

Reactienota zienswijzen parkeerbeleid 2025-2030

Zaaknummer: Z24-115434
Datum: 9 januari 2025



Algemeen

Er zijn in totaal 23 zienswijzen ingediend over het nieuwe voorgestelde parkeerbeleid. Deze zienswijzen zijn globaal in 2 groepen in te delen:

- Positief (2 zienswijzen)
- Negatief (21 zienswijzen)

Overzicht zienswijzen

Alle zienswijzen zijn geanalyseerd en de aangegeven aspecten zijn gecategoriseerd op onderwerpen. In totaal zijn er 23 zienswijzen ingediend, waaruit 69 individuele onderwerpen zijn geselecteerd. Sommige onderwerpen zijn door meerdere mensen genoemd, waardoor het totaal aantal genoemde onderwerpen 95 bedraagt.

De indeling op hoofdonderwerp is als volgt:

Categorieen	Totaal
kosten/opbrengsten	17
geen parkeerdruk/overlast	11
Proces	11
onderbouwing/motivering	10
eigen terrein	4
Participatie	4
Proportionaliteit	3
Alternatieven	3
Voorstander	2
Suggestie	12
Overig	18
Eindtotaal	95

Algemene lijn van de inhoudelijke reacties

Er is op een breed scala van onderwerpen een reactie gegeven. De belangrijkste elementen van de indieners betreffen de kosten, het momenteel ontbreken van parkeeroverlast, het gevolgde proces en opmerkingen over de onderbouwing.

Belangrijkste issues

Kosten/opbrengsten:

- Dit betreft met name de kosten voor de vergunning, met name als er geen parkeeroverlast bestaat
- Het tweede aspect wat wordt genoemd is dat invoering van betaald parkeren alleen bedoeld is voor het genereren van extra inkomsten voor de gemeente.

Geen parkeerdruk/overlast:

- Een vaste planning kan inhouden dat er betaald parkeren wordt ingevoerd voordat er parkeeroverlast bestaat in bepaalde gedeelten van de gemeente.

Deze onderwerpen uit de zienswijze zijn mede een van de redenen geweest om een nieuw invoeringsplan op te stellen waarin aan deze belangrijke kritiekpunten wordt tegemoet gekomen.



In het raadsvoorstel is de vaste planning/uitbreiding verlaten en vindt uitbreiding op basis van overlast plaats. Het uitgangspunt van kostendekkendheid van de vergunningen wordt in het raadsvoorstel bevestigd.

Overige onderwerpen:

De overige onderwerpen zijn naast de bovengenoemde onderwerpen in de onderstaande tabellen van een antwoord voorzien.

De onderwerpen zijn geclusterd weergegeven per hoofdcategorie. Als er meerdere opmerkingen hetzelfde onderwerp hadden, zijn deze samengebracht tot 1 opmerking met het antwoord op de vraag.

Zienswijzen

In onderstaande tabel zijn alle genoemde onderwerpen aangegeven met de beantwoording op het onderwerp.

Algemeen		
Zienswijze	Onderwerp	Beantwoording
1, 2f, 3, 7d, 8d, 12a, 14a, 15a, 16a, 18a, 19a	Er zijn meerdere opmerkingen gemaakt over het feit dat er zonder parkeerdruk of op basis van verwachte parkeerdruk door olievlekwerking betaald parkeren zal worden ingevoerd in heel Amstelveen	De opmerkingen over het ontbreken van overlast voor het invoeren van betaald parkeren hebben het college ertoe gebracht om een nieuw invoeringsplan aan de gemeenteraad voor te leggen, waarin de criteria van parkeerdruk en omvang weer zijn opgenomen. Olievlekwerking is moeilijk te kwantificeren. Het is wel gebleken dat bij iedere uitbreiding van betaald parkeren gebied verdringing plaatsvindt naar naastgelegen gebieden zonder betaald parkeren, zowel door forenzen van buiten de stad als door eigen inwoners. Bijvoorbeeld na de invoering van betaald parkeren in Kostverloren Noord in de omgeving van Eleanor Rooseveltlaan werd het erg druk op de Saskia van Uylenburgweg en de omgeving van de Top Naefflaan. Na het invoeren van betaald parkeren aldaar verplaatst de parkeerdruk zich onder andere naar de Bosporus. Deze olievlekwerking is ook in lijn met de visie van kennisplatform CROW. Het is echter niet te voorkomen dat bij een uitbreiding van betaald parkeren ook straten opgenomen zijn die nog een lagere parkeerdruk hebben.
2a, 9a, 11a	Proportionaliteit: Geen goede afweging tussen overlast door parkeerdruk en overlast voor andere inwoners door het invoeren van betaald parkeren	In het nieuwe invoeringsplan dat aan de gemeenteraad wordt voorgelegd wordt uitgegaan van parkeeroverlast voordat tot invoering van betaald parkeren wordt overgegaan. We proberen hiermee de overlast voor de ene groep bewoners op te lossen, terwijl een andere groep met betaald parkeren belast wordt, terwijl die nog geen overlast ervaart. Het is een continue



		afweging van belangen tussen deze groepen bewoners.
2d, 2 ^e , 2i, 5a	Er zijn meerdere opmerkingen gemaakt over het verschil qua vergunningen tussen inwoners met parkeren op eigen terrein en zonder parkeren op eigen terrein	Het is correct dat er, met uitzondering van nieuwbouw met eigen parkeergelegenheid, in principe geen onderscheid wordt gemaakt tussen woningen met en zonder parkeren op eigen terrein. De redenen hiervoor zijn dat het vaak moeilijk te constateren is op de ruimte op eigen terrein voor parkeren gebruikt wordt, bijv. bij drive in woningen en dat er in de meeste gebieden voldoende parkeergelegenheid op de openbare weg is. Zowel inwoners met en zonder parkeergelegenheid op eigen terrein, met uitzondering van nieuwbouw met eigen parkeergelegenheid, kunnen een parkeervergunning aanvragen. Een inwoner met parkeergelegenheid op eigen terrein die geen vergunning koopt, kan zonder vergunning op het eigen terrein parkeren, maar betaalt altijd het reguliere parkeertarief op andere parkeerplaatsen binnen het vergunninggebied Bij nieuwbouw met de verplichting om alle parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren, wordt zoveel mogelijk vastgelegd dat er geen vergunning voor het parkeren op de openbare weg mogelijk is.
3, 7 ^e , 8 ^e , 11b, 11c, 12b, 14b, 15b, 16b, 19b, 13a, 13f, 13i, 17a, 20a, 22M, 23a	Meerdere opmerkingen zijn gemaakt over de kosten van het parkeren en dat de reden gemeentelijke inkomsten zijn in plaats van beperking van parkeeroverlast	Het parkeerbeleid is niet gericht op het maximaliseren van inkomsten, maar op het voorkomen van parkeeroverlast. Dit komt naar voren in het feit dat in tegenstelling tot andere gemeenten in Amstelveen in het vergunningtarief geen opslag zit voor het parkeren zelf, 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 hoogte van de naheffingsaanslag wordt jaarlijks door de gemeenteraad vastgesteld en deze mag alleen dienen ter compensatie van de kosten, er mag geen winst op gemaakt worden. De tarieven voor een vergunning (Euro 40 voor 1-ste bewonersvergunning, Euro 80 voor een 2-de vergunning) kunnen hierdoor laag blijven in vergelijking met omliggende gemeenten. In bijvoorbeeld Amsterdam kost een parkeervergunning voor bewoners tussen de € 110,- en € 650,- p/j. Daarnaast kent de gemeente middels een bezoekersvergunning ook voordelige tarieven (Euro 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 2 keer verlaagd tot het huidige tarief van 40 Euro per jaar. De kostendekkendheid van de vergunningen is ook in het raadsvoorstel opgenomen. 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.
4, 5	Positief ten opzichte van het voorgestelde beleid	Voor kennisgeving aangenomen
7a, 8a, 21C, 22k	Geen participatie uitgevoerd met betrekking tot het voorgestelde nieuwe beleid, ism zorgvuldigheidsbeginsel	De verordening en het invoeringsplan hebben 6 weken ter inzage gelegen voor het verzamelen van zienswijzen. Dit is een van de mogelijkheden voor het invullen van participatie binnen de gemeente.
9c, 13g, 22l	Meerdere opmerkingen over alternatieven voor betaald parkeren, zoals blauwe zones, gratis parkeren voor bezoekers, handhaving op bepaalde tijdstippen	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 te zijn om dit doel te bereiken. Blauwe zones of belanghebbenden parkeren zijn ten opzichte van betaald parkeren minder toepasbaar voor alle doelgroepen, daarom is er voor betaald parkeren gekozen als instrument om parkeeroverlast tegen te gaan. Daarnaast zijn er ook bij ontheffingen voor blauwe zones 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. Er blijven ook in dit geval nog steeds kosten voor het vastleggen en onderhouden van de gegevens voor de ontheffingen voor de blauwe zone die dan uit de algemene middelen betaald moeten worden en dus bijv. ten koste kunnen gaan van het aanleggen van groen, het realiseren van speelpleintjes voor kinderen of andere zaken. Deze kosten moeten wel betaald worden en financiering vanuit algemene middelen is een keuze die de gemeente niet gemaakt heeft. Daarnaast kan met het huidige 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.



Onderbouwing en motivering		
Zienswijze	Onderwerp	Beantwoording
7d, 8d, 20c, 22b	De motivering voor het voorgestelde beleid ontbreekt, geen (cijfermatige) onderbouwing	In het collegevoorstel waarin dit beleid wordt vrijgegeven voor inspraak is als doel opgenomen: Parkeerruimte in de stad beschikbaar houden voor bewoners, bezoekers en ondernemers door het voorkomen van parkeeroverlast door 'vreemd'-parkeerders. Het betaald parkeren breidt zich telkens uit doordat parkeerders zoeken naar een gratis parkeerplaats waardoor op een andere plaats weer parkeeroverlast ontstaat, de zogenaamde olievlekwerking van betaald parkeren. Deze olievlekwerking is moeilijk te kwantificeren. Het is wel gebleken dat bij iedere uitbreiding van betaald parkeren gebied verdringing plaatsvindt naar naastgelegen gebieden zonder betaald parkeren, zowel door forenzen van buiten de stad als door eigen inwoners. Na de invoering van betaald parkeren in Kostverloren Noord in omgeving van Eleanor Rooseveltlaan werd het erg druk op de Saskia van Uylenburgweg en de omgeving van de Top Naefflaan. Na het invoeren van betaald parkeren aldaar verplaatst de parkeerdruk zich onder andere naar de Bosporus. Deze olievlekwerking is ook in lijn met de visie van kennisplatform CROW. Door het planmatig uitbreiden van betaald parkeren proberen we parkeeroverlast door vreemdparkerers te voorkomen.
22d	Geen onderbouwing voor aangegeven vergunninggebieden	De vergunninggebieden zijn bepaald aan de hand van logische samenhang en grotere mobiliteit voor de inwoners met een vergunning. Qua daadwerkelijke invoering zullen kleinere zones waar overlast bestaat worden gebruikt, die later tot hetzelfde vergunninggebied gaan behoren.
22 ^e	Geen differentiatie tussen wijken	Er is gekozen voor een eenduidig beleid en tarief zodat er geen onduidelijkheid ontstaat voor bewoners en bezoekers wat kan ontstaan als in iedere buurt een ander regime zou gelden, bijv. vergunningparkeren, belanghebbenparkeren, blauwe zones etc.
22f	Geen onderbouwing voor onderscheid in tarieven, ook niet voor raadhuis. In sommige gebieden geen bezoekersregeling	De tarieven worden jaarlijks vastgesteld in de verordening parkeerbelasting die door de Raad wordt vastgesteld. Er is gekozen voor uniformiteit van het standaard tarief van 1,50 per uur met 2 uitzonderingen: - Stadshart en omgeving: in het Stadshart zijn weinig openbare parkeerplaatsen, maar zijn er wel een aantal garages. Middels een hoog straattarief worden bezoekers gestimuleerd om gebruik te maken van de garages. In de directe omgeving van het stadshart geldt ditzelfde hoge tarief om overlast



		in deze gebieden door uitwijkgedrag van bezoekers van het Stadshart te voorkomen. - Uilenstede en Kronenburg (gebied 17): dit is een studentengebied waarbij er voor gekozen is om daar een goedkoper tarief te hanteren voor deze groep. In het gebied Uilenstede en Kronenburg is geen bezoekersregeling omdat de parkeertarieven voor regulier parkeren hetzelfde zijn als voor de tarieven voor bezoekers in andere gebieden, nl. Euro 0,25.
22g	Geen cijfermatige onderbouwing voor uitbreiding naar avond	De uitbreiding naar avond is voorgesteld om parkeeroverlast tijdens deze periode die met het huidige criteria voor invoering niet kan worden verminderd, wel tegen te kunnen gaan. In het voorliggende invoeringsplan 2025-2030 zijn de criteria voor uitbreiding naar avond (tussen 18:00-21:00 uur) beschreven (parkeerdruk tussen 18:00-21:00 van 80% of meer in 3 gebieden van 10.000 m²).
22h	Geen cijfermatige onderbouwing voor fasering	Verwachte overlast door olievlekwerking is moeilijk te kwantificeren. Het is wel gebleken dat bij iedere uitbreiding van betaald parkeren gebied verdringing plaatsvindt naar naastgelegen gebieden zonder betaald parkeren, zowel door forenzen van buiten de stad als door eigen inwoners. Na de invoering van betaald parkeren in Kostverloren Noord in omgeving van Eleanor Rooseveltlaan werd het erg druk op de Saskia van Uylenburgweg en de omgeving van de Top Naefflaan. Na het invoeren van betaald parkeren aldaar verplaatst de parkeerdruk zich onder andere naar de Bosporus.
22i	Subjectieve beoordeling van 80% parkeerdruk	In veel gemeenten met betaald parkeren wordt een parkeerdruk van 85% gehanteerd als criterium voor parkeeroverlast. Dit wordt ook in de vakliteratuur aangegeven. Amstelveen heeft de 85% parkeerdruk ook aangehouden, maar deze iets verlaagd naar 80% om eerder parkeeroverlast te kunnen voorkomen.

Proces		
Zienswijze	Onderwerp	Beantwoording
7b, 8b	Onlogische volgorde in planning tussen oud beleid en nieuw beleid, met name qua communicatie	De besluiten voor invoering van betaald parkeren in Kostverloren Noord-Oost, Oude Dorp en KK Park West-Oostzijde zijn onder het bestaande beleid zijn genomen, terwijl ongeveer gelijktijdig het nieuwe beleid ter inzage is gelegd. Dit was echter niet te voorkomen door de procedures die voor beide onderdelen gevolgd moeten worden.
7c, 8c	Procedureel onmogelijk om betaald parkeren in Oude Dorp in te voeren terwijl het nieuwe beleid nog niet is vastgesteld door de gemeenteraad	Het besluit voor invoeren van betaald parkeren in het Oude Dorp is genomen op basis van het bestaande beleid en staat los van het voorgestelde nieuwe parkeerbeleid.



7f, 8f	Brief over invoering betaald parkeren voordat raadsvoorstel is behandeld, kan toch niet	Het besluit voor invoeren van betaald parkeren in het Oude Dorp is genomen op basis van het bestaande beleid en staat los van het voorgestelde nieuwe parkeerbeleid.
13 ^E	Motief voor nieuw beleid: vreemdparkeerders of hoger inwoneraantal	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. Het doel is om 'vreemd'parkeerders tegen te gaan, waardoor de beschikbare parkeerruimte beschikbaar blijft voor de bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers. Een hoger inwoneraantal vormt geen motief voor het een nieuw parkeerbeleid.
13J	Evaluatie huidige beleid?	In 2 raads gesprekken zijn een aantal situaties voorgelegd van door de inwoners aangegeven overlast waarin het huidige beleid geen oplossing biedt. Deze situaties zijn de aanleiding geweest om na te denken over een nieuw beleid
21a	Geen beleid: geen doel en strategie	In het collegevoorstel waarin dit beleid wordt vrijgegeven voor inspraak is als doel opgenomen: Parkeerruimte in de stad beschikbaar houden voor bewoners, bezoekers en ondernemers door het voorkomen van parkeeroverlast door 'vreemd'-parkeerders. 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.
22a	Korte periode voor zienswijzen en periode slecht	De gemeente heeft de normale tijden en procedures gevolgd voor het publiceren en ontvangen van zienswijzen. De periodes en termijnen zijn niet aanpasbaar door het college. Het feit dat de sluitingsdatum voor de zienswijzen net in het nieuwe jaar 2025 valt, is mogelijk ongelukkig, maar er is wel een volle 6 weken als reactietermijn ingesteld.
22n	In strijd met belofte van het college in het coalitieakkoord: verbetering dienstverlening ivm vertrouwen in gemeente	De aanpassing van het huidige invoeringsbeleid is met name tot stand gekomen op basis van meldingen van parkeeroverlast door bewoners die met het huidige beleid niet opgelost kunnen worden. Het invoeringsplan 2025 is ook opgesteld aan de hand van de opmerkingen in de zienswijzen.

Suggesties		
Zienswijze	Onderwerp	Beantwoording
5a	Geen vergunning particulier indien beschikking over eigen parkeerplaats	Bij nieuwbouw met de verplichting om alle parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren, wordt voorgesteld om geen vergunning voor de openbare ruimte te verstrekken. Dit wordt ook vastgelegd in de beleidsregels voor de vergunningverstrekking



5b	Maximum aantal uren per bezoekerspas om misbruik te voorkomen	Momenteel is er een maximumbedrag van 200 Euro per jaar dat gebruikt kan worden voor het aanmelden van bezoek, dat komt overeen met 800 parkeeruren. Hiermee kan in principe 100 dagen van 8 uur geparkeerd worden. Het lijkt niet zinnig om dit aantal nog per kwartaal te verdelen, omdat het totaal per jaar naar onze mening geen groot misbruik in zich heeft.
9 ^e	Suggesties: fasering en evaluatie, participatie, wijkgerichte informatiebijeenkomsten, klankbordgroep, maatwerk voor scholen en zorg, laagdrempelige ontheffingsprocedure	In het invoeringsplan 2025-2030 is een fasering opgenomen qua invoering, participatie is ingevuld met de ter inzage legging, er wordt ook voorgesteld maatschappelijke vergunningen in te stellen voor bijv. scholen en politie. We nemen de suggesties m.b.t. communicatie mee bij de verdere uitwerking van het beleid.
10	Suggestie voor maatwerk voor park Startbaan: analogie met aanloop	Bij de uitwerking van het invoeringsplan zullen we de suggestie voor blauwe zones ten behoeve van de sportverenigingen bij de Startbaan in overweging nemen. De ervaringen bij de Aanloop zijn tot nu toe positief.
11d	Suggestie: verbodsbord P&R bij routes naar Amstelveen, blauwe kaart op 2 momenten (ochtend en middag)	Een verbodsbord zonder aanvullende parkeermaatregelen zal naar onze mening niet het verwachte resultaat hebben. De reguleringsvorm 'betaald parkeren met vergunningen' is bewezen kostendekkend en effectief te zijn om dit doel te bereiken. Blauwe zones of belanghebbenden parkeren zijn ten opzichte van betaald parkeren minder toepasbaar voor alle doelgroepen, daarom is er voor betaald parkeren gekozen als instrument om parkeeroverlast tegen te gaan. Daarnaast zijn er ook bij ontheffingen voor blauwe zones 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. Er blijven ook in dit geval nog steeds kosten voor het vastleggen en onderhouden van de gegevens voor de ontheffingen voor de blauwe zone die dan uit de algemene middelen betaald moeten worden en dus bijv. ten koste kunnen gaan van het aanleggen van groen, het realiseren van speelpleintjes voor kinderen of andere zaken. Deze kosten moeten wel betaald worden en financiering vanuit algemene middelen is een keuze die de gemeente niet gemaakt heeft. Daarnaast kan met het huidige 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.
13I	Vraag voor maatwerk: bijv. max. 2 vergunningen ivm thuiswonende kinderen? Ondernemersvergunning voor werken vanuit huis?	Bij het invoeren van betaald parkeren wordt altijd gekeken of er specifieke omstandigheden zijn door het invoeren van betaald parkeren dat daardoor een onevenredige belangenafweging ontstaat. U kunt hierbij denken aan het instellen van een blauwe zone bij een apotheek of het uitbreiden van



	Bezoekregeling onduidelijk, autodate geen onderscheid tussen Amstelveense ondernemers en mondiale autoverhuurders	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.
17a	Rekening houden met consequenties voor inwoners met financiële problemen	In het invoeringsplan is ook een gratis vergunning voor Amstelveenpas-houders voorgesteld om hieraan tegemoet te komen
18d	Aantal vergunningen onvoldoende voor zorginstellingen – verzoek om daar rekening mee te houden	Wij zijn van plan om voor cruciale maatschappelijke instellingen een specifieke ondernemingsvergunning te ontwikkelen. Deze vergunning zou in afwijking van de bestaande beleidsregels verstrekt kunnen worden aan maatschappelijke organisaties zonder winstoogmerk die een belangrijke (wettelijke) taak vervullen. Hierbij kan gedacht worden aan politie, scholen, zorg of gemeentelijke instellingen. De exacte criteria hiervoor worden momenteel nog uitgewerkt. Het aantal vergunningen dat daarbij per organisatie afgenomen kan worden, is maatwerk en zal gegrondvest moeten zijn op wat in redelijkheid door de organisatie aan mobiliteitsbeperkende maatregelen wordt genomen.
2g, 2h, 22c, 23a	Gratis vergunning pf vrij parkeren in heel Amstelveen voor alle inwoners eventueel in combinatie met blauwe zone of 3 uur gratis parkeren voor bezoek, m.u.v. het Stadshart -. Beter voor mantelzorgers, hulpverleners en bezoekers en houden forenzen etc tegen.	Een gratis vergunning voor iedere bewoner 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 parkerengebieden. Daarnaast kan dit leiden tot een slechtere bereikbaarheid van de winkels in de stad en er blijven ook in dit geval nog steeds kosten voor het vastleggen en onderhouden van de gegevens voor de gratis vergunning die dan uit de algemene middelen betaald moeten worden en dus bijv. ten koste kunnen gaan van het aanleggen van groen, het realiseren van speel-pleintjes voor kinderen of andere zaken. Deze kosten moeten wel betaald worden en financiering vanuit algemene middelen is een keuze die de gemeente niet gemaakt heeft. Daarnaast kan met het huidige 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.

Overig		
Zienswijze	Onderwerp	Beantwoording
2b	Voorkomen van vervuiling van straatbeeld door grote	De gemeente kent een aantal digitale mogelijkheden voor het aanmelden van bezoekers en er zijn ook vele parkeerapps beschikbaar voor



	aantallen betaalautomaten, dan graag minimumafstand tussen parkeerautomaten in straatbeeld .	het digitaal aanmelden van parkeeracties. Het aantal te plaatsen betaalautomaten wordt daar ook op aangepast. In de huidige gebieden is er geen sprake van vervuiling van het straatbeeld en het opnemen van een minimumafstand is daarom naar onze mening ook niet noodzakelijk
2c	Geen recht op restitutie bij tussentijdse beëindiging van een vergunning	De parkeervergunningen in Amstelveen zijn kostendekkend. Dit zijn alleen de kosten voor het verstrekken van de vergunning. In tegenstelling tot andere gemeenten zit in dit tarief dus geen opslag voor het parkeren zelf. In bijvoorbeeld Amsterdam kost een parkeervergunning tussen de € 110,- en € 650,- p/j. In de gemeente Amstelveen wordt dus alleen betaald voor de administratieve uitgifte van de vergunning. Om deze reden is in de verordening parkeerbelastingen opgenomen dat er bij tussentijdse beëindiging van de vergunning geen restitutie op basis van het aantal maanden zal plaatsvinden.
9b	Gebrek aan maatwerk ivm aanwezigheid voorzieningen	In het nieuw beleid is uitgegaan van grotere vergunninggebieden zodat er een grotere mobiliteit ontstaat voor de inwoners binnen hetzelfde vergunninggebied met een vergunning. Het is niet mogelijk dat alle voorzieningen binnen elke zone aanwezig zijn.
9d	Economische impact bedrijven, mantelzorgers etc	De gemeente kent verschillende soorten vergunningen waarmee de economische impact op en het functioneren van vele doelgroepen te faciliteren.
11b, 11c, 18c, 20a	Administratieve rompslomp: extra gedoe burger, mantelzorger, bedrijven en gemeente ivm aanvraag vergunningen etc en kosten	Het is helaas onmogelijk om extra administratieve handelingen te voorkomen. Er is wel voor gekozen dat zoveel mogelijk handelingen digitaal kunnen plaatsvinden, waardoor de extra last hopelijk beperkt blijft. Voor verschillende groepen zijn ook aparte vergunningen beschikbaar.
13b	Nadeel voor ondernemers: minder klandizie, hogere kosten	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. Een goede bereikbaarheid draagt volgens ons bij aan meer klandizie en de vergunningen worden tegen kostendekkend tarief verstrekt. Bij de meeste winkelcentra wordt ook een blauwe zone ingesteld waardoor het aantrekkelijk blijft om naar deze winkels toe te gaan.
13C	Extra belasting voor gemeente: kosten handhaving, weerstand bewoners, olievlekwerking, verwatering prio's andere handhaving	De gemeente zet zich in om haar beleid op een goede manier uit te voeren en moet continue de belangenafweging maken met betrekking tot het invoeren van betaald parkeren. De kosten die hierop betrekking hebben maken een vast onderdeel uit van deze besluitvorming en gaan niet ten koste van andere handhavingsprioriteiten



13D	Algemeen: gemeente wordt minder toegankelijk, negatief effect leefbaarheid	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.
13K	Parkeren geen issue bij laatste verkiezingen, dus waarom nu aanpassen? Belofte vreemdparkeerders en grotere zones	Tijdens een zittingsperiode van een gemeenteraad en gemeentebestuur kunnen er altijd onderwerpen naar voren komen die niet vooraf voorzien waren. De gemeente moet ook de flexibiliteit hebben om deze onderwerpen op te pakken en te agenderen. Het voorliggende invoeringsplan 2025-2030 richt zich nog steeds op het tegengaan van vreemdparkeerders en is er sprake van grotere vergunningzones
18b	Qua werktijden (avond/weekend) geen alternatief voor auto voor zorginstellingen	Wij zijn van plan om voor cruciale maatschappelijke instellingen een specifieke ondernemingsvergunning te ontwikkelen. Deze vergunning zou in afwijking van de bestaande beleidsregels verstrekt kunnen worden aan maatschappelijke organisaties zonder winstoogmerk die een belangrijke (wettelijke) taak vervullen. Hierbij kan gedacht worden aan politie, scholen, zorg of gemeentelijke instellingen. De exacte criteria hiervoor worden momenteel nog uitgewerkt. Het aantal vergunningen dat daarbij per organisatie afgenomen kan worden, is maatwerk en zal gegrondvest moeten zijn op wat in redelijkheid door de organisatie aan mobiliteitsbeperkende maatregelen wordt genomen.
20a	Regime	Het betaald parkeren in de nieuwe gebieden wordt in principe ingesteld tussen 09.00 en 18.00 uur. Na deze periode is het vrij parkeren. In het invoeringsplan is wel de optie opgenomen om de periode uit te breiden in de avond of het weekend indien daar ook parkeeroverlast optreedt.
20b	Privacy beperkingen: via toezicht en handhaving en informatieverzameling, bijv. kentekens bezoek	Als gemeente houden we ons aan de geldende wetgeving mbt privacy. We hebben verwerkersovereenkomsten met onze leveranciers afgesloten, Data Protection Impact Assessment (DPIA) uitgevoerd voor de betrokken systemen en ook de systemen daarop ingericht. Zo is het niet mogelijk om het complete kenteken dat aangemeld wordt voor bezoek in te zien en scant de scanauto alleen het kenteken voor controle of er betaald is voor het parkeren. Bij een overtreding wordt het kenteken doorgegeven aan een incasso organisatie die de gegevens van de voertuigeigenaar opvraagt om de naheffing te versturen.
20d	Maatschappelijke vergunning alleen voor BIG, geen andere zorg?	Wij zijn van plan om voor cruciale maatschappelijke instellingen een specifieke ondernemingsvergunning te ontwikkelen. Deze vergunning zou in afwijking van de bestaande beleidsregels verstrekt kunnen worden aan maatschappelijke organisaties zonder winstoogmerk die een belangrijke (wettelijke) taak vervullen. Hierbij kan gedacht worden aan



		politie, scholen, zorg of gemeentelijke instellingen. De exacte criteria hiervoor worden momenteel nog uitgewerkt. Het aantal vergunningen dat daarbij per organisatie afgenomen kan worden, is maatwerk en zal gegrondvest moeten zijn op wat in redelijkheid door de organisatie aan mobiliteitsbeperkende maatregelen wordt genomen.
21b	Geen nieuwe zaken	In het nieuwe voorgestelde beleid worden wel nieuwe elementen toegevoegd ten opzichte van het bestaande beleid, bijv. uitbreiding betaald parkeren obv parkeerdruk in de avond of op zaterdag, introductie van nieuwe vergunningsoorten, kleinere gebieden voor overlast, grotere vergunninggebieden etc. Er is duidelijk sprake van een ander beleid
22j	Opmerking over afschaffen GPV	De GPV blijft bestaan naast een digitale variant die als vergunning geldt. Het voordeel van deze digitale variant is dat deze gratis is en dezelfde looptijd heeft als de GPK.