

Beantwoording technische vragen: Technische vragen debat betaald parkeren
Van de fractie: D66
N.a.v. behandeling raadsvoorstel: Nieuw parkeerbeleid
Datum: 25 februari 2025

Concrete vra(a)g(en):
1. Is het mogelijk de gegevens van de parkeermetingen zoals deze gebruikt zijn bij de drie genomen besluiten inzake betaald parkeren, te weten Kostverloren Noordoost, Oude Dorp en Keizer Karelpark West Oostzijde ter informatie bij te voegen bij de raadsstukken voor het raadsdebat nieuw parkeerbeleid van 26 februari aanstaande?
Beantwoording vra(a)g(en):
1. De motivering van de collegebesluiten waarin de gegevens van de parkeermetingen zijn verwerkt zijn als bijlage bijgevoegd. Deze motiveringen zijn gebaseerd op het huidige beleid.



Motivering invoeren betaald parkeren Keizer Karelpark West Oostzijde (Z24-xxxxx / D24-xxxx)

Behandelend ambtenaar: J. Luijkx/J.Schafrat

Telefoonnummer: 020-540 35 58 / 06-34 12 90 64

E-mail : j.luijkx@amstelveen.nl / j.schafrat@amstelveen.nl

Voor de motivering van het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college) voor de keuze van betaald parkeren, heeft het college onder meer de brochure van het kennisplatform CROW geraadpleegd. Hierin wordt een toelichting gegeven over waarom betaald parkeren een effectief instrument is om parkeerdruk in een woonwijk tegen te gaan.

In het onderhavige geval, gaat het om een uitbreiding van het reeds bestaande 'betaaldparkerengebied' ten zuiden van zone 10, en is uitbreiding van het betaald parkeren naar aangrenzende wijken in lijn met wat kennisplatform CROW adviseert. Immers, een tekort aan parkeerplaatsen of het invoeren van parkeerregulering in de aangrenzende wijk leidt in eerste instantie tot een overloop naar de aangrenzende wijken waar vrij geparkeerd kan worden. Het gevolg is dat ook in de aangrenzende wijken parkeermaatregelen dienen te worden ingevoerd, aangezien parkeerregulering zich als een olievlek over de bebouwde kom zal verspreiden.¹

Daarnaast stelt het platform dat een belangrijk voordeel van het werken met vergunningen is dat er een goede tot absolute plaats garantie te geven is.² Iedereen die een parkeervergunning bezit, heeft in principe een plaats. Op pagina 20 van de brochure staat *'Het is bekend dat bij de invoering van betaald parkeren meer parkeerruimte vrijkomt. Mensen parkeren in betaalgebieden korter, minder vaak of blijven helemaal weg.'*³ Voorts heeft het college verschillende verzoeken, vanuit het gebied, om betaald parkeren in te voeren in overweging genomen bij de totstandkoming van het bestreden besluit.

Volgens de beleidsnota 'Invoering betaald parkeren met vergunningen 2018' (hierna: beleidsnota) is door de Raad o.a. gesteld dat, voordat er betaald parkeren ingevoerd kan worden, er eerst een haalbaarheidsonderzoek moet plaatsvinden, voordat onderzoek naar parkeerdruk plaatsvindt. Dit haalbaarheidsonderzoek bestaat uit de volgende aspecten:

- bepaald moet worden of de parkeerdruk door 'vreemd-parkeerders' ontstaat;
- bepaald moet worden of er een logisch aaneengesloten gebied is van minimaal 40.000 m² waar de parkeerdruk overdag 80% of hoger is.

Het college heeft voor onder meer het gebied Keizer Karelpark West Oostzijde parkeerdrukmetingen laten verrichten door de externe onafhankelijke deskundige 4-Traffic B.V. (hierna: 4-Traffic).

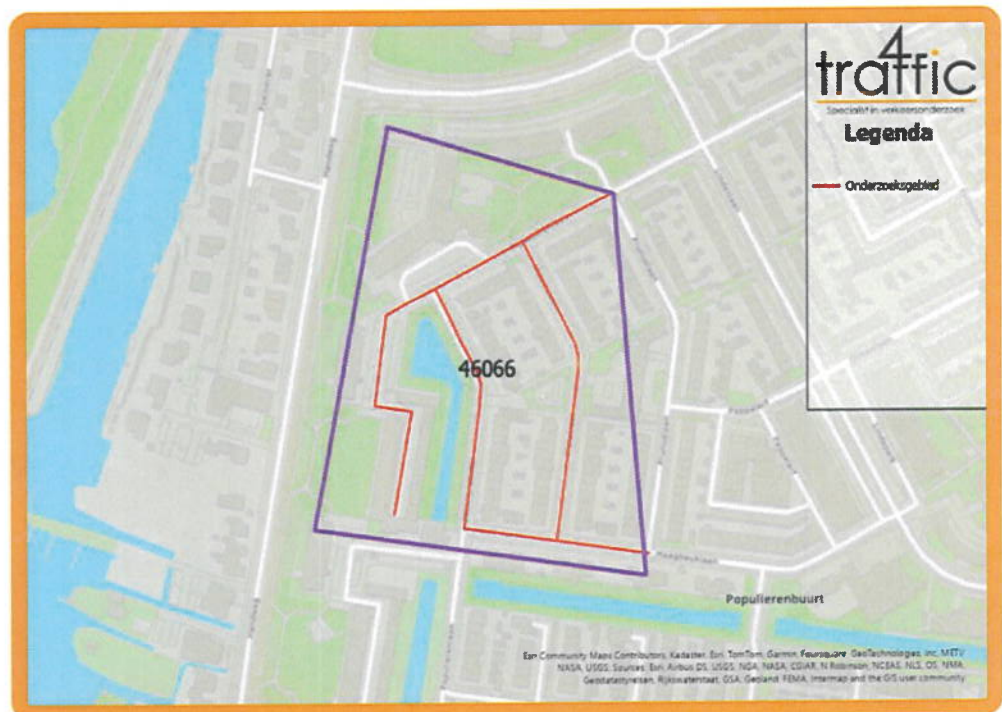
Voor de parkeerdrukmeting maakt 4-Traffic onderscheid naar regime (bijvoorbeeld blauwe zone, vergunning of betaald inclusief venstertijden) en naar de manier van parkeren (bijvoorbeeld haaks- of langsparkeren) en noteren zij het als bijzondere plaatsen aanwezig zijn (Een invalidenparkeerplaats, laad- en losplaatsen, plaatsen voor het laden van elektrische voertuigen en parkeerplaatsen gereserveerd voor deelauto's, een arts of taxi's).

¹ Zie CROW, *Parkeren in woongebieden – een nieuw type probleem*, te raadplegen op: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/brochure-parkeren-in-woongebieden-een-nieuw-type-p>, p. 5.

² Zie CROW, *Parkeerregulering: toepassing en effecten*, te raadplegen op: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/brochure-parkeerregulering-toepassing-en-effecten>, p 11.

³ Zie CROW, *Parkeerregulering: toepassing en effecten*, te raadplegen op: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/brochure-parkeerregulering-toepassing-en-effecten>, p 20.

4-Traffic heeft voor dit onderzoeksgebied een gebiedsomvang van 46066 m² gehanteerd.



Afbeelding 3. Onderzoeksgebied Keizer Karelpark west oostzijde

In ondergenoemd tabel heeft 4-Traffic de parkeerdruk berekend door de totale capaciteit van de secties binnen het gebied, exclusief de bijzondere plaatsen, af te zetten tegen de bezetting op deze plaatsen per ronde. De parkeerdruk exclusief de bijzondere plaatsen geeft volgens 4-Traffic het meeste valide beeld weer van de restcapaciteit die voor elke parkeerder openbaar toegankelijk is. De plekken die niet beschikbaar waren om er te parkeren, door bijvoorbeeld een container of geparkeerde aanhanger, zijn door 4-Traffic genoteerd en bij de berekening van de parkeerdruk van de capaciteit afgehaald.

Verskil parkeerdruk Keizer Karelpark 2018 - 2023									
	2018	2020 jan.	2020 jan. verschil	2020 okt.	2020 okt. verschil	2022	2022 verschil	2023	2023 verschil
Dinsdag 11:30 - 14:30	65,8%	65,1%	-0,7%	84,9%	19,7%	87,5%	2,6%	94,0%	6,5%
Woensdag 00:00 - 05:00	70,4%	-	-	-	-	73,0%	2,6%	78,8%	5,8%
Vershil	4,6%	-	-	-	-	-14,5%	0,0%	-15,2%	-0,8%

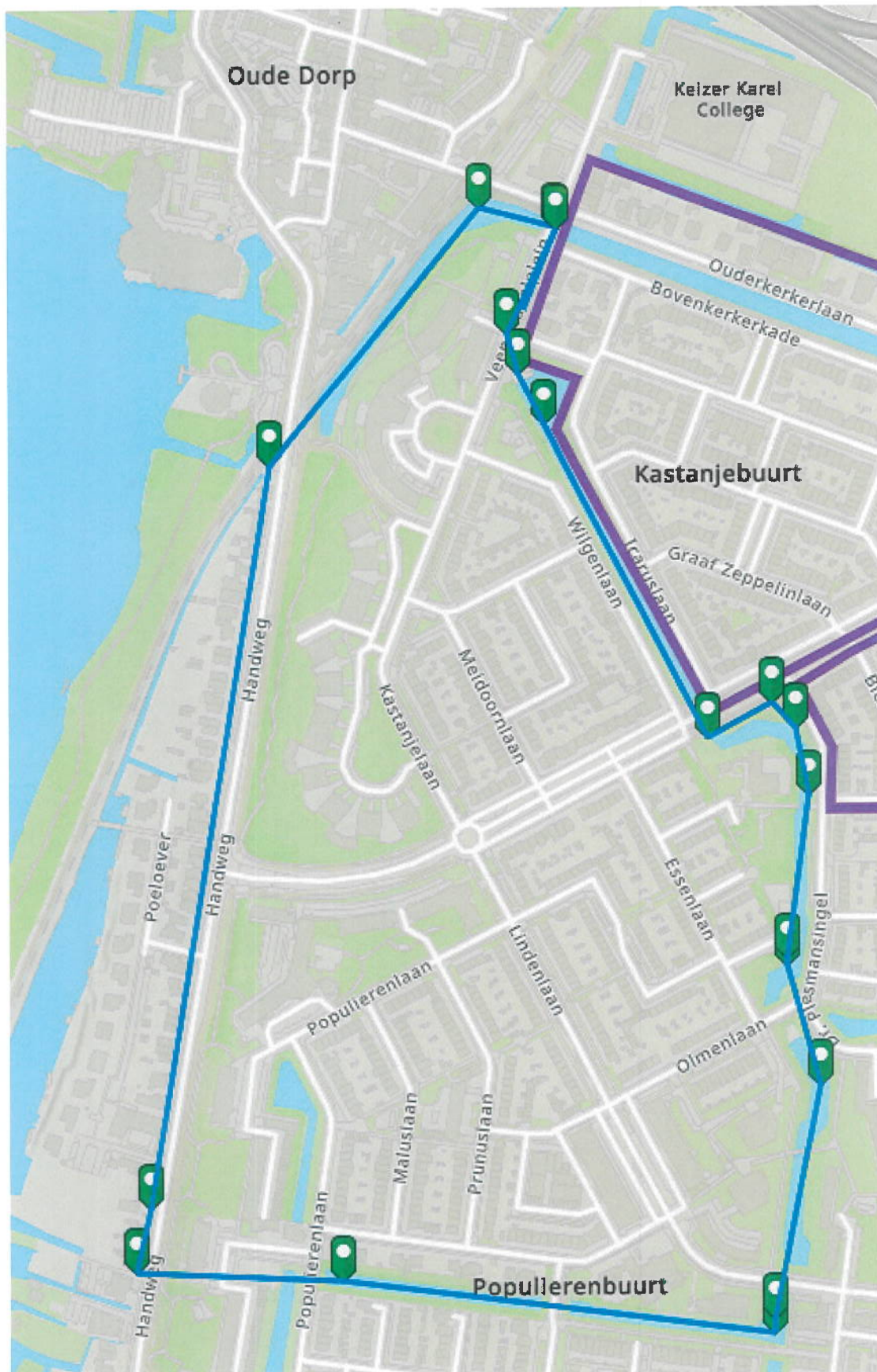
Tabel 3. Vergelijking parkeerdruk Keizer Karelpark west oostzijde

Onderzoeksbureau 4-Traffic heeft op basis van het onderzoek geconstateerd dat de parkeerdruk overdag voor het gebied Keizer Karelpark West Oostzijde 94,0% bedraagt, maar deze wegviel in de avond/nacht naar 78,8%. De parkeerdruk in de avond/nacht is in bovenstaande metingen aanzienlijk minder dan de metingen overdag. Het college acht het aannemelijk dat de parkeerdruk overdag veroorzaakt word door vreemd-parkeerders, omdat deze doorgaans niet 'nachts parkeren.

Resumerend merkt het college op dat de parkeerdrukmeting over bovengenoemd logisch aaneengesloten gebied (van minimaal 40.000 m²) in het jaar 2023 overdag hoger is dan 85% en dat dit – gelet op bovenstaande – wordt veroorzaakt door vreemd-parkeerders. Het college ziet zich dan ook genoodzaakt om op basis van het beleid betaald parkeren in te voeren over dit gebied. In het midden van het aan te wijzen gebied is sprake van een hoge parkeerdruk. Om te zorgen dat de noordelijke straten ingesloten worden door betaald parkeren in het Oude Dorp en de Populierenlaan worden deze straten ook meegenomen in het betaald parkeren. Om de te verwachten olievlekwerking tegen te gaan en om een logisch aaneengesloten gebied te vormen

worden de oostelijke straten – in overeenstemming met het beleid – toegevoegd aan het betaald parkeergebied.

Op grond van bovenstaande zal het college betaald parkeren met vergunning invoeren ten aanzien van Ouderkerkerlaan tot de Haagbeuklaan en van de Kastanjelaan en de Handweg tot en met de Essenlaan en de Wilgenlaan. Zie onderstaande afbeelding voor een weergave van de straten die worden aangewezen in het 'Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen Amstelveen 2024'.



Bijlage betaald parkeren gebied Keizer Karelpark West Oostzijde



Motivering invoeren betaald parkeren Oude Dorp (Z24-xxxxx / D24-xxxx)

Behandelend ambtenaar: J. Luijkx/J.Schafrat

Telefoonnummer: 020-540 35 58 / 06-34 12 90 64

E-mail : j.luijkx@amstelveen.nl/j.schafrat@amstelveen.nl

Voor de motivering van het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college) voor de keuze van betaald parkeren, heeft het college onder meer de brochure van het kennisplatform CROW geraadpleegd. Hierin wordt een toelichting gegeven over waarom betaald parkeren een effectief instrument is om parkeerdruk in een woonwijk tegen te gaan.

In het onderhavige geval, gaat het om een uitbreiding van het reeds bestaande 'betaaldparkerengebied' ten noordwesten van zone 10, en is uitbreiding van het betaald parkeren naar aangrenzende wijken in lijn met wat kennisplatform CROW adviseert. Immers, een tekort aan parkeerplaatsen of het invoeren van parkeerregulering in de aangrenzende wijk leidt in eerste instantie tot een overloop naar de aangrenzende wijken waar vrij geparkeerd kan worden. Het gevolg is dat ook in de aangrenzende wijken parkeermaatregelen dienen te worden ingevoerd, aangezien parkeerregulering zich als een olievlek over de bebouwde kom zal verspreiden.¹

Daarnaast stelt het platform dat een belangrijk voordeel van het werken met vergunningen is dat er een goede tot absolute plaats garantie te geven is.² Iedereen die een parkeervergunning bezit, heeft in principe een plaats. Op pagina 20 van de brochure staat *'Het is bekend dat bij de invoering van betaald parkeren meer parkeerruimte vrijkomt. Mensen parkeren in betaalgebieden korter, minder vaak of blijven helemaal weg.'*³ Voorts heeft het college verschillende verzoeken, vanuit het gebied, om betaald parkeren in te voeren in overweging genomen bij de totstandkoming van het bestreden besluit.

Volgens de beleidsnota 'Invoering betaald parkeren met vergunningen 2018' (hierna: beleidsnota) is door de Raad o.a. gesteld dat, voordat er betaald parkeren ingevoerd kan worden, er eerst een haalbaarheidsonderzoek moet plaatsvinden, voordat onderzoek naar parkeerdruk plaatsvindt.

Dit haalbaarheidsonderzoek bestaat uit de volgende aspecten:

- bepaald moet worden of de parkeerdruk door 'vreemd-parkeerders' ontstaat;
- bepaald moet worden of er een logisch aaneengesloten gebied is van minimaal 40.000 m² waar de parkeerdruk overdag 80% of hoger is.

Het college heeft voor onder meer het gebied Oude Dorp parkeerdrukmetingen laten verrichten door de externe onafhankelijke deskundige 4-Traffic B.V. (hierna: 4-Traffic).

Voor de parkeerdrukmeting maakt 4-Traffic onderscheid naar regime (bijvoorbeeld blauwe zone, vergunning of betaald inclusief venstertijden) en naar de manier van parkeren (bijvoorbeeld haaks- of langsparkeren) en noteren zij het als bijzondere plaatsen aanwezig zijn (Een invalidenparkeerplaats, laad- en losplaatsen, plaatsen voor het laden van elektrische voertuigen en parkeerplaatsen gereserveerd voor deelauto's, een arts of taxi's).

¹ Zie CROW, *Parkeren in woongebieden – een nieuw type probleem*, te raadplegen op: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/brochure-parkeren-in-woongebieden-een-nieuw-type-p>, p. 5.

² Zie CROW, *Parkeerregulering: toepassing en effecten*, te raadplegen op: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/brochure-parkeerregulering-toepassing-en-effecten>, p 11.

³ Zie CROW, *Parkeerregulering: toepassing en effecten*, te raadplegen op: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/brochure-parkeerregulering-toepassing-en-effecten>, p 20.

4-Traffic heeft voor dit onderzoeksgebied een gebiedsomvang van 74454 m² gehanteerd.



Afbeelding 4. Onderzoeksgebied Oude Dorp

In ondergenoemd tabel heeft 4-Traffic de parkeerdruk berekend door de totale capaciteit van de secties binnen het gebied, exclusief de bijzondere plaatsen, af te zetten tegen de bezetting op deze plaatsen per ronde. De parkeerdruk exclusief de bijzondere plaatsen geeft volgens 4-Traffic het meeste valide beeld weer van de restcapaciteit die voor elke parkeerder openbaar toegankelijk is. De plekken die niet beschikbaar waren om er te parkeren, door bijvoorbeeld een container of geparkeerde aanhanger, zijn door 4-Traffic genoteerd en bij de berekening van de parkeerdruk van de capaciteit afgehaald.

Verskil parkeerdruk Oude Dorp 2018 - 2023									
	2018	2020 jan.	2020 jan. verschil	2020 okt.	2020 okt. verschil	2022	2022 verschil	2023	2023 verschil
Dinsdag 11:30 - 14:30	88,5%	91,0%	2,5%	83,7%	-7,3%	82,0%	-1,7%	87,1%	5,0%
Woensdag 00:00 - 05:00	61,7%	-	-	-	-	59,4%	-2,3%	56,1%	-3,2%
Vershil	-26,8%	-	-	-	-	-22,7%	-0,7%	-30,9%	-8,3%

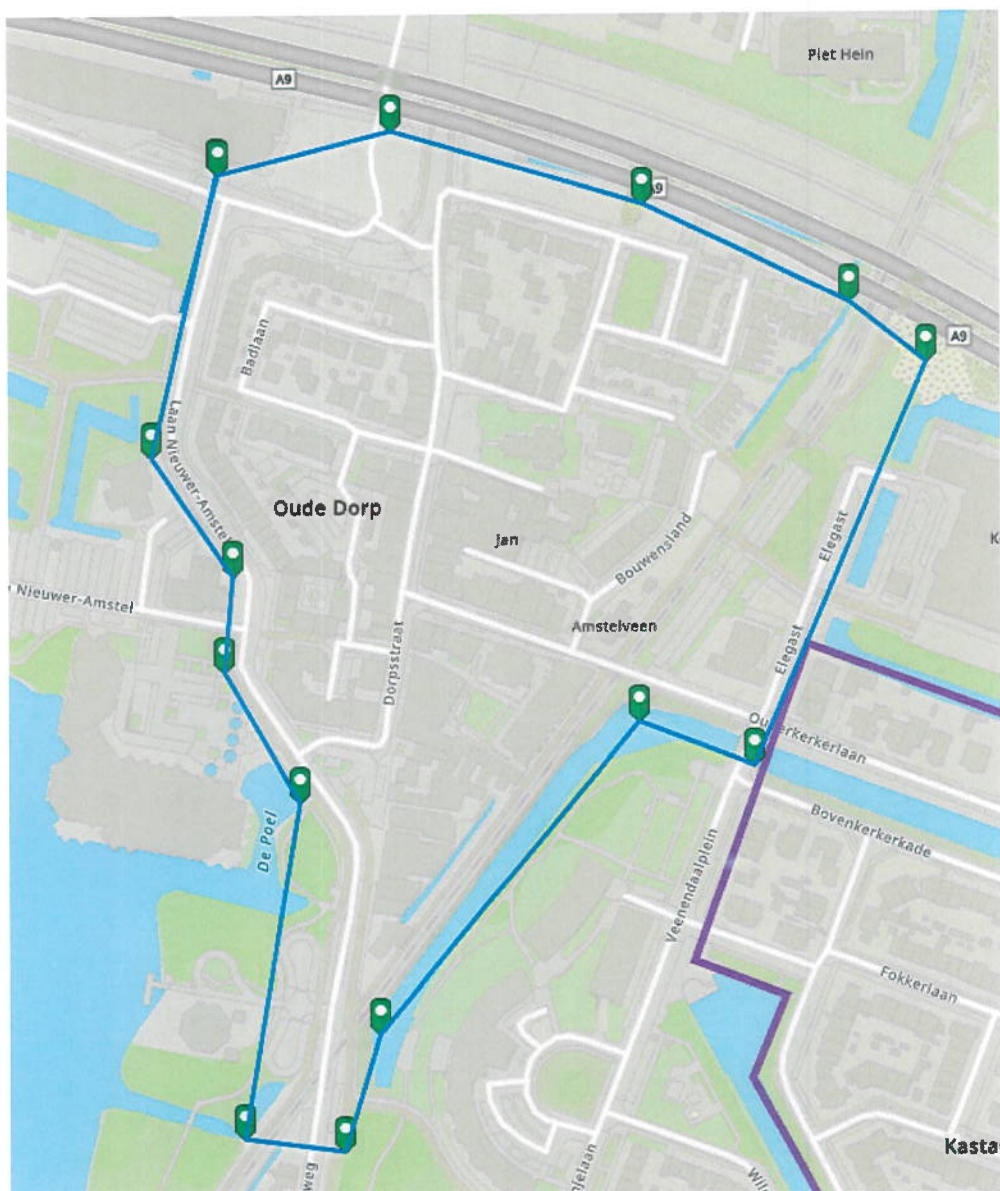
Tabel 4. Vergelijking parkeerdruk Oude Dorp

Onderzoeksbureau 4-Traffic heeft op basis van het onderzoek geconstateerd dat de parkeerdruk overdag voor het gebied Oude Dorp 87,1% bedraagt, maar deze wegviel in de avond/nacht naar 56,1%. De parkeerdruk in de avond/nacht is in bovenstaande metingen aanzienlijk minder dan de metingen overdag. Het college acht het aannemelijk dat de parkeerdruk overdag veroorzaakt wordt door vreemd-parkeerders, omdat deze doorgaans niet 'nachts parkeren.

Resumerend merkt het college op dat de parkeerdrukmeting over bovengenoemd logisch aaneengesloten gebied (van minimaal 40.000 m²) in het jaar 2023 overdag hoger is dan 85% en dat dit – gelet op bovenstaande – wordt veroorzaakt door vreemd-parkeerders. Het college ziet zich dan ook genoodzaakt om op basis van het beleid betaald parkeren in te voeren over dit gebied. De straten die door de beweegbare palen volledig afgesloten zijn voor vreemd-parkeerders ervaren minder parkeerdruk. Dat is ook terug te zien in de metingen. Als deze straten niet toegevoegd worden aan het betaald parkeergebied bestaat de kans dat bewoners of ondernemers van het Oude Dorp (die geen parkeervergunning willen aanvragen) in deze straten gaan parkeren. Om de te verwachten olievlekwerking tegen te gaan en om een logisch aaneengesloten gebied te

vormen worden deze straten – in overeenstemming met het beleid – toegevoegd aan het betaald parkeergebied.

Op grond van bovenstaande zal het college betaald parkeren met vergunning invoeren ten aanzien van het parkeerterrein aan de Laan Nieuwer-Amstel tot de Elegast en van de Middeldorpstraat tot en met de parkeerplaats Cor Heijpad aan de Handweg 1. Zie onderstaande afbeelding voor een weergave van de straten die worden aangewezen in het 'Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen Amstelveen 2024'.



Bijlage betaald parkeren gebied Oude Dorp



Motivering invoeren betaald parkeren Kostverloren Noord-Oost (Z24-xxxxx / D24-xxxx)

Behandelend ambtenaar: J. Luijkx/J.Schafrat

Telefoonnummer: 020-540 35 58 / 06-34 12 90 64

E-mail : j.luijkx@amstelveen.nl/j.schafrat@amstelveen.nl

Voor de motivering van het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college) voor de keuze van betaald parkeren, heeft het college onder meer de brochure van het kennisplatform CROW geraadpleegd. Hierin wordt een toelichting gegeven over waarom betaald parkeren een effectief instrument is om parkeerdruk in een woonwijk tegen te gaan.

In het onderhavige geval, gaat het om een uitbreiding van het reeds bestaande 'betaaldparkerengebied' ten oosten van zone 20, en is uitbreiding van het betaald parkeren naar aangrenzende wijken in lijn met wat kennisplatform CROW adviseert. Immers, een tekort aan parkeerplaatsen of het invoeren van parkeerregulering in de aangrenzende wijk leidt in eerste instantie tot een overloop naar de aangrenzende wijken waar vrij geparkeerd kan worden. Het gevolg is dat ook in de aangrenzende wijken parkeermaatregelen dienen te worden ingevoerd, aangezien parkeerregulering zich als een olievlek over de bebouwde kom zal verspreiden.¹

Daarnaast stelt het platform dat een belangrijk voordeel van het werken met vergunningen is dat er een goede tot absolute plaats garantie te geven is.² Iedereen die een parkeervergunning bezit, heeft in principe een plaats. Op pagina 20 van de brochure staat *'Het is bekend dat bij de invoering van betaald parkeren meer parkeerruimte vrijkomt. Mensen parkeren in betaalgebieden korter, minder vaak of blijven helemaal weg.'*³ Voorts heeft het college verschillende verzoeken, vanuit het gebied, om betaald parkeren in te voeren in overweging genomen bij de totstandkoming van het bestreden besluit.

Volgens de beleidsnota 'Invoering betaald parkeren met vergunningen 2018' (hierna: beleidsnota) is door de Raad o.a. gesteld dat, voordat er betaald parkeren ingevoerd kan worden, er eerst een haalbaarheidsonderzoek moet plaatsvinden, voordat onderzoek naar parkeerdruk plaatsvindt. Dit haalbaarheidsonderzoek bestaat uit de volgende aspecten:

- bepaald moet worden of de parkeerdruk door 'vreemd-parkeerders' ontstaat;
- bepaald moet worden of er een logisch aaneengesloten gebied is van minimaal 40.000 m² waar de parkeerdruk overdag 80% of hoger is.

Het college heeft voor onder meer het gebied Kostverloren Noord-Oost parkeerdrukmetingen laten verrichten door de externe onafhankelijke deskundige 4-Traffic B.V. (hierna: 4-Traffic).

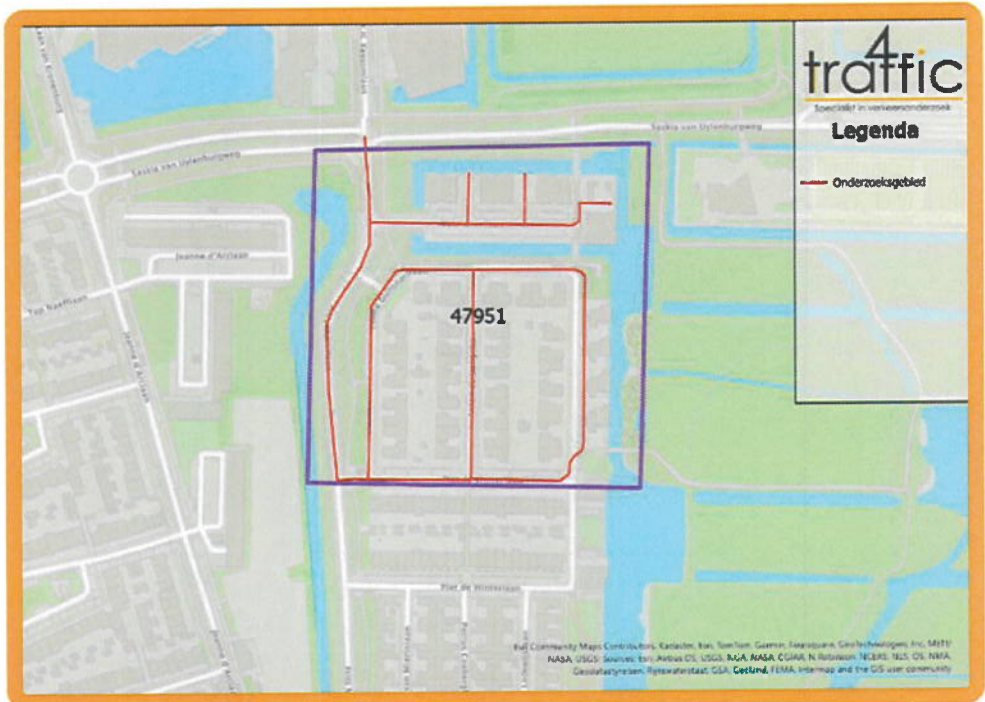
Voor de parkeerdrukmeting maakt 4-Traffic onderscheid naar regime (bijvoorbeeld blauwe zone, vergunning of betaald inclusief venstertijden) en naar de manier van parkeren (bijvoorbeeld haaks- of langsparkeren) en noteren zij het als bijzondere plaatsen aanwezig zijn (Een invalidenparkeerplaats, laad- en losplaatsen, plaatsen voor het laden van elektrische voertuigen en parkeerplaatsen gereserveerd voor deelauto's, een arts of taxi's).

¹ Zie CROW, *Parkeren in woongebieden – een nieuw type probleem*, te raadplegen op: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/brochure-parkeren-in-woongebieden-een-nieuw-type-p>, p. 5.

² Zie CROW, *Parkeerregulering: toepassing en effecten*, te raadplegen op: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/brochure-parkeerregulering-toepassing-en-effecten>, p 11.

³ Zie CROW, *Parkeerregulering: toepassing en effecten*, te raadplegen op: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/brochure-parkeerregulering-toepassing-en-effecten>, p 20.

4-Traffic heeft voor dit onderzoeksgebied een gebiedsomvang van 47951 m² gehanteerd.



Afbeelding 2. Onderzoeksgebied Kostverloren noord-oost

In ondergenoemd tabel heeft 4-Traffic de parkeerdruk berekend door de totale capaciteit van de secties binnen het gebied, exclusief de bijzondere plaatsen, af te zetten tegen de bezetting op deze plaatsen per ronde. De parkeerdruk exclusief de bijzondere plaatsen geeft volgens 4-Traffic het meeste valide beeld weer van de restcapaciteit die voor elke parkeerder openbaar toegankelijk is. De plekken die niet beschikbaar waren om er te parkeren, door bijvoorbeeld een container of geparkeerde aanhanger, zijn door 4-Traffic genoteerd en bij de berekening van de parkeerdruk van de capaciteit afgehaald.

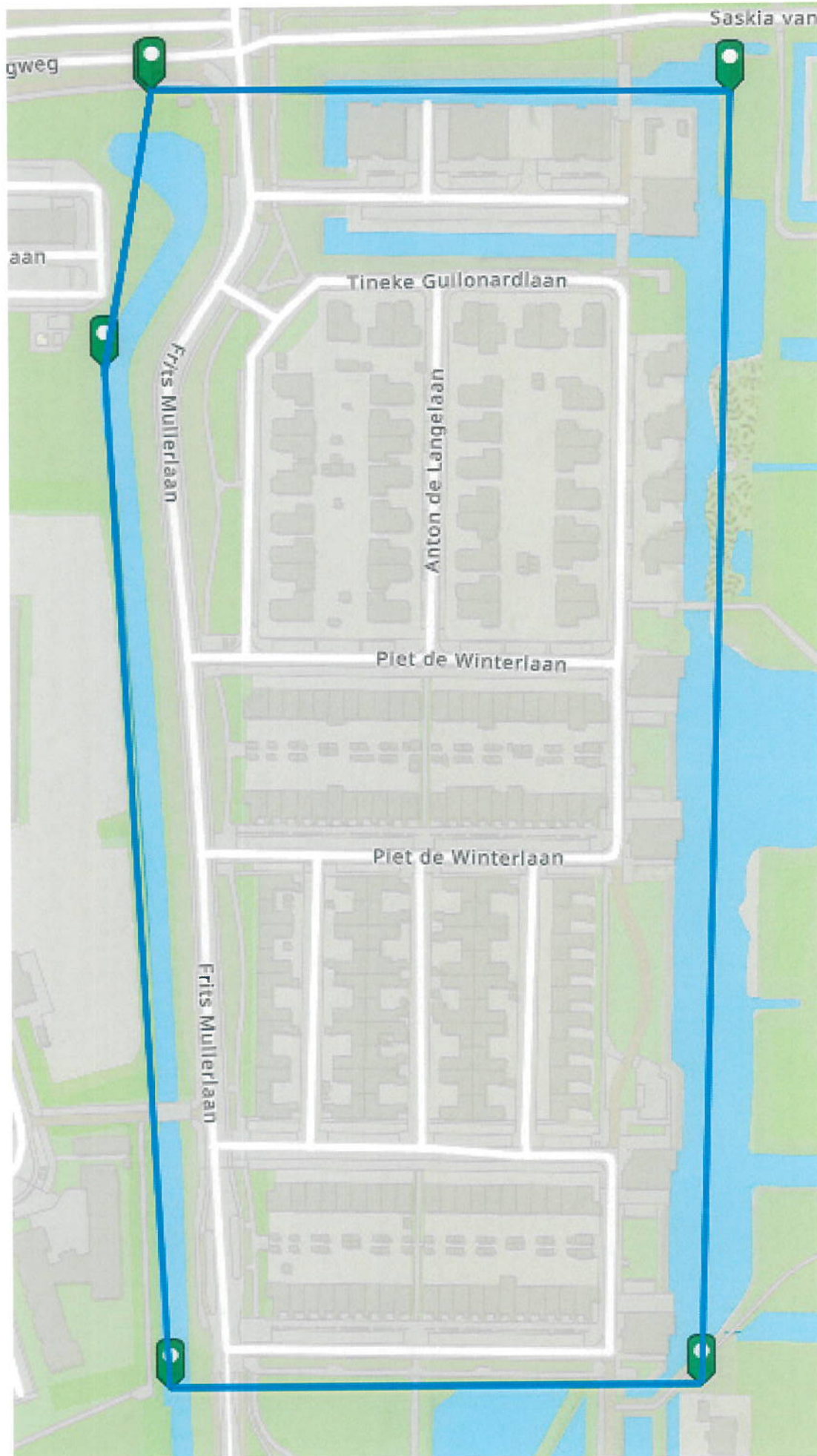
Verskil parkeerdruk Kostverloren noord-oost 2018 - 2023									
	2018	2020 jan.	2020 jan. verschil	2020 okt.	2020 okt. verschil	2022	2022 verschil	2023	2023 verschil
Dinsdag 11:30 - 14:30	76,3%	82,6%	6,3%	58,3%	-24,3%	87,8%	29,6%	91,3%	3,5%
Woensdag 00:00 - 05:00	27,1%	-	-	-	-	30,4%	3,3%	49,6%	19,1%
Vershil	-49,2%	-	-	-	-	-57,4%	-26,2%	-41,7%	15,7%

Tabel 2. Vergelijking parkeerdruk Kostverloren noord-oost

Onderzoeksbureau 4-Traffic heeft op basis van het onderzoek geconstateerd dat de parkeerdruk overdag voor het gebied Kostverloren Noord-Oost 91,3% bedraagt, maar deze wegviel in de avond/nacht naar 49,6%. De parkeerdruk in de avond/nacht is in bovenstaande metingen aanzienlijk minder dan de metingen overdag. Het college acht het aannemelijk dat de parkeerdruk overdag veroorzaakt word door vreemd-parkeerders, omdat deze doorgaans niet 'nachts parkeren.

Resumerend merkt het college op dat de parkeerdrukmeting over bovengenoemd logisch aaneengesloten gebied (van minimaal 40.000 m²) in het jaar 2023 overdag hoger is dan 85% en dat dit – gelet op bovenstaande – wordt veroorzaakt door vreemd-parkeerders. Het college ziet zich dan ook genoodzaakt om op basis van het beleid betaald parkeren in te voeren over dit gebied. De zuidelijke straten ervaren minder parkeerdruk. Dat is ook terug te zien in de metingen. Om de te verwachten olievlekwerking tegen te gaan en om een logisch aaneengesloten gebied te vormen worden de zuidelijke straten – in overeenstemming met het beleid – toegevoegd aan het betaald parkeergebied.

Op grond van bovenstaande zal het college betaald parkeren met vergunning invoeren ten aanzien van de Saskia van Uijlenburgweg tot en met de Riek Blokland Paterlaan en van de Frits Mullerweg tot aan de waterpartij. Zie onderstaande afbeelding voor een weergave van de straten die worden aangewezen in het 'Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen Amstelveen 2024'.



Bijlage betaald parkeren Kostverloren Noord-Oost