



College van B&W

Uw contact J. Schafrat

T (020) 540 35 53

F (020) 540 45 59

gemeente@amstelveen.nl

AAN
de gemeenteraad Amstelveen

Postbus 4, 1180 BA Amstelveen

*Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum
van deze brief*

Datum 4 maart 2025

Betreft Raadsdebat Betaald parkeren Amstelveen

Geachte raad,

Met deze brief willen we u over de belangrijkste onderwerpen die tijdens het raadsdebat van afgelopen 26 februari aan de orde kwamen nader informeren. Daarbij gaan wij tevens in op de openstaande vragen.

1. Kernpunten nieuwe beleid

In het debat was er soms sprake van onduidelijkheid wat het nieuwe voorstel behelst. Het raadsvoorstel dat naar uw raad is gestuurd bevat een aantal aanpassingen ten opzichte van het huidige beleid.

Concreet betekent het dat in het nieuwe invoeringsplan 2025:

1. Betaald parkeren pas wordt ingevoerd bij overlast, niet op basis van een planning.
2. De criteria voor het invoeren van betaald parkeren (parkeerdruk en gebiedsgrootte) verlaagd zijn om eerder lokale overlast te kunnen verminderen (80% parkeerdruk en 20.000 m2 overdag en 80-85% parkeerdruk en 10.000 m2 's avonds).
3. Uitbreiding van het regime op basis van bovenstaande criteria naar avond en zaterdag mogelijk wordt gemaakt.
4. Preventief invoeren van betaald parkeren aan de hand van verwachte parkeerdruk/overlast bij nieuwbouwwontwikkelingen mogelijk wordt gemaakt.
5. Lokaal/gebiedsgericht wordt ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen.

2. Aandachtspunten vanuit het raadsdebat

Uit het debat en de insprekers maakten wij op dat er vragen en onduidelijkheden leven die toelichting behoeven en die geven wij hierbij graag:

2.1 Keuze voor het invoeren van betaald parkeren als maatregel.

Parkeren is een decentrale bevoegdheid van de gemeente. Iedere gemeente kan zelf haar parkeerbeleid bepalen binnen de wettelijke mogelijkheden. Het invoeren van betaald parkeren met vergunningen is een instrument om binnen de gemeente



Amstelveen parkeeroverlast tegen te gaan en de bereikbaarheid, leefbaarheid en (verkeers)veiligheid te verbeteren. De reguleringsvorm 'betaald parkeren met vergunningen' is bewezen kostendekkend en effectief om dit doel te bereiken. Daarom is er voor betaald parkeren gekozen als instrument om parkeeroverlast tegen te gaan.

2.2 Alternatieven

Blauwe zones of belanghebbendenparkeren zijn ten opzichte van betaald parkeren minder toepasbaar voor alle doelgroepen.

Belanghebbendenparkeren is een variant op betaald parkeren, waarbij ook met vergunningen gewerkt wordt, maar waarbij in feite alleen de direct belanghebbende en evt. bezoek mag parkeren. Overige parkeerders kunnen er bijvoorbeeld geen parkeerkaart bij een parkeerautomaat kopen. Dit heeft naar de mening van het college een negatieve impact voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit is alleen in zone 1-Oost (Schilderswijk) toegepast, omdat daar de openbare parkeerruimte zeer beperkt is in tegenstelling tot de andere betaald parkeergebieden in Amstelveen.

Bij een regime waarbij gewerkt wordt met blauwe zones moeten bewoners ook een ontheffing hebben om langer te kunnen parkeren bij een blauwe zone. Bij deze ontheffingen voor blauwe zones zijn leges verschuldigd (bijv. in Aalsmeer 37,50 per ontheffing) en zal er nog steeds handhaving noodzakelijk zijn, waarbij de inkomsten van de overtredingen niet voor de gemeente zijn, hetgeen tot een negatieve parkeerexploitatie zal leiden.

Daarnaast kan met het bestaande systeem van vergunningverlening de auto ook vaak voor de deur geparkeerd worden, tegen betrekkelijk lage kosten en met een goede regeling voor het ontvangen van bezoek.

2.3 Kostendekkendheid (Parkeren is (g)een 'melkkoe')

Het parkeerbeleid is niet gericht op het maximaliseren van inkomsten, maar op het voorkomen van parkeeroverlast voor inwoners. In tegenstelling tot andere gemeenten is het tarief voor parkeervergunningen in Amstelveen kostendekkend. De som van de totale inkomsten uit alle parkeervergunningen samen en de daaraan gerelateerde uitgaven zijn ongeveer even hoog.

De kosten die met de handhaving worden gemaakt, worden verrekend in de kosten van de naheffingsaanslag en niet in de prijs van de vergunningen. De tarieven voor een vergunning (€ 40 per jaar voor een eerste bewonersvergunning, € 80 per jaar voor een tweede vergunning) kunnen hierdoor laag blijven in vergelijking met omliggende gemeenten.

In bijvoorbeeld Amsterdam kost een eerste bewonersvergunning tussen de € 110,- en € 650,- per jaar. Daarnaast kent de gemeente middels een bezoekersvergunning voordelige tarieven (€ 0,25 per uur) voor het parkeren van bezoek. Ter onderbouwing van de kostendekkendheid van de vergunningen kan tevens medegedeeld worden dat de prijs voor de bewonersvergunning sinds het invoeren van betaald parkeren al twee keer is verlaagd tot het huidige tarief van € 40 per jaar.



De inkomsten uit de losse parkeerkaartjes worden gebruikt voor het onderhoud en beheer van de betaalautomaten. De meeropbrengsten hiervan komen ten goede aan de gemeente. De gemeenteraad beslist over de besteding van de gelden van de gemeente.

2.4 Representatieve metingen

De parkeerdata worden verzameld via een parkeertelling. Conform het vastgestelde beleid worden de metingen in heel Amstelveen iedere 2 jaar uitgevoerd, maar sinds 2022 worden deze metingen jaarlijks gehouden om beter aan te sluiten bij de actuele ontwikkelingen.

Bij deze telling wordt de parkeercapaciteit (aantal en soorten parkeerplaatsen, zoals vrije parkeerplaatsen, vergunningplaatsen, blauwe zone plaatsen, laad/losplaatsen, gereserveerde plaatsen voor artsen, minder validen en elektrische voertuigen etc.), in kaart gebracht. Tijdens de bezettingsmeting wordt op verschillende momenten, bijv. dag en nacht de bezetting per soort parkeerplaats geteld. In de criteria van het huidige beleid is vastgelegd dat het gaat om parkeeroverlast overdag. Dit is de reden dat de metingen tot nu toe altijd overdag zijn uitgevoerd. Een hoge parkeerdruk op andere momenten was geen reden om betaald parkeren in te kunnen voeren. De parkeermeting in de nacht wordt gebruikt om het aandeel vreemdparkerders aan te tonen, 's nachts zijn voornamelijk alleen de bewoners thuis.

De parkeertellingen zijn en worden uitgevoerd door een extern onderzoeksbureau. Sinds 2018 hebben 2 verschillende bureaus deze tellingen in de gemeente uitgevoerd, te weten Mobycon en 4-Traffic. Voor een parkeermeting wordt door het onderzoeksbureau een offerte uitgebracht waarin de werkwijze voor de meting wordt beschreven.

Voor de representativiteit van de metingen is het belangrijk om te meten op een moment waarop er zo weinig mogelijk versturende factoren zijn. Oktober/november (periode periodieke metingen) is een gangbare meetperiode voor parkeermetingen waarin bijna geen vakanties of feestdagen zitten. De periode tussen 11.30-14.30 is een gangbaar tijdstip voor de parkeerdruk overdag.

De brongegevens bevatten de data van de capaciteit en bezetting tijdens de metingen per straatsectie, dit is een gedeelte van een straat. Per straatsectie wordt ook de parkeerdruk bepaald. In de periodieke metingen wordt heel Amstelveen op deze wijze gemeten. Bij de selectie van een gebied worden de straatsecties van het betreffende gebied bij elkaar genomen en wordt daar de parkeerdruk van bepaald. Dit geschiedt op dezelfde wijze als in de brongegevens bij de straatsecties zelf, maar dan op gebiedsniveau. Er is geen sprake van manipulatie van de gegevens door de gemeente.

Metingen in heel Amstelveen worden gehouden in dezelfde periode waardoor ook een trend zichtbaar is/wordt, zodat eventuele incidentele hoge parkeerdruk opvalt en niet wordt gebruikt als enige meting om betaald parkeren in te voeren. Deze brongegevens worden ook gebruikt in de notities die bij het collegebesluit voor het invoeren van betaald parkeren zijn gevoegd.



Bij het nieuwe beleid zal ook het aantal onderzoeksmomenten/tijdstippen uitgebreid worden, omdat ook parkeerdruk in de avond of op zaterdag als criterium in het nieuwe beleid is opgenomen. Wij denken eraan om deze metingen voortaan 2x per jaar in alle buurten uit te laten voeren.

2.5 Invoeringsproces/participatie

De besluiten voor invoering van betaald parkeren in Kostverloren Noord-Oost, Oude Dorp en KK Park West-Oostzijde zijn onder het bestaande beleid in oktober jongstleden genomen, terwijl ongeveer gelijktijdig het nieuwe beleid ter inzage is gelegd. Het feit dat de procedures qua reactiedata dezelfde periode betroffen, was niet te voorkomen door de termijnen die voor beide procedures gelden.

Het voorgestelde parkeerbeleid heeft 6 weken ter inzage gelegen waarbij iedereen een zienswijze kon indienen. Dit is een van de door de gemeenteraad vastgestelde geëigende methoden voor het invullen van participatie binnen de gemeente. De uitkomsten uit de participatie zijn ook de aanleiding geweest om een aangepast invoeringsplan aan de gemeenteraad aan te bieden. Het college verwerpt de opmerkingen dat dit een slordig of onzorgvuldig proces is en is juist van mening dat hiermee tegemoetgekomen is aan belangrijkste onderdelen uit de zienswijzen en ingediende bezwaren.

De kaders voor het huidige parkeerbeleid zijn in 2018 door uw raad vastgelegd en het college is belast met de uitvoering daarvan. Het college neemt een collegebesluit met betrekking tot een uitbreiding van betaald parkeren voorafgaand aan de invoering.

Na het vaststellen van de invoering van betaald parkeren ontvangen alle belanghebbenden in het betreffende gebied een informatiebrief waarin het genomen besluit wordt toegelicht. Alle betrokkenen ontvangen circa 1 maand voorafgaand aan de daadwerkelijke invoering van het betaald parkeren met vergunning een persoonlijk bezorgde informatiebrief over het aanvragen van vergunningen etc. met daarin contactgegevens voor aanvullende vragen.

Er wordt bij de invoering van betaald parkeren altijd gekeken of er specifieke omstandigheden zijn waardoor bijvoorbeeld voor een onderneming een onevenredig nadeel ontstaat ten opzichte van andere ondernemingen. U kunt hierbij denken aan het instellen van een blauwe zone bij een apotheek of het uitbreiden van het aantal vergunningen voor een rijkschool met eigen lesauto's. Hierbij wordt altijd ook gekeken naar de parkeerdruk in de omgeving van het betreffende adres.

2.6 Gestelde vragen tijdens het debat

Tijdens het debat zijn een drietal vragen gesteld die hieronder beantwoord worden.

- Toelichting op de verlaging van de parkeerdrukeis van 85% naar 80% in relatie tot nieuwbouw

De verlaging van de parkeerdrukeis en de problematiek van nieuwbouw in relatie tot parkeren betreffen 2 afzonderlijke uitgangspunten. De norm van 85% wordt op dit moment gebruikt als indicator voor een hoge parkeerdruk.



Een parkeerdruk van 85% betekent dat 1-2 parkeerplaatsen van de 10 parkeerplaatsen vrij/beschikbaar is. Dit lijkt wellicht op het oog voldoende. Op dat moment is er echter sprake van de subjectieve ervaring dat het 'vol' staat met veel zoekgedrag en alle bijkomende nadelen voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit als gevolg. We stellen voor de indicator naar een norm van 80% te verlagen voor parkeerdruk overdag om die nadelen te beperken. In de avond blijven we de parkeerdruk van 85% hanteren.

De norm van 80% is niet nieuw, deze was ook in het huidige beleid al opgenomen, maar bij een parkeerdruk van tussen de 80%-85% werd invoering voorgelegd aan de raad, in het voorstel bij het college.

De problematiek met nieuwbouw betreft de signalen van bewoners in buurten met nieuwbouw dat bewoners van nieuwbouwcomplexen de eerste auto en/of tweede auto buiten de eigen parkeergelegenheid op de openbare weg parkeren om de kosten voor het kopen of huren van een parkeerplaats in het complex te voorkomen. Hierdoor neemt de parkeerdruk op de openbare weg met name in de avond toe terwijl de parkeergelegenheid op het eigen terrein van de nieuwbouw slecht gebruikt wordt. Dit kan met het huidige beleid niet worden voorkomen omdat parkeerdruk in de avond geen criterium is voor het invoeren van betaald parkeren. In het nieuwe voorstel is deze parkeerdruk wel toegevoegd als criterium voor het invoeren van betaald parkeren om deze overlast te voorkomen.

- Hoe kan het dat bij een automatische incasso voor een parkeervergunning toch een naheffing kan worden opgelegd?

Dit is niet mogelijk bij een bewonersvergunning, daar heeft een vergunning een vast kenteken. Echter bij een ondernemingsvergunning is daarentegen sprake van een zogenaamde 'poolvergunning' wat inhoudt dat dezelfde vergunning door meerdere personen/werknemers gebruikt kan worden. Dit is op deze manier opgezet zodat ondernemers minder vergunningen hoeven te kopen als er bijvoorbeeld veel parttimers werken of personeel wisselend aanwezig is. Bij deze 'pool'vergunning is de ondernemer zelf verantwoordelijk om het juiste kenteken op de vergunning te wijzigen, ook bij een verlenging. Wij hebben geconstateerd dat er ook ondernemers zijn die in de praktijk maar 1 kenteken op de ondernemingsvergunning gebruiken en hebben daarom ook in het voorstel opgenomen om ook een ondernemingsvergunning met een vast kenteken te introduceren, zodat de ondernemer zelf kan kiezen welke vergunning het beste bij hem/haar past.

- Kan er bij een bezoekerskaart niet het eerste uur gratis parkeren toegevoegd worden om sociaal isolement, van met name ouderen, te voorkomen? Het reguliere parkeertarief zou daarvoor kunnen worden verhoogd.

De gemeente heeft naast de bewonersvergunning voor de inwoner zelf een bezoekersvergunning met voordelige tarieven (Euro 0,25 per uur) voor het parkeren van bezoek. De maximum parkeerduur hiervoor bedraagt 12 uur. Momenteel bestaat de mogelijkheid voor een gratis periode parkeren voor bezoek nog niet, maar deze mogelijkheid kan nader onderzocht worden.

- Waarom kan met een vergunning niet in heel Amstelveen geparkeerd worden?



Een vergunning voor heel Amstelveen lijkt op het eerste gezicht een vriendelijke oplossing, maar hiermee blijft naar onze mening parkeeroverlast bestaan, omdat er geen sturing mogelijk is binnen en tussen betaald parkergebieden. Daarnaast kan dit leiden tot een slechtere bereikbaarheid van de winkels in de stad omdat iedereen overal kan parkeren.

Wij verwachten u hiermee de meest genoemde onderwerpen en vragen uit het raadsdebat over het toekomstig parkeerbeleid te hebben verduidelijkt.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,
de secretaris, de burgemeester,

Bert Winthorst

Tjapko Poppens

Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening(en) rechtsboven op pagina 1.