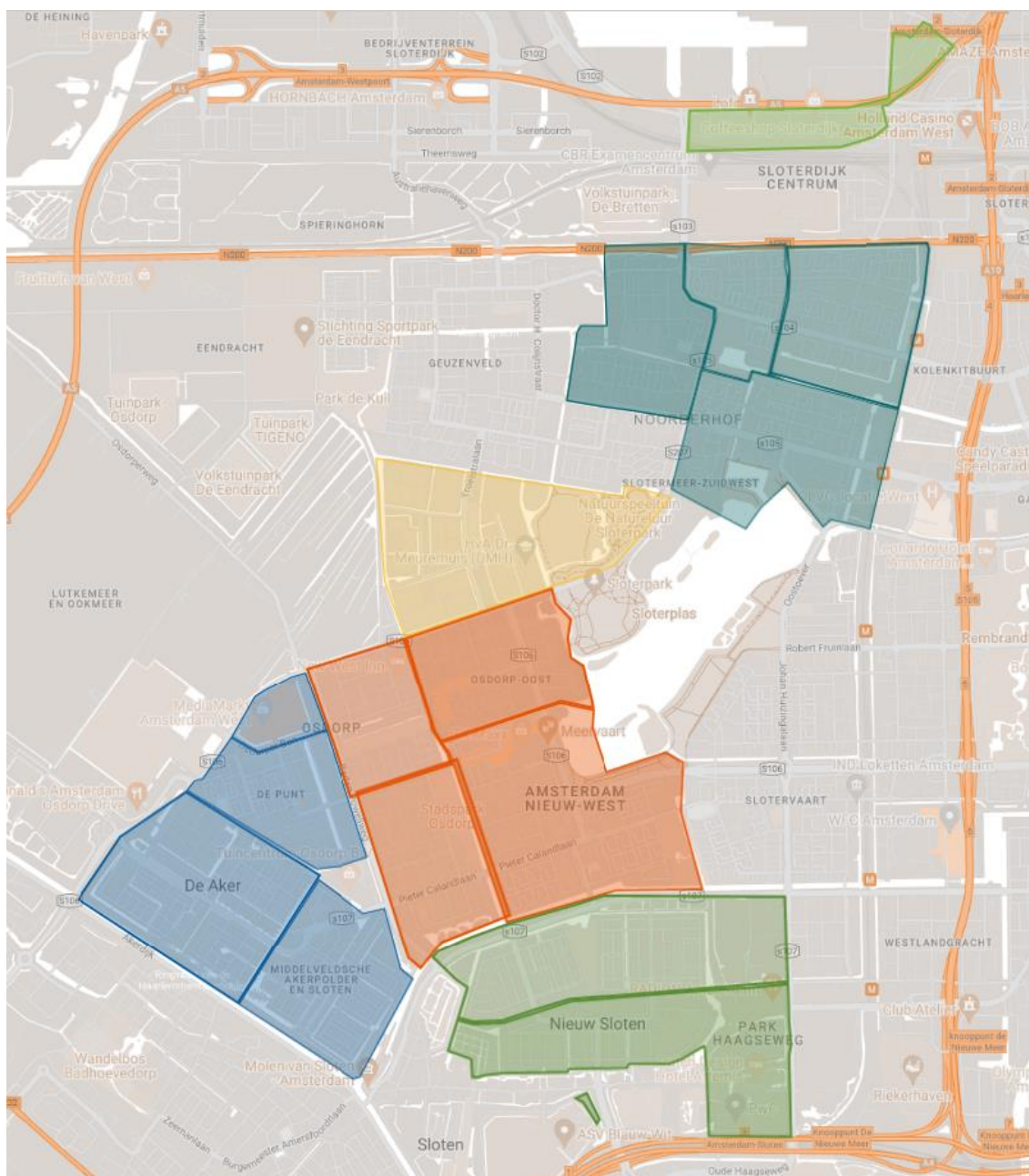
Op dit moment moet de bewoner de parkeerkosten betalen van zijn of haar bezoek als wordt gebruik gemaakt met de bezoekersvergunning. De gemeente heeft echter al lang geleden de wens uitgesproken, dat bezoekers in de gelegenheid worden gesteld om – zonder tussenkomst van bewoners– de bezoekersregeling te gebruiken en zelfstandig betalingen te doen. Naar verwachting wordt dit mogelijk eind 2022. Daarmee wordt de bezoekersregeling toegankelijker, aantrekkelijker en gebruiksvriendelijker.

3.8 Vergunninggebieden en deelvergunninggebieden

In de Parkeerverordening is de mogelijkheid opgenomen om zowel vergunninggebieden in te stellen als deelvergunninggebieden. Het vergunninggebied is het gebied waar de vergunninghouder zijn of haar auto kan parkeren. Een deelvergunninggebied is een deel van een vergunninggebied waarvoor een apart vergunningplafond is vastgesteld. Een bewoner of ondernemer met een parkeervergunning heeft parkeerrechten voor het hele vergunninggebied, maar de (maximale) uitgifte van vergunningen wordt per deelvergunninggebied (ook wel uitgiftegebied) bepaald. Zodoende kan het aantal vergunningen dat wordt uitgegeven goed afgestemd worden op de vraag en aanbod in de desbetreffende buurt. Met een te klein deelvergunninggebied ontstaat mogelijk het probleem dat een wachtlijst ontstaat en de doorstroming van ingeleverde en uitgegeven vergunningen te gering is; is het gebied te groot dan zijn onvoldoende sturingsmogelijkheden. Zo kan het voorkomen dat in een deel van het gebied de vraag naar parkeervergunningen hoger is dan in een ander deel met als gevolg dat de parkeerdruk niet evenwichtig in het gebied verdeeld wordt.

Uitbreidingsgebieden: zes vergunninggebieden en 14 deelvergunninggebieden

Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer, (3) Osdorp, (4) Nieuw-Sloten, (5) De Aker- De Punt en (6) Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor heel dit vergunninggebied. Deze vergunninggebieden zijn van een voldoende omvang zodat flexibiliteit wordt geboden aan de vergunninghouders (voldoende mogelijkheden om een parkeerplaats te vinden, ook bij incidenten of als bijvoorbeeld een groot aantal parkeerplaatsen tijdelijk niet beschikbaar is vanwege wegwerkzaamheden), maar daarnaast niet té groot. Bij te grote vergunninggebieden worden onnodige autokilometers *binnen* het stadsdeel gemaakt. In kaartje 3 is de indeling in deelvergunninggebieden weergegeven van het uitbreidingsgebied. Elk deelvergunninggebied heeft tussen 2.000 en 3.500 adressen, ruim voldoende om de doorstroming van parkeervergunningen te waarborgen.



Kaartje 3: indeling zes vergunninggebieden (onderscheiden per kleur) en 14 deelvergunninggebieden.

3.9 Het instellen van een vergunningsverleningsregeling waarmee alle bewoners die op het moment van de invoering van betaald parkeren één of meerdere auto's hebben direct een parkeervergunning krijgen (maximaal twee per huishouden)

Hoewel op voorhand een redelijk betrouwbare inschatting is te maken van het aantal parkeervergunningen dat wordt aangevraagd wordt ervoor gekozen om bij aanvang van de invoering van het nieuwe parkeerregime geen vergunningplafond te hanteren. Hiermee wordt gewaarborgd dat bewoners, die krachtens de regelgeving recht hebben op een parkeervergunning, deze ook direct verkrijgen. Met deze maatregel wordt voorkomen dat huidige

bewoners niet toch op een (eventuele) wachtlijst komen. Als alle bewoners en ondernemers in de gelegenheid zijn gesteld een parkeervergunning aan te vragen wordt het definitieve vergunningplafond per deelvergunninggebied vastgesteld (ca. 6 maanden na implementatie). De vergunningplafonds per deelvergunninggebied worden vastgesteld aan de hand van het collegebesluit '*Vaststelling beleid verlaging vergunningplafonds*' van 11 juni 2019. Daarin is bepaald dat in de gebieden buiten het groot-centrumgebied het plafond wordt berekend door het aantal uitgegeven vergunningen als uitgangspunt te nemen 'met daarboven een passende marge' (10%), zodat niet snel een wachtlijst zal ontstaan. In concreto betekent dit dat als in een deelvergunninggebied 1.000 parkeervergunningen zijn aangevraagd dat het plafond in dat gebied op 1.100 wordt gezet.

3.10 Meten van de parkeerdruk een jaar na implementatie van betaald parkeren

De effecten van de invoering en/of uitbreiding van betaald parkeren zijn binnen een jaar zichtbaar. Daarom wordt één jaar na de invoering van betaald parkeren de parkeersituatie (parkeerdruk) intensief gemeten. Het betreft metingen die de parkeersituatie zowel overdag als in de avonden in beeld brengen. Ook worden naast deze parkeerdrukmetingen (eventuele) klachten, vragen en meldingen uit deze buurten geadministreerd. Aan de hand hiervan kan worden geconstateerd of de parkeersituatie is verbeterd en of een verschuiving van parkeerdruk heeft plaatsgevonden of andersoortige onbedoelde effecten hebben opgetreden. De parkeerdruk wordt structureel in heel Nieuw-West gemeten. Dus ook na het 'monitoringsjaar' zal de parkeerdruk periodiek gemeten worden.

4 Planning en inspraakprocedure

Conform de inspraakverordening Amsterdam worden bewoners, ondernemers en belanghebbenden in de gelegenheid gebracht tot het naar voren brengen van zienswijzen naar aanleiding van onderhavig beleidsvoornemen. Hoewel het beleidsvoornemen betrekking heeft op een deel van de gemeente kan het beleidsvoornemen ook voor andere delen gevolgen hebben. Om deze reden wordt de inspraak niet beperkt tot alleen de ingezetenen van het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd of gewijzigd. Ook bewoners van andere gebieden zijn van harte uitgenodigd een zienswijze in te dienen. Echter alleen de bewoners / ondernemers die woonachtig zijn of gevestigd in het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd worden actief op de hoogte gesteld van de inspraakmogelijkheid door middel van een bewonersbrief.

Conform artikel 5 van de inspraakverordening bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van schriftelijke zienswijzen minimaal zes weken en de voor het beleidsvoornemen relevante stukken en gegevens worden gedurende de inspraakprocedure op de website gezet en ter inzage gelegd (bij de stadsdeelkantoren van Nieuw-West, Plein '40-'45 en Osdorpplein).

De resultaten van de inspraak worden verwerkt in een *Nota van Beantwoording*. Hierin staat hoe de gemeente met de zienswijzen omgaat en in hoeverre de inspraakreacties hebben geleid tot een wijziging van het voorstel. Het beleidsvoornemen, de Nota van Beantwoording (inclusief alle zienswijzen) en de aangepaste parkeerverordening worden ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Deze zal, met inachtneming van de zienswijzen en beantwoording daarop, besluiten al dan niet akkoord te gaan met de aanpassing van de parkeerbelastingverordening.

Alvorens het voorstel wordt behandeld door de gemeenteraad, zal het worden besproken in de raadscommissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water (de datum zal op een later tijdstip bekend worden gemaakt). Bewoners en belanghebbenden hebben de mogelijkheid om hierin te spreken (meer informatie: www.amsterdam.nl/inspraak).

Gegevens worden in overeenstemming met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) verwerkt. Op deze verwerking van persoonsgegevens is een privacyreglement van toepassing. Dit reglement kunt u raadplegen op de website van de gemeente Amsterdam.

Contact:

Meer informatie? Kijk op <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/> of neem contact op met gemeente Amsterdam, directie Verkeer en Openbare Ruimte, Telefoon: 14020.