

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Agendapunt 0
Datum besluit 18 april 2023

Onderwerp

Wijzigen van de Verordening Parkeerbelastingen 2023 en de Parkeerverordening 2013 aangaande uitbreiding betaald parkeren in Zuidoost en Nieuw-West

De gemeenteraad van Amsterdam besluit

1. Vast te stellen van bijgevoegde wijzigingsverordening van de Parkeerbelastingverordening, met daarin:
 - a. het invoeren van betaald parkeren in Nieuw-West: Slotermeer, Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Punt, De Aker, Ookmeer, Sloterdijk II, Bok de Korver- en Tom Schreursweg; en in Zuidoost: De Bijlmer, Amstel III en Gaasperdam, met:
 - b. het uurtarief van €1,60 en het bewonersvergunningtarief van €35,45 per half jaar;
 - c. de vaststelling van de vergunninggebieden Zuidoost-1 t/m 3, Nieuw-West-1 en 2, en Nieuw-West-6 t/m 9;
 - d. een bezoekersregeling met een kortingspercentage van 65%;
2. Vast te stellen van bijgevoegde 12^{de} wijzigingsverordening Parkeerverordening 2013, met daarin de wijziging van de minimale maatvoering in de definitie van 'stallingsplaats';
3. Kennis te nemen dat het college van B en W separaat het (1) Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening en (2) de Stratentabel (als bijlage van het Aanwijzings- en Uitvoeringsbesluit) vaststelt;
4. Kennis te nemen van de adviezen van de stadsdeelbesturen van Nieuw-West en Zuidoost (resp. d.d. 21 en 28 februari 2023) en de reactie daarop van het college van B en W;
5. Kennis te nemen van de Nota van Beantwoording 'uitbreiden betaald parkeren in Nieuw-West' en de Nota van Beantwoording 'uitbreiden betaald parkeren in Zuidoost'.

Wettelijke grondslag

Artikel 149 van de Gemeentewet

De raad maakt de verordeningen die hij in het belang van de gemeente nodig oordeelt.

Artikel 160, eerste lid, onder b, van de Gemeentewet:

Het college is in elk geval bevoegd beslissingen van de raad voor te bereiden en uit te voeren, tenzij bij of krachtens de wet de burgemeester hiermee is belast.

Artikel 216 van de Gemeentewet

De raad besluit tot het invoeren, wijzigen of afschaffen van een gemeentelijke belasting door het vaststellen van een belastingverordening.

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

Artikel 225, eerste lid, onder a van de Gemeentewet

1. In het kader van de parkeerregulering kunnen de volgende belastingen worden geheven:

- a. een belasting ter zake van het parkeren van een voertuig op een bij de belastingverordening dan wel krachtens de belastingverordening in de daarin aangewezen gevallen door het college te bepalen plaats, tijdstip en wijze;
- b. een belasting ter zake van een van gemeentewege verleende vergunning voor het parkeren van een voertuig op de in die vergunning aangegeven plaats en wijze.

Artikel 7 Verordening parkeerbelastingen Amsterdam 2022

De aanwijzing van de plaats waar en het tijdstip en de wijze waarop tegen betaling van de belasting, bedoeld in art. 1, onderdeel a, mag worden geparkeerd, geschiedt in alle gevallen bij besluit van het college van burgemeester en wethouders, gehoord de stadsdelen.

Bestuurlijke achtergrond

Het college van B en W heeft op 20 november 2022 het beleidsvoornemen met betrekking tot invoeren van betaald parkeren in Nieuw-West en Zuidoost vrijgegeven voor inspraak. De inspraakprocedure liep t/m 20 januari 2023. Op 14 november 2022 zijn de stadsdeelbesturen van Nieuw-West en Zuidoost verzocht advies te geven op het beleidsvoornemen. Vanwege de omvang van het beleidsvoornemen is voor de stadsdelen op hun verzoek de termijn van advisering met een maand verlengd (tot 28 februari 2023).

Onderbouwing besluit

Ad 1. Vast te stellen van bijgevoegde wijzigingsverordening van de Parkeerbelastingverordening, met daarin:

a. het invoeren van betaald parkeren in Nieuw-West: Slotermeer, Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Punt, De Aker, Ookmeer, Sloterdijk II, Bok de Korver- en Tom Schreursweg; en in Zuidoost: De Bijlmer, Amstel III en Gaasperdam.

Op grond van de uitgangspunten en doelstellingen (1) verlaging parkeerdruk en –overlast, (2) het mogelijk maken van gebiedsontwikkeling en (3) het beschermen van wijken tegen het waterbedeffect, wordt betaald parkeren ingevoerd in Sloterdijk II, Osdorp, Ookmeer, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, Riekerpolder, De Aker, De Punt en rond de sportvelden van de Eendracht en Sloten, en in Zuidoost: De Bijlmer, Amstel III en Gaasperdam. Gegeven de parkeerdruk in een deel van stadsdeel Zuidoost, 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 fiscaal vergunningstelsel in een omvangrijk gebied van circa 26.000 parkeerplaatsen in Zuidoost. Zou gekozen worden voor een kleiner gebied, dan ontstaat een risico van parkeeroverlast in de naastgelegen buurt. De beprijzing van het parkeren van een auto in de openbare ruimte wordt zodoende in heel Zuidoost een gegeven, met uitzondering van een aantal parkeerplaatsen rond de Gaasperplas. Betaald parkeren wordt ook in bijna heel Nieuw-West ingevoerd. In Nieuw-West gaat het om circa 33.000 openbare parkeerplaatsen, inclusief de woongebieden waar momenteel een blauwe zone van kracht is.

Betaald parkeren wordt ook ingevoerd ter vervanging van de blauwe zones in Slotermeer, Osdorp, Park Haagseweg, een deel van de Pieter Calandlaan, Tussen Meer, Venserpolder, D- en E-buurt, Kraaiennest, Bijlmerdreef en een deel van Holendrecht en Reigersbos. Zodoende ontstaat

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

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. Als overgangsregeling blijft een aantal blauwe zones bij winkelcentra vooralsnog deels wel in stand (zie toelichting bij beslispunt 4).

De L-buurt (Nellestein) is een buurt met appartementen in een parkachtige omgeving. Ten opzichte van andere wijken is Nellestein een a-typische buurt, met een beperkt aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Bewoners parkeren in de garages die rondom Nellestein zijn gebouwd. Tegenover en/of bij de parkeergarages Leerdamhof, Leusdenhof, Liendenhof en Leksmondhof zijn enkele parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Daarnaast is een wat groter parkeerterrein bij de Gaaspercamping. Vooralsnog worden deze parkeerplaatsen uit het voorstel gehaald van betaald parkeren omdat er een grote spreiding is tussen de locaties waar deze 'plukjes' parkeerplaatsen aanwezig zijn, die daarnaast betrekkelijk afgelegen liggen. Als toch betaald parkeren ingevoerd zou worden dan zouden de bewoners van Nellestein niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, omdat vier grote garages aanwezig zijn die de parkeerbehoefte van de bewoners van Nellestein opvangen. Betaald parkeren wordt wel ingevoerd op het parkeerterrein ten oosten van het bus- en metrostation van Gaasperplas.

b. het uurtarief van €1,60 en het bewonersvergunningtarief van €35,45 per half jaar

In de gebieden waar betaald parkeren wordt uitgebreid gaat tarief 7 van de parkeerbelastingverordening gelden, dit is €1,60 per uur. Dit is het laagste tarief dat in Amsterdam van kracht is. Dit tarief wordt ook toegepast in Geuzenveld, in de bestaande gebieden met betaald parkeren in Zuidoost en in een groot deel van stadsdeel Noord. Ongewijzigd blijven de tarieven die momenteel van kracht zijn op Plein '40-'45 en rond het Osdorpplein (€2,80 per uur).

Voor de parkeervergunning in de uitbreidingsgebieden wordt hetzelfde tarief aangehouden dat van toepassing is in de huidige vergunninggebieden Zuidoost 1 t/m 4, namelijk: €35,45 voor een bewonersvergunning per zes maanden. Voor de uitbreidingsgebieden in Nieuw-West ligt dit tarief tussen het tarief van enerzijds Slotervaart en anderzijds Geuzenveld. 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 (prijsspeil 2023).

Omdat betaald parkeren in de Bijlmer wordt uitgebreid, worden de huidige vergunninggebieden 'Zuidoost 1', 'Zuidoost 2', 'Zuidoost-3' en 'Zuidoost-4' opgeheven en opgenomen in een groter vergunninggebied van Bijlmer-Centrum (zie beslispunt 1c). Dit geldt ook voor het gebied rondom Plein '40-'45. Dit gebied wordt onderdeel van het fiscale parkeergebied van Slotermeer. Ook het huidige vergunninggebied Nieuw-West 2 (Osdorpplein e.o.) wijzigt (zie beslispunt 1c). Doordat genoemde vergunninggebieden worden vergroot, wordt het vergunningtarief voor de huidige vergunninghouders van Plein '40-'45 en Osdorpplein verlaagd van €51,51 naar €35,45 per zes maanden.

c. de vaststelling van de vergunninggebieden Zuidoost-1 t/m 3, Nieuw-West-1 en 2, en Nieuw-West-6 t/m 9

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

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

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 verdeeld wordt in het gebied.

Uitbreidingsgebieden Nieuw-West: vijf vergunninggebieden en 17 deelvergunninggebieden

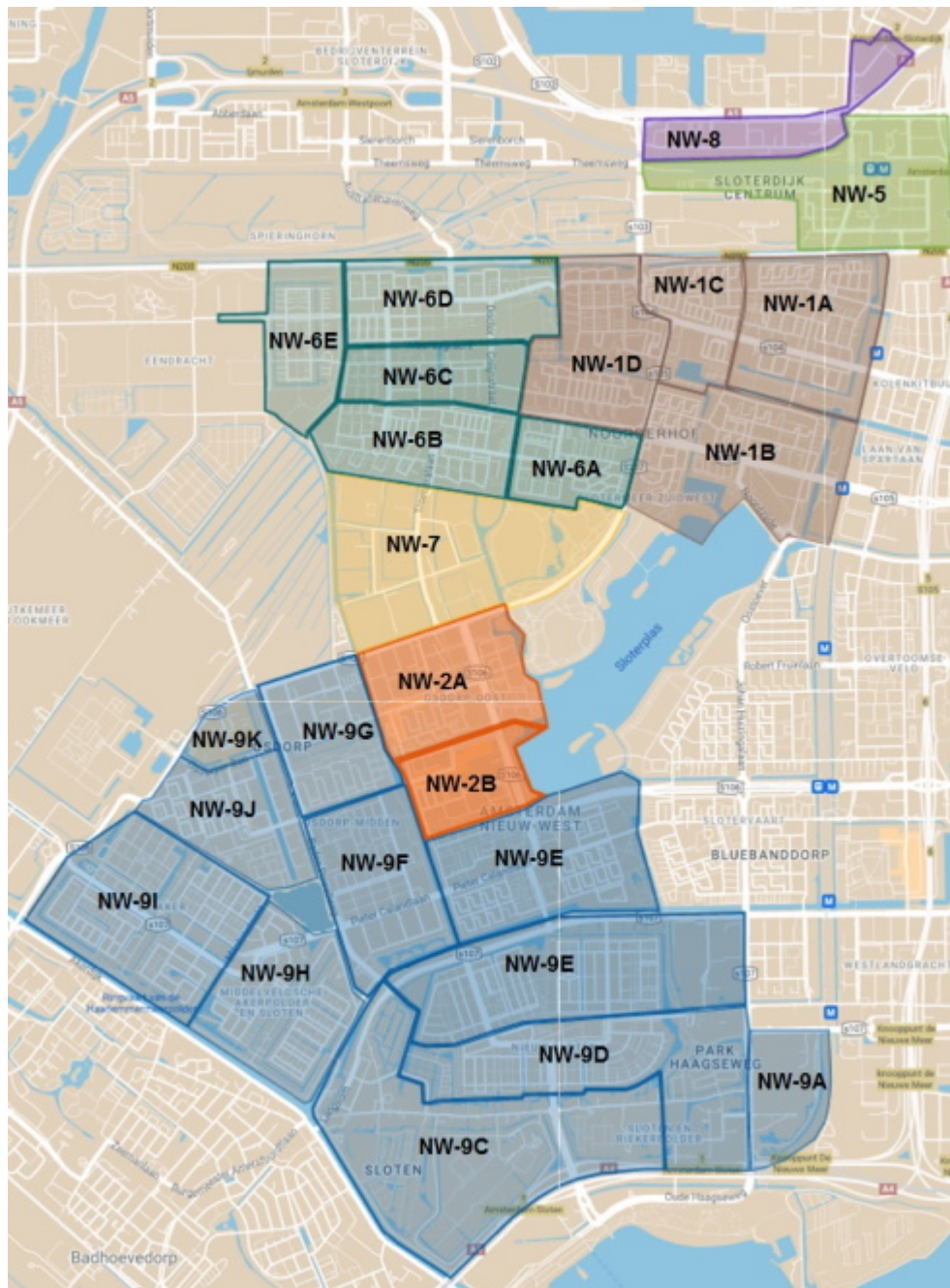
Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer (3) Osdorp, Nieuw-Sloten, De Aker- De Punt, (4) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt en (5) Sportpark Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor het hele vergunninggebied en in een aantal gevallen ook voor een ander vergunninggebied (zie toelichting hieronder).

Met deze indeling wordt in grote mate tegemoetgekomen aan het advies van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Nieuw-West om, anders dan wat in het beleidsvoornemen van het college stond, grote vergunninggebieden in te stellen "zodat de bewegingsvrijheid in Nieuw-West minder wordt ingeperkt". Ook veel bewoners hebben hierom in hun zienswijzen verzocht. Uitzondering is gemaakt voor de omgeving van het Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt. Daarvoor wordt een apart vergunninggebied vastgesteld (vergunninggebied NW-2), omdat de aanwezige parkeercapaciteit op straat beperkt is, er veel bezoekersaantrekkende functies zijn (zoals het winkelcentrum, horecavoorzieningen, De Meervaart, en - met name in de zomer - de Sloterplas), er parkeergarages aanwezig zijn en veel ruimtelijke ontwikkelingen en verdichtingsopgaven zijn. Als alle vergunninghouders van De Aker, De Punt en Nieuw-Sloten ook parkeerrechten zouden hebben voor het Osdorpplein e.o. dan neemt de parkeeroverlast daar mogelijk alleen maar toe. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen echter wel parkeerrechten voor het vergunninggebied Nieuw-West 9 (Osdorp, De Aker, De Punt en Nieuw-Sloten).

Voor Slotermeer wordt een apart vergunninggebied vastgesteld, maar uitgegeven parkeervergunningen zijn ook geldig in het vergunninggebied van Geuzenveld (en vice versa). De reden dat van Geuzenveld en Slotermeer niet één vergunninggebied wordt gemaakt is vanwege het verschillende kortingspercentage van de bezoekersvergunning.

In kaart 1 is naast de vergunninggebieden ook de indeling in deelvergunninggebieden weergegeven. Elk deelvergunninggebied heeft tussen 2.000 en 3.500 adressen, ruim voldoende om de doorstroming van ingeleverde en uit te geven parkeervergunningen te waarborgen.

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023



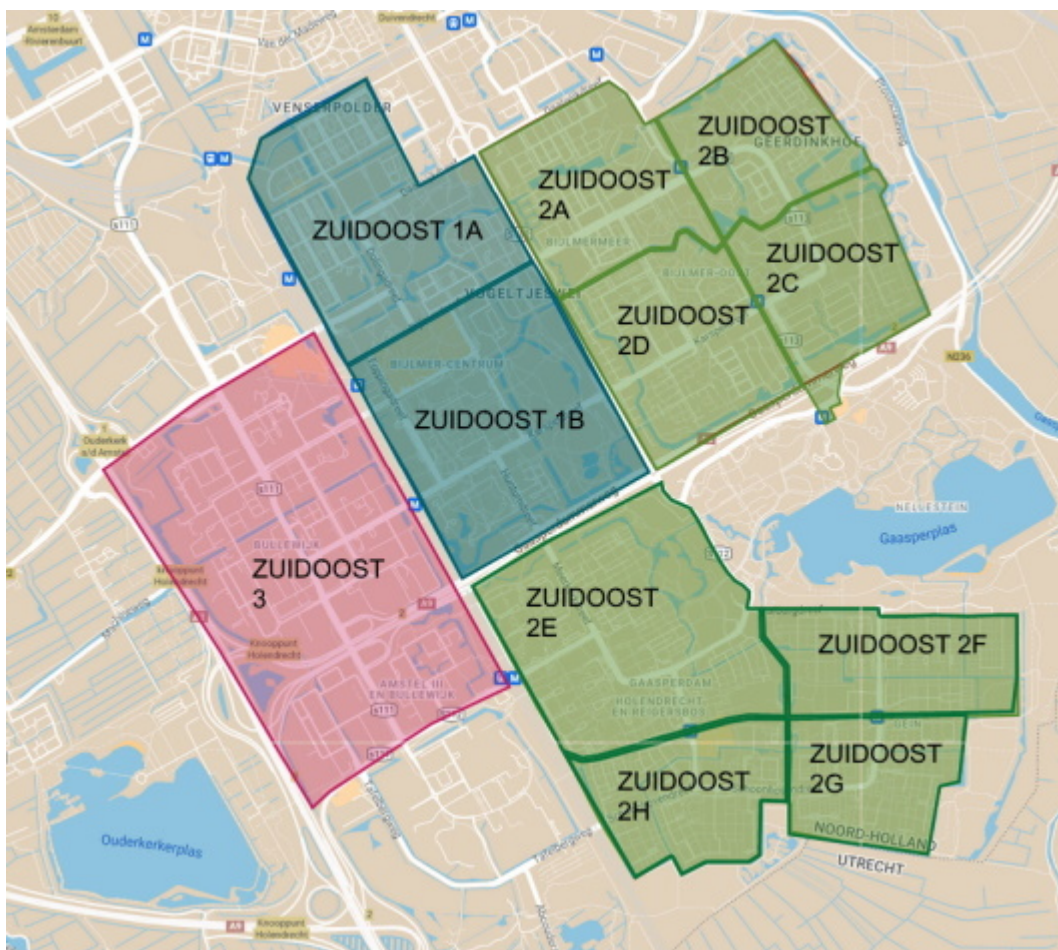
Kaart 1 – Vergunninggebieden in Nieuw-West (onderscheid per kleur) en daarbinnen deelvergunninggebieden. Parkeervergunningen die zijn uitgegeven in NW-2 (Osdorp/plein/Meer en Oever en Wildemanbuurt) worden ook geldig in vergunninggebieden NW-9. Aan Geuzenveld (NW-6), wordt ook de Bok de Korver- en Tom Schreursweg toegevoegd. Uitgegeven vergunningen in NW-1 zijn ook geldig in NW-6 en vice versa. Uitgegeven vergunningen in Nieuw-West zijn tenminste de eerste twee jaar ook geldig in Ookmeer (NW-7). In deelvergunninggebied NW-9a (Riekerpolder) zijn geen openbare parkeerplaatsen. Voor de te realiseren nieuwbouw wordt een nulplafond ingesteld. De vergunninggebieden van Slotervaart en Overtoomse Veld zijn niet weergegeven op de kaart en blijven ongewijzigd.

Uitbreidingsgebieden Zuidoost: drie vergunninggebieden en 10 deelvergunninggebieden

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

Voor Zuidoost worden drie vergunninggebieden vastgesteld. Omdat veel bewoners hebben aangegeven zorgen te hebben over te kleine vergunninggebieden is – ten opzichte van het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak – gekozen om niet vier vergunninggebieden in te stellen, maar drie. De parkeervergunningen die zijn uitgegeven in Bijlmer-Centrum (vergunninggebied Zuidoost-1) worden ook geldig in vergunninggebied Zuidoost-2 (Bijlmer-Oost/Gaasperdam). Echter niet andersom. Dit vanwege de bezoekersaantrekkende functies van de winkels en horeca (Amsterdamse Poort) en de druk van evenementen / voetbalwedstrijden en concerten.

In kaart 2 zijn naast de vergunninggebieden, ook de deelvergunninggebieden weergegeven van het uitbreidingsgebied. De gebieden waar nu al betaald parkeren van kracht is (de vergunninggebieden Zuidoost 1 t/m 4) en Venserpolder-Oost waar momenteel een blauwe zone van kracht is, worden opgenomen in één vergunninggebied en twee deelvergunninggebieden (Zuidoost-1a en -1b). Voor Amstel III/Bullewijk (vergunninggebied Zuidoost- 3) wordt geen apart deelvergunninggebied ingesteld omdat in Amstel III vrijwel geen openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn (parkeren is overwegend op eigen terrein), waardoor slechts een beperkt aantal parkeervergunningen zal worden verleend.



Kaart 2 – Drie vergunninggebieden in Zuidoost (weergegeven met de kleuren blauw, groen en roze) en daarbinnen tien deelvergunninggebieden. Vergunningen die zijn uitgegeven in Zuidoost-1, worden ook geldig in Zuidoost-2.

d. een bezoekersregeling met een kortingspercentage van 65%;

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

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 en Zuidoost wordt ingevoerd niet €1,60 betalen maar €0,56 per uur. Voor Plein '40-'45 en rond het Osdorpplein, 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.

Ten aanzien van het aantal kortingsuren (150 uur per kwartaal) hoeft niet een apart besluit genomen te worden. Dat is al gebeurd (naar aanleiding van de raadsvergadering van 5 april 2023, over de verhoging van de parkeertarieven en de verruiming van de bezoekersvergunning).

Vanaf eind vorig jaar is het ook mogelijk voor bezoekers om zelf hun parkeersessie te starten en te betalen met de bezoekersvergunning. Daardoor is het niet meer noodzakelijk voor bewoners om parkeerkosten voor te schieten. Wel blijft het voor de bewoner nog steeds mogelijk om voor de bezoeker te betalen. De houders van een kraskaart- of bezoekersvergunning wijzen tijd uit hun saldo toe aan een zogenaamde bezoekersaccount. Daarvoor is een aparte inlogmogelijkheid gecreëerd die met het bezoek gedeeld kan worden. De website wordt zowel in het Nederlands als Engels aangeboden.

Ad.2 Vast te stellen van bijgevoegde 12^{de} wijzigingsverordening Parkeerverordening 2013, met daarin de wijziging van de minimale maatvoering in de definitie van 'stallingsplaats'.

In de Parkeerverordening van de gemeente Amsterdam is opgenomen dat (op basis van de breedte van een groot aantal courante motorvoertuigen) 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. Tevens is de minimale maatvoering voor de toegangsdeur opgenomen: minimaal 2,0 meter breed. Het college van B en W is van oordeel dat een toegangsdeur van 2,0 meter wel erg krap is. De kleinste Volkswagen is inclusief spiegels al meer dan 1,90 meter en een Citroen C3 is al breder is dan 2,00 meter. Hierbij speelt ook een rol dat bij een heel krappe toegang de auto volledig haaks moet staan op de garage. Voor krappe straten, met relatief weinig manoeuvreerruimte (zoals bijvoorbeeld in de Herentalsstraat in Nieuw-Sloten waar veel inspraakreacties vandaan kwamen), is dat niet overal het geval. Om deze reden is het voorstel om de minimale breedte van de toegangsdeur te verruimen van 2,00 meter naar 2,20 meter. Ruimtes met een toegang smaller dan 2,20 meter worden zodoende niet gezien als stallingsruimte, maar als berging. De verwachting is overigens dat het overgrote deel van de garage(boxen) en drive-inwoningen een ruimere toegang heeft dan 2,20 meter. Ook de minimale maatvoering van de lengte (diepte) van solitaire garages en garageboxen wordt verruimd: van 4,00 meter naar 5,00 meter. Dit omdat enkel zeer kleine auto's in een garage passen van 4 meter.

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. Dergelijke plaatsen worden niet in mindering gebracht op het aantal parkeervergunningen waarvoor de eigenaar maximaal in aanmerking komt. Dit geldt echter alleen voor *inpandige* solitaire stallingsplaatsen, zoals garageboxen of drive-inwoningen. 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.

In bijgevoegde wijzigingsverordening Parkeerverordening 2013 wordt de maatvoering van de toegangsdeur en de maatvoering van de lengte in de definitie van 'stallingsplaats' in de Parkeerverordening als volgt gewijzigd: "plaats, juridisch, feitelijk of planologisch bestemd

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

of bedoeld om motorvoertuigen te stallen, gelegen buiten de openbare weg en niet voor het openbaar verkeer openstaand of toegankelijk, waarbij voor een solitaire in pandige stallingsplaats of garagebox geldt dat deze tenminste 2,35 meter breed en ten minste 5,00 meter lang is, en een toegangsdeur heeft van ten minste 2,20 meter breed”.

Met deze wijziging wordt ook grotendeels tegemoet gekomen aan het stadsdeelbestuur van Nieuw-West dat adviseerde om de minimale maatvoering te verruimen “tot het niveau van een C-klasse auto, die ook voor grotere gezinnen geschikt is”.

Ad. 3 Kennis te nemen dat het college van B en W separaat het (1) Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening en (2) de Stratentabel (als bijlage van het Aanwijzings- en Uitvoeringsbesluit) vaststelt, met daarin:

De bloktijden van betaald parkeren

Voor Bijlmer-Centrum en Amstel III wordt voorgesteld om dezelfde bloktijden te hanteren die van kracht zijn in de F-Buurt / Vogeltjeswei, Venserpolder-West, Rechte, en kromme H-buurt en Huntum, namelijk: van maandag tot zaterdag van 09.00 uur tot 21.00 uur en zondag van 12.00 uur tot 21.00 uur. Dit vanwege de bezoekersaantrekkelijke functies en vele evenementen. In de overige gebieden (Bijlmer-Oost en Gaasperdam) wordt voorgesteld om betaald parkeren in te voeren gedurende de bloktijden van maandag t/m zaterdag van 09.00 uur tot 19.00 uur. Een betaald parkerenregime gedurende deze bloktijden is naar verwachting voldoende effectief om een balans te vinden tussen de parkeervraag en het –aanbod, waarbij benadrukt moet worden dat Zuidoost, ten opzichte van veel andere stadsdelen, een eigen karakteristiek heeft vanwege de vele evenementen, concerten en voetbalwedstrijden.

Hoewel de parkeerdruk in de avonduren overwegend hoger is dan in de middaguren, heeft een parkeerregime tot 19.00 uur naar verwachting 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 (adres) geen parkeervergunningen beschikbaar. Ook heeft een aantal bewoners de beschikking over een eigen stallingsplaats of garage. Deze plaatsen zullen na de invoering van betaald parkeren beter worden benut omdat deze parkeerplaatsen in mindering worden gebracht op het aantal te verlenen parkeervergunningen.

In de uitbreidingsgebieden van Nieuw-West wordt voorgesteld om voor de buurten Slotermeer, Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, Riekerpolder, 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. Voor het Osdorpplein wordt vastgehouden aan de tijden van 09.00 uur tot 24.00 uur (ma-za) vanwege de bezoekersaantrekkelijke horeca- en winkelfuncties en theater De Meervaart.

Bij de sportvoorzieningen van Ookmeer, Eendracht (Bok de Korverweg/Tom Schreursweg) en Sloten (Andrerlechtlaan) wordt alleen betaald parkeren van kracht tussen 09.00 en 19.00 op doordeweekse dagen. In het weekend, als de meeste wedstrijden worden gespeeld, blijft het parkeren gratis. Dezelfde dagen en tijden gelden ook voor het bedrijvent centrum Osdorp (Akerpoort) en Sloterdijk II. Voor deze gebieden wordt zodoende voorkomen dat langparkeerders worden aangetrokken, terwijl de gebruikers van de bedrijven en detailhandel in de bedrijfsvoering niet in grote mate worden gehinderd. Voor Akerpoort geldt dit in grotere mate, vanwege de aanwezigheid van een grote parkeergarage. Ook bezoekers van feesten en partijen in de avond en in het weekend worden niet gehinderd.

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

Het instellen van deelvergunninggebieden

In kaart 1 en kaart 2 zijn naast vergunninggebieden ook de deelvergunninggebieden weergegeven. Elk deelvergunninggebied heeft tussen 2.000 en 3.500 adressen, ruim voldoende om de doorstroming van ingeleverde en uit te geven parkeervergunningen te waarborgen. Zie verder de toelichting onder beslispunt 1c.

Het beschikbaar stellen van maximaal twee bewonersvergunningen per adres en één bedrijfsvergunning per vijf werknemers

In de bestaande fiscale gebieden in stadsdeel Nieuw-West en Zuidoost geldt dat bewoners in aanmerking komen voor maximaal twee parkeervergunningen per adres. 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).

Het nog niet instellen van vergunningplafonds zodat - gedurende het eerste half jaar na implementatie van het nieuwe parkeerregime - alle bewoners die op dat moment één of meerdere auto's hebben direct een parkeervergunning krijgen (met een maximum van twee per adres), met inachtneming artikel 9 en 10 van de parkeerverordening

Hoewel op voorhand een redelijk betrouwbare inschatting is te maken van het aantal parkeervergunningen dat zal worden aangevraagd, wordt ervoor gekozen om bij aanvang van de invoering van het nieuwe parkeerregime nog 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 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 het plafond in de gebieden buiten het groot-centrumgebied, 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. Deze systematiek is ook succesvol toegepast bij de invoering van betaald parkeren in Geuzenveld (2021).

Uitgegeven vergunningen in de vergunninggebieden Nieuw-West 1 t/m 9, zijn voor tenminste de eerste twee jaar na invoeren van betaald parkeren ook geldig in het vergunninggebied van Sportpark Ookmeer (vergunninggebied Nieuw-West-7)

Als overgangsregeling – en conform het advies van het stadsdeelbestuur - worden, voor de duur van tenminste twee jaar na invoering van betaald parkeren in Nieuw-West, de parkeerplaatsen bij Sportpark Ookmeer ingesteld als apart vergunninggebied waar alle in Nieuw-West uitgegeven parkeervergunningen geldig zijn. Vergunninghouders van Nieuw-West hoeven hierdoor dus niet het kortparkeertarief te betalen als bij sportpark Ookmeer wordt gesport. Daarmee hoopt het college van B en W een bezwaar van veel bewoners van Nieuw-West weggenomen te hebben. Dit kan ook omdat relatief veel parkeercapaciteit beschikbaar is bij Ookmeer. Heel stringente parkeerwerende maatregelen zijn hierdoor vooralsnog niet nodig.

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

Tenminste twee jaar na invoering van betaald parkeren wordt deze regeling voor specifiek het Sportpark Ookmeer geëvalueerd, waarna een afweging volgt of deze aanvullende parkeerrechten voor vergunninghouders van Nieuw-West worden gehandhaafd.

Uitgegeven vergunningen in vergunninggebied Nieuw-West-2 (Osdorpplein e.o.) zijn ook geldig in vergunninggebied Nieuw-West-9 (De Aker/De Punt/Osdorp/(Nieuw-)Sloten)

Conform het advies van het stadsdeelbestuur van Nieuw-West wordt voor het zuidelijke deel van Nieuw-West een groot vergunninggebied vastgesteld. Het gaat om Osdorp, De Punt, De Aker, Nieuw- en Dorp Sloten. Echter voor Osdorpplein en omgeving en de naastgelegen Wildemanbuurt en Meer en Oever, wordt een apart vergunninggebied vastgesteld. Daarmee wordt voorkomen dat te veel vergunningrechten worden uitgegeven voor een gebied met een grote bezoekersaantrekkende werking en relatief beperkte parkeercapaciteit op straat. Bewoners van dit gebied wordt zodoende 'beschermd' tegen een mogelijke toename van parkeeroverlast. Andersom is dat risico veel kleiner. Om deze reden worden de parkeervergunningen van bewoners en ondernemers van het genoemde vergunninggebied bij het Osdorpplein e.o. ook geldig in het vergunninggebied van Nieuw-West 9 (De Aker/De Punt/Osdorp/(Nieuw-)Sloten)). Zie verder ook de toelichting onder beslispoint 1c.

Uitgegeven vergunningen in vergunninggebied Slotermeer zijn ook geldig in het vergunninggebied van Geuzenveld (en vice versa);

Voor Slotermeer wordt een apart vergunninggebied vastgesteld, maar uitgegeven parkeervergunningen worden ook geldig in het vergunninggebied van Geuzenveld (en vice versa). De reden dat Geuzenveld en Slotermeer niet zijn samengevoegd tot één vergunninggebied is vanwege het verschillende kortingspercentage van de bezoekersvergunning in Geuzenveld en Slotermeer.

Uitgegeven vergunningen in vergunninggebied Zuidoost-1 (Bijlmer-Centrum) zijn ook geldig in vergunninggebied Zuidoost-2 (Bijlmer-Oost en Gaasperdam)

Volgens dezelfde systematiek als beschreven hierboven, worden uitgegeven vergunningen in het vergunninggebied Zuidoost-1 (Bijlmer-Centrum) ook geldig in het vergunninggebied Zuidoost-2 (Bijlmer-Oost en Gaasperdam). Zo wordt het gebied dat het meest onder druk staat van bezoekersaantrekkende horeca- en detailhandelfuncties, voetbalwedstrijden en evenementenverkeer, zoveel mogelijk 'beschermd' tegen mogelijk extra autoverkeer uit andere delen van Zuidoost. Andersom kunnen de parkeervergunningrechten van Zuidoost-1 wel geldig worden gemaakt voor het vergunninggebied Zuidoost-2. Het risico van extra overlast is immers kleiner omdat er in de Bijlmer-Oost en Gaasperdam minder grote bezoekersaantrekkende functies zijn. Zie verder ook de toelichting onder beslispoint 1c.

ad 4. Kennis te nemen van de adviezen van de stadsdeelbesturen van Nieuw-West en Zuidoost (resp. d.d. 21 en 28 februari 2023) op het beleidsvoornemen mbt uitbreiden van betaald parkeren en de reactie daarop van het college van B en W;

Advies stadsdeelbestuur van Nieuw-West:

1. *Dorp Sloten en Nieuwe Meer Oost.* Het DB adviseert om ook in het Dorp Sloten en Nieuwe Meer Oost betaald parkeren in te voeren;

Reactie: Dit advies is overgenomen (zie beslispoint 1a)

2. *Sloterdijk 3 en 4.* Het DB adviseert om in 2023, tegelijk met het beleidsvoornemen voor Noord ook een beleidsvoornemen betaald parkeren voor Sloterdijk 3 en 4 voor te bereiden.

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

Reactie: Later dit jaar zal het college van B en W een beleidsvoornemen vrijgeven voor inspraak met betrekking tot uitbreiden van betaald parkeren in stadsdeel Noord. Sloterdijk 3 en 4 wordt in dit inspraaktraject meegenomen. Dit geldt ook voor Sportpark Spieringhorn, omdat de sportvoorziening in onderhavige inspraakprocedure per abuis niet is meegenomen.

3. *Instellen van grotere vergunninggebieden* om de bewegingsvrijheid in Nieuw-West minder te beperken:

- Vergunninggebied met daarin de gebieden De Aker, Sloten, Nieuw Sloten en Osdorp
- Vergunninggebied met daarin de gebieden Geuzenveld en Slotermeer
- Vergunninggebied voor Slotervaart;

Reactie: dit advies wordt grotendeels overgenomen. Hoewel een risico ontstaat dat met te grote vergunninggebieden autoverkeersbewegingen binnen het stadsdeel worden gestimuleerd - terwijl voor relatief kleine afstanden alternatieve mogelijkheden beschikbaar zijn (zoals de fiets) - worden conform het advies van stadsdeel Nieuw-West grote vergunninggebieden vastgesteld. Het gaat om : vergunninggebied NW-9: Osdorp/De Aker/De Punt/Nieuw-Sloten en Dorp Sloten, voor Slotermeer (NW-1) en Geuzenveld (NW-6) worden weliswaar aparte vergunninggebieden vastgesteld, maar vergunninghouders krijgen ook rechten om in beide vergunninggebieden te parkeren. De reden dat er van deze twee gebieden niet één vergunninggebied wordt gemaakt is vanwege het verschillende kortingspercentage van de bezoekersvergunning.

Een apart vergunninggebied wordt ingesteld voor de omgeving van het Osdorppelein / Meer en Oever en Wildeman, vanwege de bezoekersaantrekkende functies in dit gebied, nieuwbouwwontwikkelingen, de aanwezige parkeergarages en het beperkte aantal parkeerplaatsen op straat. Vergunninghouders van dit gebied kunnen echter wél terecht in vergunninggebied NW-9.

Het college van B en W ziet geen aanleiding om het vergunninggebied van Slotervaart aan te passen. Dat vergunninggebied is al relatief groot en de gemeente ontvangt hierover geen klachten. De wijken Slotervaart en Overtoomse Veld zijn daarnaast ook geen onderdeel geweest van het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak.

4. *Instellen aparte vergunninggebied* voor sportparkeren Ookmeer, Eendracht, Spieringhorn en carpoolstrook Anderlechtlaan en alle in Nieuw-West uitgegeven vergunningen in deze vergunninggebieden geldig te laten zijn;

Reactie: dit advies wordt overgenomen voor zover het betrekking heeft op sportcentrum Ookmeer. Parkeervergunningen die elders zijn uitgegeven kunnen ook geldig worden verklaard in een ander vergunninggebied. Voor Ookmeer is dat goed realiseerbaar, omdat van dit gebied een apart vergunninggebied wordt ingesteld en omdat de parkeercapaciteit in dit gebied voldoende ruim is.

Voor Eendracht is dit veel lastiger, omdat sportcentrum Eendracht grenst aan de woonbuurt van Eendracht (buurt-10) en onderdeel is van het vergunninggebied Geuzenveld. Het college is van oordeel dat het niet wenselijk is als alle in Nieuw-West uitgegeven parkeervergunning ook geldig zijn in Geuzenveld. Als alternatief zou van de Bok de Korverweg/ Tom Schreursweg een apart vergunninggebied gemaakt kunnen worden. Daarvan wordt afgezien omdat de regelgeving hierdoor heel rommelig wordt, er communicatief mogelijk problemen ontstaan en er problemen kunnen ontstaan met vergunninghouders uit andere gebieden die toch een naheffingsaanslag opgelegd krijgen, omdat onvoldoende duidelijk is waar precies wel en waar niet mag worden geparkeerd. Daarnaast gelden ook voor de genoemde straten langs de sportvelden van Eendracht afwijkende bloktijden van betaald parkeren: in het weekend, als er veel wedstrijden plaatsvinden, blijft het parkeren gratis. En dit geldt ook voor de avonduren op doordeweekse dagen (na 19.00). Verder geldt dat vergunninghouders van Slotermeer en vergunninghouders van Geuzenveld in beide vergunninggebieden kunnen parkeren. Dit betekent dat alle uitgegeven parkeervergunningen in de

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

strook tussen het spoor, De Haarlemmervaart, Ookmeer en Sportpark Eendracht parkeerrechten hebben bij Eendracht.

Voor sportcentrum Spieringhorn geldt dat dit terrein wordt meegenomen in het inspraaktraject van uitbreiden betaald parkeren in Noord en Sloterdijk 3 en -4. Per abuis is deze sportvoorziening niet meegenomen in het voorliggende inspraaktraject, waardoor de sportvereniging niet actief is geïnformeerd over de plannen. Dat wordt in het aankomende inspraaktraject, waarin wordt voorgesteld om betaald parkeren in te voeren met hetzelfde tarief en bloktijden als bij sportpark Ookmeer en Eendracht, hersteld.

Tenslotte, bij het Sportcentrum Sloten is aan de Anderlechtlaan een relatief groot parkeerterrein beschikbaar. Deze parkeerstrook wordt gebruikt door sporters van het Sportcentrum Sloten, maar het fungeert ook als een (hoewel officieuze) carpool/P+R voorziening. Het advies van het stadsdeel om alle in Nieuw-West uitgegeven vergunningen voor dit terrein geldig te maken neemt het college van B en W niet over. Er ligt geen duidelijke relatie tussen doel en middel. Het parkeerterrein wordt wel onderdeel van het vergunninggebied Osdorp, (Nieuw-)Sloten, De Aker en De Punt. Alle vergunninghouders van dit gebied kunnen zodoende gebruik maken van de parkeerplaatsen op de Anderlechtlaan.

5. *Blauwe zones handhaven bij winkelcentra.* Het DB adviseert om compacte blauwe zones bij de winkelpleinen te handhaven (zonder verlening ontheffingen). Het DB adviseert om ook bij soortgelijke winkelpleinen in de uitbreidingsgebieden waar nu nog geen betaald parkeren geldt, zoals het Sierplein, een blauwe zone in te voeren;

Reactie: dit advies wordt gedeeltelijk overgenomen, voor zover het betrekking heeft op het winkelcentrum Nieuw-Sloten (Belgieplein) en De Dukaat (Ecuplein). Het behoudt geldt als overgangsregeling. Twee jaar na invoering van betaald parkeren in de omgeving wordt de balans opgemaakt en opnieuw afgewogen of de blauwe zones voldoende regulerende werking hebben. Hiervoor wordt nader onderzoek gedaan (in combinatie met onderzoek naar andere blauwe zones bij winkelcentra, zoals in Buitenveldert).

Een blauwe zone is alleen geschikt als sprake is van een monofunctioneel parkeerterrein. Hiermee wordt bedoeld: een parkeerterrein dat enkel ten dienste staat van het winkelcentrum (of andere 'bezoekersaantrekkelijke functie') en niet óók gebruikt wordt door bewoners. Is sprake van een meer *multifunctionele* parkeervoorziening, dan ontstaat het probleem van een lappendeken. Er gaan dan verschillende parkeerregimes door elkaar lopen die onderling niet compatibel zijn: voor het fiscale parkeerregime is een parkeervergunning nodig en voor de blauwe zone een ontheffing. En met die ontheffing heb je geen parkeerrechten in het betaald parkergebied en vice versa. Om deze reden worden de blauwe zones vervangen voor het reguliere parkeerregime van betaald parkeren als sprake is van parkeerplaatsen die een multifunctionele toepassing hebben. Daar waar het parkeerterrein sec bedoeld is voor de winkels blijft de blauwe zone vooralsnog behouden, voor de duur van in ieder geval twee jaar na invoering van betaald parkeren. Dit geldt voor de volgende locaties:

Buurt	Locatie van de blauwe zone
Reigersbos	Reewijkplein en Renooiplein
Holendrecht	Holendrechtplein/Maasdriehof
Gein 1	Wisseloordplein
De Aker-Oost	Pieter Calandlaan (tussen Ecu-plein en het verlengde van Pond Sterlinglaan)

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

Nieuw-Sloten	Hageland (een verkleining van de blauwe zone wordt besproken met het stadsdeel, zodat parkeercapaciteit beschikbaar komt voor de bewoners die boven de winkels wonen en een parkeervergunning hebben)
Tabel 1: blauwe zones bij winkelcentra die binnen het gebied van betaald parkeren liggen en voorlopig behouden blijven. Alle overige blauwe zones komen te vervallen	

Genoemde locaties blijven vooralsnog tijdelijk behouden, omdat een blauwe zone binnen een gebied van betaald parkeren niet zonder risico is. Mogelijk dat de parkeerplaatsen meer verkeer aantrekken omdat voor het parkeren niet betaald hoeft te worden. Een ander probleem met blauwe zones is dat de handhaving minder intensief kan plaatsvinden. Handhaving kan alleen handmatig en dus niet met een scanauto, omdat voor het rechtmatig parkeren in een blauwe zone een parkeerschijf moet worden gebruikt. Het behoud van de blauwe zones is conform het advies van stadsdeel Nieuw-West. Stadsdeel Zuidoost heeft geadviseerd om het vraagstuk rondom blauwe zone goed te onderbouwen. Blauwe zones worden niet ingevoerd in gebieden waar reeds betaald parkeren van kracht is (zoals bij het Sierplein).

Voor de volledigheid worden de overige blauwe zones in Zuidoost vervangen door een regulier regime van betaald parkeren. Het betreft de locaties:

Buurt	Locatie van de blauwe zone
Reigersbos	Randwijkhof, Renkumhof, Reigersbosachterom en Ravensteinplein;
Holendrecht	Ochtendhof, Niftrikhof, Nigtevechthof en een aantal parkeerplaatsen onder het spoor (tussen Meibergdreef en Holendrecht dreef);
Bijlmer-Centrum	D-Buurt en Venserpolder;
Bijlmer-Oost	Bijlmerdreef, Karspeldreef, Nelson Mandelapark en E-buurt
Tabel 2: blauwe zones die worden vervangen door betaald parkeren	

Er worden geen ontheffingen meer verleend.

Omdat de blauwe zones bedoeld zijn voor het faciliteren van kortparkeren door klanten van de winkels worden er geen ontheffingen (meer) verleend aan bewoners of ondernemers. Zodoende wordt voorkomen dat tóch langdurig geparkeerd wordt op de parkeerterreinen met een blauwe zone, waarmee feitelijk de werking van de blauwe zone teniet wordt gedaan. In samenspraak met de stadsdelen Nieuw-West en Zuidoost wordt gewerkt aan een voorstel om de beleidsregels voor ontheffingen ten behoeve van parkeren in een blauwe zone aan te passen.

6. Extra parkeervergunningen voor zorg- en onderwijsinstellingen en de politie. Nu is er alleen voor scholen de mogelijkheid om naast de maatschappelijke vergunning per 5 fte nog 4 extra maatschappelijke vergunningen aan te vragen. Het DB adviseert om de regeling voor maatschappelijke vergunningen in Nieuw-West voor alle drie de beroepsdoelgroepen te verruimen tot 2 (extra bovenop de bedrijfsvergunning) maatschappelijke vergunningen per 5 fte.

Reactie: Voor scholen is een ruime hoeveelheid maatschappelijke vergunningen beschikbaar. Feitelijk wordt de behoefte volledig gefaciliteerd. Het parkeerbeleid kan om deze reden geen oorzaak zijn van het lerarentekort. Voor andere maatschappelijke organisaties zal later dit jaar een besluit worden genomen. Dit wordt meegenomen in een integrale harmonisatie van de parkeerregelgeving.

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

7. Toch parkeervergunningen voor sociale nieuwbouw. Bewoners van nieuw op te leveren sociale nieuwbouwprojecten krijgen geen parkeervergunningen toegewezen en er wordt in de meeste gevallen geen (in pandige) parkeerplek voor hen gebouwd. Door parkeerruimte vrij te maken door middel van betaald parkeren moet een quotum aan parkeervergunningen bij sociale nieuwbouwprojecten in Nieuw-West mogelijk zijn. Het DB adviseert uit te zoeken hoe hoog dit quotum kan zijn en hier dan een regeling voor te maken;

Reactie: In de Nota Parkeernormen is de beleidsregel opgenomen dat geen parkeervergunningen beschikbaar zijn voor nieuwbouwprojecten. Dit geldt voor heel de stad, dus ook in Nieuw-West. Momenteel wordt gewerkt aan de herziening van de Nota Parkeernormen. De vergunningverlening in relatie tot nieuwbouw zal daarin aan de orde komen. De herziening van de Nota Parkeernormen is gepland voor 2023.

8. Uitbreiding herhuisvestersregeling. Bewoners van sloop-/nieuwbouwprojecten behouden bij terugkeer naar hun oude wijk het recht op hun parkeervergunning vanuit de herhuisvestersregeling. Wanneer ze echter verhuizen naar een andere wijk vervalt dit recht. Het DB adviseert dat bewoners die bij sloop-/nieuwbouw naar een andere wijk verhuizen ook hun recht op een parkeervergunning houden.

Reactie: In de Nota Parkeernormen is de beleidsregel van de terugkeerders vastgelegd: bewoners die hun vergunning behouden als ze in het nieuwbouwproject gaan wonen op de locatie van hun gesloopte woning. Dit geldt voor heel de stad, en dus ook Nieuw-West. Momenteel wordt gewerkt aan de herziening van de Nota Parkeernormen. De vergunningverlening in relatie tot nieuwbouw zal daarin aan de orde komen. De herziening van de Nota Parkeernormen staat gepland voor 2023.

9. Afwijkende regels voor garages en stallingen (koppeling aan de parkeerdruk). Het DB adviseert om de verplichting tot het gebruik van een eigen in pandige stallingsplaats in Nieuw-West te koppelen aan de parkeerdruk. Zolang de parkeerdruk het toelaat kan een bewoner dan kiezen of deze de auto in de eigen garage zet, of dat deze bereid is om de kosten voor een vergunning te betalen. Als de parkeerdruk te hoog wordt, bijvoorbeeld boven de 85%, dan zal de bewoner met een geschikte garage niet voor verlenging in aanmerking komen.

Reactie: Dit advies wordt niet overgenomen. Het is niet uitvoerbaar en het leidt onder bewoners tot veel onzekerheid: mocht de parkeerdruk, om welke reden dan ook, stijgen, dan zou de gemeente reeds verleende parkeervergunningen moeten intrekken (en vice versa). Daaruit zullen veel bezwaarzaken voortkomen.

10. Minimale maatvoering stallingsplaatsen. Het DB adviseert om de minimale maatvoering van stallingsplaatsen te verruimen tot het niveau van een C-klasse auto, die ook voor grotere gezinnen geschikt is.

Reactie: dit advies wordt overgenomen. Zie beslispunt 2

11. Overgangs- of uitzonderingsregeling voor de groep bewoners die op dit moment een auto heeft die niet past in een eigen stalling/garage. Voor auto's die niet passen zou toch een parkeervergunning verleend moeten worden;

Reactie: Dit advies wordt deels overgenomen zie punt 10.

12. Drive-inwoningen niet meetellen als stallingsplaats. Drive-inwoningen hebben vaak geen andere berging waardoor de fietsen alleen in de garage gestald kunnen worden. Het DB vindt dat bewoners niet gedwongen kunnen worden hun dure fietsen op straat te parkeren omdat anders de auto niet

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

in de garage kan staan. Voor die woningen adviseert het DB om toch vergunningen te verlenen, vergelijkbaar met de regeling die voor stadsgebied Weesp geldt.

Reactie: Dit advies wordt niet overgenomen. Wel geldt dat de minimale maatvoering in heel de stad voor solitaire stallingsplaatsen (waaronder drive-inwoningen) wordt verruimd. Ruimtes die te krap zijn gedimensioneerd worden zodoende niet als stallingsplaats gezien en dientengevolge niet in mindering gebracht op het aantal parkeervergunningen dat maximaal beschikbaar is per adres.

Advies stadsdeelbestuur van Zuidoost:

1. Hanteer verschillende tarieven voor evenementen. De druk in de woonbuurten is een indicatie dat veel evenementenbezoekers nog steeds de auto verkiezen boven het openbaar vervoer en dat wordt gekozen voor parkeren in de woonbuurten omdat de kosten lager liggen dan in de evenementengarages. Wij adviseren verschillende tarieven te hanteren voor (evenementen)bezoekers /niet buurtgebonden bezoekers, versus bezoekers van bewoners. In ieder geval een meer concurrerend tarief t.o.v. parkeervoorzieningen voor evenementen ook in de uitwijkgebieden.

Reactie: Het college van B en W erkent dat sprake is van overlast als er evenementen zijn in Zuidoost (voetbal en/of concerten). Het is echter juridisch niet mogelijk om parkeerbelasting te differentiëren naar buurt- en niet buurtgebonden bezoekers (parkeerbelasting is een zogenaamde 'objectieve belasting'). Het college van B en W kiest er vooralsnog niet voor om een hoger uurtarief in te voeren in Zuidoost, niet in de laatste plaats vanwege de sociaal-economische omstandigheden voor sommige bewoners en de zorgen die er zijn voor sociaal isolement. Het college van B en W wil wel nader onderzoek doen naar een parkeerregime waarmee de eerste parkeeruren zwaarder worden belast dan de parkeeruren daarna. Voor kort parkerende evenementenbezoekers wordt het zodoende minder aantrekkelijk (lees: veel duurder) om in de woonwijken te parkeren, dan in een parkeergarage.

2. Draagvlak bewoners voor betaald parkeren vs blauwe zone. Wij adviseren in de communicatie over de verschillende vormen van parkeerregulering duidelijk te maken wat het verschil is en waarom blauwe zones geen optie zijn. Indien de invoer van betaald parkeren niet voor parkeerdrukvermindering zorgt, ook aangeven welke maatregelen genomen gaan worden om deze parkeeroverlast alsnog te voorkomen.

Reactie: In de Nota van Beantwoording is hierop uitgebreid ingegaan, zie paragraaf 2.12.

3. Aanbod openbaar vervoer als alternatief voor de auto. Wij adviseren dat goede afspraken worden gemaakt met NS over de inzet ten behoeve van de verschillende reizigersstromen, specifiek voor de pieken bij evenementen.

Reactie: dit advies staat los van onderhavig voorstel om betaald parkeren in een groot deel van Zuidoost in te voeren.

4. Betaald parkeren (juridisch) opnemen in de regelgeving maar de uitvoering afhankelijk te stellen aan de parkeerdruk. In Zuidoost zijn er buurten met een hoge parkeerdruk, waar de situatie vraagt om snel ingrijpen (Holendrecht West, G-buurt Noord & West, Bijlmermuseum Noord & de K-buurt). Wij adviseren een besluit te nemen voor uitbreiding van betaald parkeren in heel Zuidoost, maar de maatregel alleen in te zetten in buurten waar de parkeerdruk aantoonbaar hoog is of waar het effect van betaald parkeren direct leidt tot verschuiving van de parkeerdruk. In buurten waar geen sprake is van parkeerdruk vooralsnog geen betaald parkeren in te voeren, omdat daarmee geen probleem voor bewoners wordt opgelost.

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

Reactie: Dit advies wordt niet overgenomen. Het college van B en W heeft op basis van drie afwegingsgronden een voorstel gedaan voor uitbreiden van betaald parkeren. Het betreft: (1) het verminderen van parkeeroverlast, (2) het mogelijk maken van woningbouw en gebiedsontwikkeling en (3) het 'beschermen' van wijken tegen het waterbed als in andere buurten betaald parkeren wordt ingevoerd. Uitbreiden van betaald parkeren gaat dus niet alleen om het verlagen van de parkeerdruk. Daarnaast geldt dat het college veel grotere vergunninggebieden voorstelt. Hierdoor kunnen bewoners met een parkeervergunning in een heel groot gebied binnen stadsdeel Zuidoost terecht. Het invoeren van betaald parkeren leidt dan weliswaar tot lasten, maar door het vergroten van het vergunninggebied hebben bewoners er ook baat bij om in aanmerking te komen voor een parkeervergunning. Tot slot, als bepaalde buurten in de parkeerregelgeving worden opgenomen, maar de daadwerkelijk uitvoering van het betaald parkeren voorwaardelijk wordt gesteld aan de hoogte van de parkeerdruk, dan ontstaat voor bewoners een onwenselijke en onzekere situatie over of parkeerautomaten volgend jaar worden geplaatst, over enkele jaren of wellicht helemaal nooit.

5. Stel maatwerk in voor Geerdinkhof: Veel parkeerplaatsen op eigen terrein die niet allemaal meer in bezit van bewoners of al dan niet verbouwd tot woon/kantoorruimte. Door deze moeilijke eigendomssituatie is het nog maar de vraag of de parkeerbalans klopt. Daarnaast parkeren bewoners zelf ook weinig in de garages, want ondanks dat ze voldoen aan de minimum breedte zijn ze erg smal.

Reactie: Dit advies wordt deels overgenomen. Garageboxen die te smal zijn of 'aard en nagelvast' verbouwd zijn (voordat het beleidsvoornemen met betrekking tot uitbreiden betaald parkeren was vrijgegeven voor inspraak), worden niet gezien als stallingsplaats en dus niet in mindering gebracht op het aantal parkeervergunningen dat maximaal beschikbaar is per adres. Voorts wordt de minimale maatvoering verruimd (zie beslispoint 2), hierdoor worden garageboxen die te smal zijn niet als stallingsplaats gezien, maar als berging.

6. Nellestein, al dan niet afgesloten parkeergarages: Leerdamhof, Leksmondhof, Liendenhof en Leusdenhof Deze garages zijn meegenomen in de parkeerbalans, maar de eigendom- en beheersituaties zijn vaak onduidelijk of bij verschillende partijen.

Reactie: Voor garages die in eigendom zijn van de gemeente neemt het college een separaat besluit (tarieven en toegang). Genoemde garages zijn echter niet in eigendom van de gemeente, waardoor de gemeente geen zeggenschap heeft over het toegangsbeleid of stallingsvoorwaarden van deze garages. Nellestein wordt overigens niet meegenomen in het voorstel van betaald parkeren, er zijn ook weinig parkeerplaatsen in de openbare ruimte (alleen voor en bij de garages Leerdamhof, Leksmondhof, Liendenhof, Leusdenhof en een terrein bij de Gaaspercamping). Uitzondering hierop is het parkeerterrein bij bus- en metrostation Gaasperplas, daar wordt wel betaald parkeren ingevoerd.

7. Vervang de blauwe zone in Ganzenhoef door betaald parkeren: Hoge parkeerdruk door bezoekers medisch centrum, winkelcentrum, markt en metro. Blauwe zone is enkel bij het winkelcentrum, waar door de vele snorders het parkeerbeheer problematisch is en momenteel voor hoge kosten (€60.000 per jaar) verkeersregelaars worden ingezet. Hier functioneert de blauwe zone niet en is betaald parkeren met goede handhaving noodzakelijk.

Reactie: Dit advies wordt overgenomen.

8. Heroverweeg het Instellen van o-plafonds voor speciale groepen. Door het instellen van o-vergunningplafonds worden grote groepen bewoners een eigen auto ontnomen. Dit geldt ook voor bewoners die vanwege de aard van hun werkzaamheden aangewezen zijn op vervoer met de auto omdat het openbaar vervoer hiervoor niet toereikend is: ambulante zorgverleners, politie, beveiligers, werknemers met wisselende en nachtdiensten etc. Wij vragen u om deze groep

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

werknemers in aanmerking te laten komen voor een parkeervergunning en parkeerplaats, indien aantoonbaar is dat autovervoer noodzakelijk is voor de uitoefening van hun functie. Dit geldt ook voor nader te definiëren doelgroepen voor wie autogebruik noodzakelijk is.

Reactie: In de Nota Parkeernormen is de beleidsregel opgenomen dat geen parkeervergunningen beschikbaar zijn voor nieuwbouwprojecten. Dit geldt voor heel de stad, en dus ook Zuidoost. Het instellen van een o-vergunningplafond, maar met uitzondering van speciale groepen, lijkt op het eerste gezicht juridisch complex. Momenteel wordt echter gewerkt aan de herziening van de Nota Parkeernormen. De vergunningverlening in relatie tot nieuwbouw zal daarin aan de orde komen. De herziening van de Nota Parkeernormen staat gepland voor 2023.

Ad.5 Kennis te nemen van de Nota van Beantwoording: invoeren betaald parkeren in Nieuw-West en de Nota van Beantwoording: invoeren betaald parkeren in Zuidoost

Gedurende de zienswijzeperiode van 20 november 2022 tot 20 januari 2023, zijn in totaal 6.350 zienswijzen binnengekomen (3.200 in Nieuw-West en 3.150 in Zuidoost). Ten opzichte van het aantal aangeschreven adressen heeft circa 8% gebruik gemaakt van de inspraakmogelijkheid. Dit is vergelijkbaar met de respons van de inspraakprocedure van het beleidsvoornemen uitbreiden betaald parkeren in Geuzenveld eind 2020. Vanwege de kerstvakantie is besloten tot een inspraaktermijn te verruimen naar in totaal 9 weken, in plaats van de gebruikelijke 6 weken.

Zowel in Nieuw-West als in Zuidoost is het overgrote deel van de bewoners/belanghebbenden die hebben gereageerd tegen het voorstel om betaald parkeren in te voeren (resp 81% en 89%). Het is niet bekend hoe de bewoners/belanghebbenden erover denken die niet hebben gereageerd.

	Brieven verstuurd	Tegen het voorstel	Vóór het voorstel
Zuidoost	34.000	2.790	200
Nieuw-West	46.500	2.600	500

Inhoudelijk gaan de meeste zienswijzen over:

- invoeren van betaald parkeren is niet nodig;
- zorgen over sociaal bezoek of mantelzorg;
- zorgen over de toename van kosten;
- zorgen van zorg- en onderwijspersoneel over betaald parkeren en het aantal beschikbare vergunningen;
- zorgen over het ondernemersklimaat detailhandel;
- zorgen over het feit dat maximaal twee vergunningen worden verleend. Sommige huishoudens met volwassen kinderen hebben drie of meer auto's
- voorkeur voor het handhaven van een blauwe zone
- parkeerprobleem is niet overdag maar 's avonds
- zorgen van bewoners met een eigen stallingsplaats over verlening parkeervergunningen;

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

In de bijlage zijn de twee Nota's van Beantwoording toegevoegd (inclusief alle binnengekomen zienswijzen in twee aparte bijlagen).

Financiële onderbouwing

Tabel 2: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Uitbreiden betaald parkeren Nieuw-West	100	S	€ 0,00	€ 6.750.000,00	€ 13.500.000,00	€ 13.500.000,00
Uitbreiden betaald parkeren Zuidoost	100	S	€ 0,00	€ 4.850.000,00	€ 9.700.000,00	€ 9.700.000,00
Totaal			€ 0,00	€ 11.600.000,00	€ 23.200.000,00	€ 23.200.000,00

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Incidentele uitvoeringskosten (communicatie / projectmanagement)	2.1	I	€ 223.000,00	€ 327.000,00	€ 0,00	€ 0,00
Structurele kosten (handhaving / automaten / administratie)	2.1	S	€ 7.000,00	€ 1.295.000,00	€ 2.427.000,00	€ 2.427.000,00
Totaal			€ 230.000,00	€ 1.622.000,00	€ 2.427.000,00	€ 2.427.000,00

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting

De inkomstenraming is als volgt opgebouwd:

Nieuw-West:

- Bezoekersparkeren: €7,3 mln per jaar
- Parkeervergunningen: € 2,6 mln per jaar
- Naheffingen: € 3,6 mln per jaar

Zuidoost:

- Kortparkeren: € 5,7 mln per jaar
- Parkeervergunningen: € 1,5 mln per jaar
- Naheffingen: € 2,5 mln per jaar

De uitgavenraming is als volgt opgebouwd:

- Structureel: Handhaving, , Korting belparkeren providers, Parkeervergunningen, opvragingen NPR, Loketkosten Dienstverlening, Onderhoud en beheer Parkeerautomaten, Beroepszaken, Banktransactiekosten, verwerking

Naheffingsaanslagen en Verslepingen (totaal oplopend tot € 2,4 mio).

- Incidenteel: Communicatie, Verwijsborden en Projectmanagement (2023: € 0,2 mio;

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

2024: € 0,3 mio)

In de onderstaande tabel is het saldo / begrotingseffect weergegeven. In de begroting van het coalitieakkoord is opgenomen dat het uitbreiden van betaald parkeren in Nieuw-West en Zuidoost vanaf 2024 netto €17,4 mln aan extra inkomsten oplevert. Dit wordt echter niet volledig gehaald omdat (1) de uitvoering van betaald parkeren (het plaatsen van parkeerautomaten en de tijd die nodig is om bewoners/ondernemers in de gelegenheid te stellen om parkeervergunningen aan te vragen) alleen gefaseerd vanaf eind 2023 - na besluitvorming - kan plaatsvinden. Gegeven de omvang van het totale uitbreidingsgebied is de verwachting dat betaald parkeren eind 2024 in alle gebieden van kracht is. De extra inkomsten zijn, vanwege het aanloopjaar in 2024, dus lager dan geraamd. Vanaf 2025 e.v. wordt dit gecompenseerd. Deze planning is onder voorbehoud van calamiteiten en/of overmacht.

	2023	2024	2025	2026
Netto verwacht		€ 11,6 mln	€ 23,2 mln	€ 23,2 mln
Kosten	€ 230k	€ 1,6 mln	€ 2,4 mln	€ 2,4 mln
Netto begroot coalitieakkoord		€ 17,4 mln	€ 17,4 mln	€ 17,4 mln
Saldo	-€ 230k	-€ 7,4 mln	€ 3,4 mln	€ 3,4 mln

Conclusie

De genoemde besispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Geheimhouding

N.v.t.

Welke stukken treft u aan

Voordracht voor de raadsvergadering van 07 juni 2023

Meegestuurd

Registratienr.	Naam
AD2023-038084	Advies Nieuw-West.pdf (pdf)
AD2023-038085	Advies Zuidoost.pdf (pdf)
AD2023-038139	Bekendmaking Twaalfde wijzigingsverordening Parkeerverordening 2013.docx (msw12)
AD2023-038140	Bekendmaking Wijzigingsverordening van de Verordening Parkeerbelastingen 2023.docx (msw12)
AD2023-038083	Bijlage zienswijzen gannonimiseerd Nieuw-West.pdf (pdf)
AD2023-038082	Bijlage zienswijzen geannomiseerd Zuidoost.pdf (pdf)
AD2023-028999	Gemeenteraad Voordracht (pdf)
AD2023-038081	Nota van beantwoording parkeren NW.pdf (pdf)
AD2023-038080	Nota van beantwoording parkeren Zuidoost.pdf (pdf)

Ter Inzage

Registratienr.	Naam
----------------	------

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Verkeer en Openbare Ruimte, dhr. W. Smits, w.smits@amsterdam.nl / 06 53 42 34 76