



## **Beleidsnota invoering van betaald parkeren met vergunningen Amstelveen 2018**

Invoeren van betaald parkeren met vergunningen is geen doel op zich, maar is een van de mogelijke instrumenten om parkeeroverlast tegen te gaan en met name de bereikbaarheid, leefbaarheid en (verkeers)veiligheid te verbeteren.

Voor de reguleringsvorm 'betaald parkeren met vergunningen' is gekozen omdat dit regime bewezen kostendekkend en effectief is.

Om tot invoering van betaald parkeren met vergunningen over te gaan dient het volgende stappenplan doorlopen te worden:

### *1. Haalbaarheidsonderzoek*

Indien er behoefte is aan betaald parkeren met vergunningen dient in overleg met de betreffende bewoner(s):

- bepaald te worden of de parkeerdruk door 'vreemdparkerders'<sup>1</sup> ontstaat.
- bepaald te worden of er een logisch aaneengesloten gebied is van minimaal 40.000 m<sup>2</sup>, waar de parkeerdruk overdag 80% of hoger is.

Indien aan beide zaken voldaan wordt kan stap 2 worden gevolgd. In alle andere gevallen zal er **geen verder onderzoek** plaatsvinden naar invoering van betaald parkeren met vergunningen. Als de parkeerdruk hoger is dan 85% dan is een raadsbesluit geen voorwaarde voor het invoeren van parkeerregulering en wordt stap 2a gevolgd. Als de parkeerdruk tussen de 80% en 85% is dan wordt overgegaan tot stap 2b en is consultatie van de raad wel wenselijk.

Indien in de afgelopen 2 jaar een verzoek tot invoering betaald parkeren met vergunningen ingediend is in het initiatiefgebied of in een deel van dit initiatiefgebied zal de aanvraag afgewezen worden. Deze voorwaarde zorgt ervoor dat de gemeente niet op korte termijn een aanvraag dient te beoordelen voor hetzelfde gebied. De termijn van 2 jaar is gekoppeld aan de geldigheidsduur van de parkeerdrukmeting die elke 2 jaar wordt uitgevoerd.

#### Toelichting:

Betaald parkeren met vergunningen is niet in alle gevallen een passende maatregel. Als er bijvoorbeeld al te weinig parkeerplaatsen zijn voor alle auto's van bewoners, terwijl er geen of nauwelijks 'vreemdparkerders' in de buurt staan, dan helpt deze parkeerregulering niet. In overleg met de bewoner(s) dient de klacht dan ook goed geanalyseerd te worden, mogelijk blijkt dat de aanleg van extra parkeerplaatsen het parkeerprobleem kan oplossen.

Ook dient in overleg met de bewoner(s) een logisch aaneengesloten gebied met minimale gebiedsomsomvang van 40.000 m<sup>2</sup> bepaald te worden. Dit voorkomt onlogische gebiedsindelingen / hiaten bij de invoering van betaald parkeren.

---

<sup>1</sup> werkforensen, Schipholgangsters, dagjesmensen voor Amsterdam, niet-bewoners e.d.).



### *2a. Gebieden met parkeerdruk van 85% of hoger*

Deze stap geldt voor situaties waarin de gemiddelde parkeerdruk in een logisch aaneengesloten gebied van minimaal 40.000 m<sup>2</sup> overdag 85% of hoger is. Overgegaan kan worden tot stap 3. Draagvlakonderzoek zal plaatsvinden in stap 5, consultatie van belanghebbende partijen (bewonersvereniging, winkeliersvereniging, wijkplatform e.d.).

#### Toelichting:

De norm van 85% staat bekend als een goede indicatie voor een hoge parkeerdruk. Een parkeerdruk van 85% betekent dat 1 tot 2 parkeerplaatsen van de 10 parkeerplaatsen vrij/beschikbaar is. Dit lijkt voldoende. Op dat moment is er echter sprake van de subjectieve ervaring dat het 'vol' staat met veel zoekgedrag en alle bijkomende nadelen (verkeersveiligheid, leefbaarheid, luchtkwaliteit) tot gevolg.

Richtlijn voor het bepalen van een onacceptabele parkeersituatie is niet de parkeerdruk in een straat, maar de parkeerdruk in een wijk/buurt waarbij de grenzen de bestaande wijkgrenzen van Amstelveen zijn of natuurlijke barrières als kades, verkeersaders, waterpartijen en dergelijke. Overdag (de periode tussen 9.00 uur en 18.00 uur) ervaren bewoners de meeste hinder van 'vreemdparkerders'.

### *2b. Bespreekgevallen: Politieke afweging voor gebieden met parkeerdruk tussen 80 % en 85%*

Als de gemiddelde parkeerdruk in een logisch aaneengesloten gebied van minimaal 40.000 m<sup>2</sup> overdag tussen de 80%-85% is, dan is een politieke afweging nodig om betaald parkeren met vergunningen te kunnen invoeren. Verzoeken hiervoor worden vooraf besproken met de wethouder Verkeer, die bij een positieve uitkomst zal peilen binnen de raad of men betaald parkeren met vergunningen ziet zitten. Zo nee, dan wordt het verzoek afgewezen. Zo ja, dan kan overgegaan worden tot stap 3. Draagvlakonderzoek zal plaatsvinden in stap 5, consultatie van belanghebbende partijen (bewonersvereniging, winkeliersvereniging, Wijkplatform e.d.).

#### Toelichting:

Het kan voorkomen dat in sommige wijken/buurtten de parkeerdruk nog geen 85% bedraagt, maar dat de bewoners van deze wijk of buurt wel parkeeroverlast ervaren. Als dan bijvoorbeeld uit de parkeerdrukmetingen blijkt dat er sprake is van een constante toename van de parkeerdruk dan moet de gemeente proactief en anticiperend toch parkeerregulering kunnen invoeren.

Deze mogelijke bespreekgevallen worden in ambtelijk en bestuurlijk vooroverleg beoordeeld.

### *3. Het bepalen van de exacte omvang van het te reguleren gebied*

#### Toelichting:

Als voldaan wordt aan stap 1 en 2 moet de gemeente de exacte omvang van het te reguleren gebied te bepalen op basis van parkeerdruk en (natuurlijke) barrières als middenbermen, kades, verkeersaders en dergelijke. Als er straten toegevoegd moeten worden aan het te reguleren gebied in verband met deze (natuurlijke) barrières om zo



een logisch gebied te creëren, terwijl de straten niet voldoen aan de eis van parkeerdruk kunnen deze straten toegevoegd worden en onderdeel worden van het reguleringsgebied. Dit is wenselijk om onlogische gebiedsindelingen / hiaten te voorkomen, hieraan kunnen geen rechten worden ontleend (lees: het eisen dat straten worden toegevoegd). Bovengenoemde argumentatie dient te allen tijde de grondslag te zijn voor invoering van betaald parkeren met vergunningen in deze gebieden.

#### *4. Bepalen van het parkeerregime (reguleringstijden en tarieven)*

Toelichting:

Het regime (reguleringstijden en tarieven) dient vervolgens bepaald te worden. Hier wordt uitgegaan van een vooraf vastgesteld regime waar, geredeneerd vanuit het Stadshart, wordt bepaald welk regime toegepast gaat worden. Door vooraf bepaalde regimes te definiëren wordt voorkomen dat per wijk/buurt bepaald dient te worden welke tijden en tarieven toegepast moeten worden en er een onoverzichtelijk geheel ontstaat van diverse soorten reguleringstijden en tarieven.

Voor het bepalen van het geldende parkeerregime is de volgende indeling van Amstelveen bepaald (zie bijlage I):

- Ring 1: Stadshart (zoals gebieden 1-west, 1-oost en 3-Meander):  
Maandag t/m zaterdag van 09.00-20.00 uur, donderdag van 09.00-21.00 uur, zondag van 12.00-18.00 uur.  
Maximaal 4 uur parkeren tegen schrikstarief.
- Ring 2: rondom het Stadshart (gebieden 11, 12, 13, 14):  
Maandag t/m zaterdag van 09.00-18.00 uur, donderdag van 09.00-21.00 uur, zondag van 12.00-18.00 uur.  
Maximaal 4 uur parkeren tegen schrikstarief.
- Wijkwinkelcentra (zoals Groenhof, Bankrashof, Kostverlorenhof):  
Maandag van 13.00-18.00 uur, dinsdag t/m zaterdag van 09.00-18.00 uur.  
Maximaal 2 uur parkeren tegen laag tarief.
- Overige Amstelveen (zoals Randwijck):  
Maandag t/m vrijdag van 09.00-18.00 uur.  
maximaal 2 uur parkeren tegen laag tarief.

Voor een visuele weergave van deze indeling: zie bijlage I.

Voor alle gebieden geldt dat alle mogelijke vergunningen beschikbaar worden gesteld conform de geldende Verordening Parkeerbelasting en de "beleidsregels aanvragen en afgifte parkeervergunningen gemeente Amstelveen".

#### *5. Consultatie, besluitvorming en informatie*

##### Consultatie

Belanghebbende partijen zoals wijkplatforms, bewonersverenigingen ondernemersverenigingen e.d. worden waar mogelijk geconsulteerd over het voorstel voor betaald parkeren met vergunningen. Deze belanghebbende partijen hebben een adviserende rol, maar kan geen bindend advies geven. Bij steekhoudende argumenten kan de gemeente er vanzelfsprekend voor kiezen om geen betaald parkeren met vergunningen in te voeren of de gebiedsomvang te wijzigen. De gemeente geeft een toelichting aan deze



belanghebbende partijen waarin de gemeente uiteen zet waar en waarom betaald parkeren ingevoerd zal worden.

Tevens zal er een raadsbrief op Raadsweb geplaatst worden waarin raadsleden geïnformeerd worden over dit voorgenomen besluit.

#### Besluitvorming

Indien deze consultatieronde niet leidt tot heroverweging of aanpassing zal door het vaststellen van een aanwijzingsbesluit (door het College van B&W) het betaald parkeren met vergunningen ingevoerd worden. In de 2b-gevallen gaat dit vooraf door een raadsbesluit.

#### Informatie

Voordat tot daadwerkelijke invoering van het betaald parkeren met vergunningen overgegaan wordt zal er een informatieavond voor bewoners en ondernemers georganiseerd worden waar toegelicht wordt hoe het betaald parkeren met vergunningen in de praktijk functioneert. Er zal uitleg gegeven worden over de wijze waarop vergunningen kunnen worden aangevraagd, hoe het bezoekersparkeren werkt, hoe handhaving functioneert e.d.

#### **4. Geldigheid**

Het nieuwe beleid is van kracht vanaf **1 januari 2018**.



### BIJLAGE I

