

MEMO



VERTROUWELIJK – CORRESPONDENTIE

ADVOCAAT/CLIËNT

AAN het college van burgemeester en wethouders van
de gemeente Amstelveen/Aalsmeer

VAN

TELEFOON

MOBIEL

E-MAIL

DATUM 3 oktober 2024

POSTADRES

WEBSITE

ONDERWERP **Advisering inzake voorgenomen invoering
betaald parkeren**

1 INLEIDING

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.¹ In dat kader bereidt uw college thans besluitvorming voor die is gericht op de invoering van betaald voor in de gebieden Oude Dorp, Keizer Karelpark West Oostzijde, Kostverloren Noord-Oost en Kostverloren Bankras Oost. U hebt ons verzocht uw college te adviseren in verband met de juridische houdbaarheid van de vier voorgenomen aanwijzingsbesluiten en de daarbij gevoegde concept-motivering

In dit memo treft u onze bevindingen aan. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in dit verband allereerst ingegaan op het gemeentelijke beleid omtrent de invoering van betaald parkeren (hoofdstuk 2). Daarna wordt per aanwijzingsbesluit een analyse gemaakt van de juridische houdbaarheid (hoofdstuk 3). Het memo wordt afgesloten met een beknopte conclusie (hoofdstuk 4).

¹ Zie bijvoorbeeld: CROW, *Parkeerregulering: toepassing en effecten*, te raadplegen op: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvt-kennisdocumenten/brochure-parkeerregulering-toepassing-en-effecten>, p 11.

In Nederland wordt de praktijk uitgevoerd door AKD N.V., statutair gevestigd in Rotterdam (ingeschreven in het handelsregister onder nummer 24366820). Alle diensten en (andere) werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met AKD N.V. Op de overeenkomst zijn, onder uitsluiting van enige andere algemene voorwaarden, de algemene voorwaarden van AKD N.V. van toepassing die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Rotterdam onder nummer 22/2023 en waarin onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. Iedere aansprakelijkheid is beperkt tot het bedrag dat in het desbetreffende geval onder de beroepsaansprakelijkheidsverzekering wordt uitbetaald met inbegrip van het bedrag van het eigen risico. Op verzoek worden de algemene voorwaarden kosteloos toegezonden. Zij kunnen ook worden geraadpleegd op <https://www.akd.eu/>.

2 BELEIDSNOTA INVOERING VAN BETAALD PARKEREN MET VERGUNNINGEN IN AMSTELVEEN 2018

In de “Beleidsnota invoering van betaald parkeren met vergunningen Amstelveen 2018” (hierna: de beleidsnota) is een stappenplan uiteengezet dat doorlopen wordt om tot invoering van betaald parkeren met vergunningen in te gaan. De inhoud van de beleidsnota wordt hierna geschetst.

2.1 Haalbaarheidsonderzoek

In de beleidsnota is voorgeschreven dat eerst een haalbaarheidsonderzoek moet plaatsvinden, alvorens tot invoering van betaald parkeren met vergunningen wordt overgegaan. In overleg met de betreffende bewoners dient:

- bepaald te worden of de parkeerdruk door ‘vreemdparkerders’ ontstaat,² en;
- bepaald te worden of er een logisch aaneengesloten gebied is van minimaal 40.000 m², waar de parkeerdruk overdag 80% of hoger is.

Indien aan beide zaken wordt voldaan kan het proces doorgezet worden. In alle andere gevallen zal er geen verder onderzoek plaatsvinden naar de invoering van betaald parkeren.

2.2 Parkeerdruk

Bij gebieden met een parkeerdruk overdag van 85% of hoger is een gemeenteraadsbesluit geen voorwaarde voor het bij aanwijzingsbesluit invoeren van een parkeerregulering. De norm van 85% staat volgens de beleidsnota bekend als een goede indicatie voor een hoge parkeerdruk. Bij gebieden met een parkeerdruk tussen de 80% en 85% is een politieke afweging nodig om betaald parkeren met vergunningen te kunnen invoeren. Zo kan het voorkomen dat de parkeerdruk nog geen 85% bedraagt, maar dat de bewoners van het gebied wel parkeeroverlast ervaren. In die situatie wordt consultatie van de raad wenselijk geacht.

Parkeerdrukmetingen

Uw college heeft voor de vier betreffende gebieden parkeerdrukmetingen laten uitvoeren door de externe onafhankelijke deskundige 4-Traffic B.V. (hierna: 4-Traffic). Hierbij berekent 4-Traffic de parkeerdruk door de totale capaciteit van de secties binnen het deelgebied, exclusief de bijzondere plaatsen, af te zetten tegen de bezetting op deze plaatsen per ronde. De parkeerdruk exclusief de bijzondere plaatsen geeft het meeste valide beeld weer van de restcapaciteit die voor elke parkeerder openbaar toegankelijk is. Niet beschikbare parkeerplekken, bijvoorbeeld door een container of geparkeerde aanhanger, zijn genoteerd en van de parkeerdruk van de capaciteit afgehaald.

4-Traffic maakt onderscheid naar regime (bijvoorbeeld blauwe zone, vergunning of betaald inclusief venstertijden) en naar de manier van parkeren (bijvoorbeeld haaks- of langsparkeren). Ten tijde van de uitvoering van de parkeeronderzoeken waren er geen bijzonderheden in de gebieden. Binnen

² Vreemdparkerders zijn volgens de nota bijvoorbeeld werkforensen, Schipholgangers, dagjesmensen voor Amsterdam en andere niet-bewoners.

het onderzoeksgebied waren geen wegwerkzaamheden die mogelijk invloed kunnen hebben op de representativiteit van het onderzoek. Ook waren de weersomstandigheden normaal voor de tijd van het jaar.

2.3 Het bepalen van de exacte omvang van het te reguleren gebied

Indien op basis van het overleg met betreffende bewoner(s) is bepaald dat de parkeerdruk door vreemdparkerders wordt veroorzaakt, moet de gemeente vervolgens de exacte omvang van het te reguleren gebied 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 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. Zo worden onlogische gebiedsindelingen en hiaten bij de invoering van bepaald parkeren voorkomen.

Indien in overleg met de betreffende bewoner(s) is vastgesteld dat er behoefte is aan betaald parkeren met vergunningen moet vervolgens het parkeerregime bepaald worden. Doordat u ons hebt verzocht te adviseren over de vier voorgenomen aanwijzingsbesluiten, valt de beslissing over het te bepalen parkeerregime buiten de omvang van dit memo.

3 JURIDISCHE HOUDBAARHEID VAN DE AANWIJZINGSBESLUITEN

Doordat de besluitvorming van uw college omtrent de invoering van betaald parkeren met vergunningen is ingekaderd door de beleidsnota, is voor de juridische houdbaarheid beslissend in hoeverre de inhoud van de beleidsnota in acht wordt genomen. In het hiernavolgende gaan wij daarop per aanwijzingsbesluit in.

3.1 Kostverloren Noord-Oost

De beleidsnota stelt dat er eerst een haalbaarheidsonderzoek moet plaatsvinden, voordat er tot invoering van betaald parkeren met vergunningen over wordt gegaan. Bij het haalbaarheidsonderzoek moet aan twee voorwaarden worden voldaan.

Parkeerdruk door vreemdparkerders

De eerste voorwaarde voor de invoering van betaald parkeren bij wijze van aanwijzingsbesluit is dat in overleg met de bewoners wordt bepaald of de parkeerdruk overdag wordt veroorzaakt door zogenoemde vreemdparkerders. Dit zijn automobilisten die niet in het gebied zelf wonen of werken, maar wel hun voertuig in dat gebied parkeren.

Uit het onderzoek van 4-Traffic volgt dat de parkeerdruk in het gebied Kostverloren Noord-Oost in 2023 overdag 91,3% bedraagt, en dat deze parkeerdruk 's nachts aanzienlijk lager ligt met 49,6%. Ook in 2018 (27,1% om 76,3%) en 2022 (30,4% om 87,8%) lag de parkeerdruk 's nachts aanzienlijk lager dan overdag.

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%

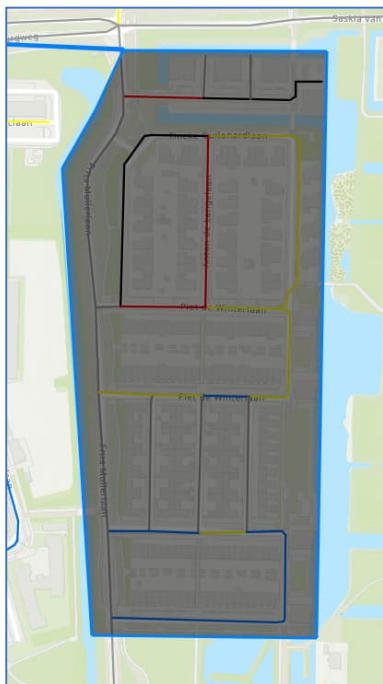
Tabel 2. Vergelijking parkeerdruk Kostverloren noord-oost

Een daling van de parkeerdruk 's nachts van 41,7% in 2023, 57,4% in 2022 en 49,2% in 2018 maakt het aannemelijk dat de hoge parkeerdruk overdag wordt veroorzaakt door vreemdparkerders, zoals werkforensen, Schipholgangers, dagjesmensen of andere niet-bewoners. Het grote verschil tussen de parkeerdruk overdag en 's nachts in 2018, 2022 en 2023 duidt op een structureel onderscheid tussen de parkeerders op deze momenten. Hierdoor is het aannemelijk dat er overdag een toestroom van voertuigen is die waarschijnlijk niet van bewoners zijn en dat de hoge parkeerdruk overdag wordt veroorzaakt door vreemdparkerders.

Logisch aaneengesloten gebied van minimaal 40.000 m² en een parkeerdruk van 80% of hoger overdag

Een tweede voorwaarde uit de beleidsnota is dat er een logisch aaneengesloten gebied van minimaal 40.000 m² moet zijn, waar de parkeerdruk overdag 80% of hoger is. Het gebied Kostverloren Noord-Oost heeft een omvang van 47.951m² en een parkeerdruk van 91,3% overdag.³ Dit betekent dat het gebied ruimschoots voldoet aan zowel de vereiste omvang als de drempelwaarde voor parkeerdruk.

(vervolg memo op volgende pagina)



In aanvulling op de criteria over parkeerdruk stelt de beleidsnota dat de gemeente de omvang van het te reguleren gebied moet bepalen op basis van (natuurlijke) barrières. Als er straten toegevoegd moeten worden aan het te reguleren gebied in verband met deze (natuurlijke) barrières om 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.

In het geval van Kostverloren Noord-Oost is er gekozen om de zuidelijke straten toe te voegen aan het reguleringsgebied. Hoewel deze straten mogelijk niet aan de parkeerdruknorm van 80% voldoen, is dit onzes inziens gerechtvaardigd om een logisch aaneengesloten gebied te creëren en te voorkomen dat de parkeerdruk zich naar deze straten verplaats zodra de parkeerregulering in Kostverloren Noord-Oost van kracht is. Kostverloren Noord-Oost is een logisch aaneengesloten gebied waar de grenzen worden gevormd door het water.

Volgens de beleidsnota is een gemeenteraadsbesluit niet vereist in gebieden waar de parkeerdruk 85% of hoger is. Aangezien de parkeerdruk in Kostverloren Noord-Oost 91,3% bedraagt, ruim boven de 85%, kan het college zelfstandig een aanwijzingsbesluit nemen zonder dat hiervoor een gemeenteraadsbesluit nodig is.

Conclusie

Op grond van hetgeen is bepaald in de beleidsnota en de parkeerdrukcijfers van 4-Traffic ten aanzien van het gebied Kostverloren Noord-Oost, achten wij het voorgenomen aanwijzingsbesluit **juridisch houdbaar** en zien wij geen belangrijke risico's voor de rechtmatigheid van dit besluit. Uw college kan aannemelijk maken dat de parkeerdruk door vreemdparkerers ontstaat, gelet op de grote verschillen tussen de parkeerdruk overdag en 's nachts bij de metingen in 2018, 2022 en 2023.

Het gebied Kostverloren Noord-Oost is daarnaast een logisch aaneengesloten gebied met een omvang van meer dan 40.000m² waarbij de parkeerdruk van 91,3% overdag boven de norm van 80% ligt. Doordat de parkeerdruk boven de 85% ligt is bovendien geen gemeenteraadsbesluit vereist.

3.2 Keizer Karelpark West Oostzijde

De beleidsnota stelt dat er eerst een haalbaarheidsonderzoek moet plaatsvinden, voordat er tot invoering van betaald parkeren met vergunningen over wordt gegaan. Bij het haalbaarheidsonderzoek moet aan twee voorwaarden worden voldaan.

Parkeerdruk door vreemdparkerers

De eerste voorwaarde voor de invoering van betaald parkeren is dat in overleg met de bewoners wordt bepaald of de parkeerdruk overdag wordt veroorzaakt door zogenoemde vreemdparkerers. Dit zijn automobilisten die niet in het gebied zelf wonen of werken, maar wel hun voertuig in dat gebied parkeren.

Uit het onderzoek van 4-Traffic volgt dat de parkeerdruk in het gebied Keizer Karelpark West Oostzijde in 2023 overdag 94,3% bedraagt, en dat deze parkeerdruk 's nachts lager ligt met 77,2%. Ook in 2022 lag de parkeerdruk 's nachts lager dan overdag (71,7% om 88,1%). In 2018 lag de parkeerdruk 's nachts juist nipt hoger dan overdag (72,5% om 71,3%).

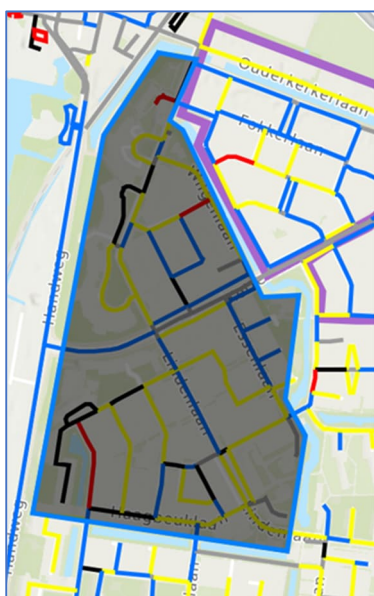
Verskil parkeerdruk Keizer Karelpark 2018 - 2023									
	2018	2020 jan.	2020 jan. verschil	2020 okt.	2020 okt. verschil	2022	2022 verschil	2023	2023 verschil
Dinsdag 11:30 - 14:30	71,3%	63,8%	-7,5%	82,5%	18,8%	88,1%	5,6%	94,3%	6,3%
Woensdag 00:00 - 05:00	72,5%	-	-	-	-	71,7%	-0,8%	77,2%	5,5%
Vershil	1,3%	-	-	-	-	-16,4%	-6,4%	-17,1%	-0,7%

Tabel 3. Vergelijking parkeerdruk Keizer Karelpark west oostzijde

Een daling van de parkeerdruk 's nachts van 17,1% in 2023 en 16,4% in 2022 maakt het aannemelijk dat de hoge parkeerdruk overdag wordt veroorzaakt door vreemdparkerers, zoals werkforensen, Schipholgangers, dagjesmensen of andere niet-bewoners. De nachtelijke parkeerdruk bleef tussen 2018 en 2023 rond de 70% schommelen, met een lichte stijging naar 77,2% in 2023. Het aantal geparkeerde voertuigen 's nachts, doorgaans van bewoners, bleef dus redelijk constant. Dit suggereert dat het aantal bewonersvoertuigen in die periode niet significant is toegenomen. Het grote verschil tussen de parkeerdruk overdag en 's nachts in 2022 en 2023 duidt op een structureel onderscheid tussen de parkeerders op deze momenten. Hierdoor is het aannemelijk dat de verhoogde parkeerdruk overdag vooral wordt veroorzaakt door vreemdparkerers, terwijl de situatie 's nachts constant blijft.

Logisch aaneengesloten gebied van minimaal 40.000 m² en een parkeerdruk van 80% of hoger overdag

Een tweede voorwaarde uit de beleidsnota is dat er een logisch aaneengesloten gebied van minimaal 40.000 m² moet zijn, waar de parkeerdruk overdag 80% of hoger is. Het gebied Keizer Karelpark West Oostzijde heeft een omvang van 53.461m² en een parkeerdruk van 94,3% overdag.⁴ Dit betekent dat het gebied ruimschoots voldoet aan zowel de vereiste omvang als de drempelwaarde voor parkeerdruk.



In aanvulling op de criteria over parkeerdruk stelt de beleidsnota dat de gemeente de omvang van het te reguleren gebied moet bepalen op basis van (natuurlijke) barrières. Als er straten toegevoegd moeten worden aan het te reguleren gebied in verband met deze (natuurlijke) barrières om 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.

In het geval van Keizer Karelpark West Oostzijde is ervoor gekozen om de noordelijke straten toe te voegen aan het reguleringsgebied. Hoewel deze straten mogelijk niet aan de parkeerdruknorm van 80% voldoen, is dit onzes inziens gerechtvaardigd om een logisch aaneengesloten gebied te creëren en te voorkomen dat de parkeerdruk zich naar deze straten verplaatst zodra de parkeerregulering in Keizer Karelpark West Oostzijde van kracht is. Keizer Karelpark West Oostzijde vormt een logisch aaneengesloten gebied, waarbij de grenzen grotendeels worden bepaald door waterpartijen en aan de westzijde door een verkeersader.

Volgens de beleidsnota is een gemeenteraadsbesluit niet vereist in gebieden waar de parkeerdruk 85% of hoger is. Aangezien de parkeerdruk in Keizer Karelpark West Oostzijde 94,3% bedraagt, ruim boven de 85%, kan het college zelfstandig een aanwijzingsbesluit nemen zonder dat hiervoor een gemeenteraadsbesluit nodig is.

⁴ De omvang volgt uit het onderzoek van 4-Traffic.

Conclusie

Op basis van de beleidsnota en de parkeerdrukcijfers van 4-Traffic ten aanzien van het gebied Keizer Karelpark West Oostzijde, achten wij het voorgenomen aanwijzingsbesluit **juridisch houdbaar** en zien wij geen belangrijke risico's voor de rechtmatigheid van dit besluit. Het college kan aannemelijk maken dat de parkeerdruk door vreemdparkerers ontstaat, gelet op de grote verschillen tussen de parkeerdruk overdag en 's nachts bij de metingen in 2022 en 2023.

Het gebied Keizer Karelpark West Oostzijde is verder een logisch aaneengesloten gebied met een omvang van meer dan 40.000m² waarbij de parkeerdruk van 94,3% overdag boven de norm van 80% ligt. Doordat de parkeerdruk boven de 85% ligt is bovendien geen gemeenteraadsbesluit vereist.

3.3 Oude Dorp

De beleidsnota stelt dat er eerst een haalbaarheidsonderzoek moet plaatsvinden, voordat er tot invoering van betaald parkeren met vergunningen over wordt gegaan. Bij het haalbaarheidsonderzoek moet aan twee voorwaarden worden voldaan.

Parkeerdruk door vreemdparkerers

De eerste voorwaarde voor de invoering van betaald parkeren is dat in overleg met de bewoners wordt bepaald of de parkeerdruk overdag wordt veroorzaakt door zogenoemde vreemdparkerers. Dit zijn automobilisten die niet in het gebied zelf wonen of werken, maar wel hun voertuig in dat gebied parkeren.

Uit het onderzoek van 4-Traffic volgt dat de parkeerdruk in het gebied Oude Dorp in 2023 overdag 87,3% bedraagt, en dat deze parkeerdruk 's nachts aanzienlijk lager ligt met 56,1%. Ook in 2018 (61,7% om 88,5%) en 2022 (59,4% om 82,0%) lag de parkeerdruk 's nachts aanzienlijk lager dan overdag.

Verschil 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%

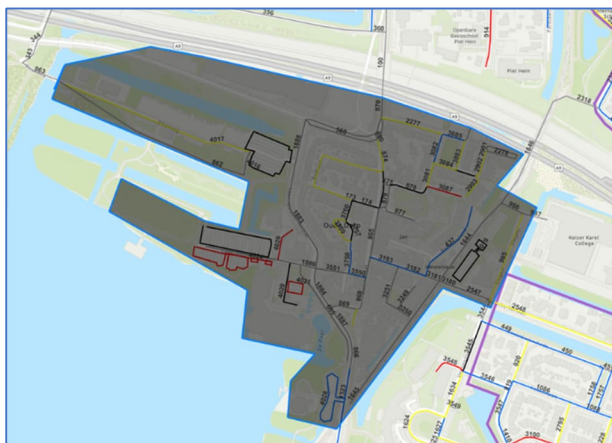
Tabel 4. Vergelijking parkeerdruk Oude Dorp

Een daling 's nachts van 31,0% in 2023, 22,6% in 2022 en 26,8% in 2018 maakt het aannemelijk dat de hoge parkeerdruk overdag wordt veroorzaakt door vreemdparkerers, zoals werkforensen, Schipholgangers, dagjesmensen of andere niet-bewoners. De nachtelijke parkeerdruk bleef tussen 2018 en 2023 rond de 60% schommelen, met een lichte daling naar 56,1% in 2023. Het aantal

geparkeerde voertuigen 's nachts, doorgaans van bewoners, bleef dus redelijk constant. Dit suggereert dat het aantal bewonersvoertuigen in die periode niet significant is toegenomen of afgenomen. Het grote verschil tussen de parkeerdruk overdag en 's nachts in 2018, 2022 en 2023 duidt op een structureel onderscheid tussen de parkeerders op deze momenten. Hierdoor is het aannemelijk dat de verhoogde parkeerdruk overdag vooral wordt veroorzaakt door vreemddarkeerders, terwijl de situatie 's nachts constant blijft.

Logisch aaneengesloten gebied van minimaal 40.000 m² en een parkeerdruk van 80% of hoger overdag

Een tweede voorwaarde uit de beleidsnota is dat er een logisch aaneengesloten gebied van minimaal 40.000 m² moet zijn, waar de parkeerdruk overdag 80% of hoger is. Het gebied Oude Dorp heeft een omvang van 93.677m² en een parkeerdruk van 87,1% overdag.⁵ Dit betekent dat het gebied ruimschoots voldoet aan zowel de vereiste omvang als de drempelwaarde voor parkeerdruk.



In aanvulling op de criteria over parkeerdruk stelt de beleidsnota dat de gemeente de omvang van het te reguleren gebied moet bepalen op basis van (natuurlijke) barrières. Als er straten toegevoegd moeten worden aan het te reguleren gebied in verband met deze (natuurlijke) barrières om 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.

In het geval van Oude Dorp is ervoor gekozen om de straten die door de beweegbare palen volledig afgesloten zijn, toe te voegen aan het reguleringsgebied. Hoewel deze straten mogelijk niet aan de parkeerdruknorm van 80% voldoen, is dit onzes inziens gerechtvaardigd om een logisch aaneengesloten gebied te creëren en te voorkomen dat de parkeerdruk zich naar deze straten verplaats zodra de parkeerregulering in Oude Dorp van kracht is. Oude Dorp vormt een logisch aaneengesloten gebied, waarbij de grenzen grotendeels worden bepaald door waterpartijen en aan de noordzijde door een verkeersader.

Volgens de beleidsnota is een gemeenteraadsbesluit niet vereist in gebieden waar de parkeerdruk 85% of hoger is. Aangezien de parkeerdruk in Oude Dorp 87,1% bedraagt, boven de 85%, kan het

⁵

De omvang volgt uit het onderzoek van 4-Traffic.

college zelfstandig een aanwijzingsbesluit nemen zonder dat hiervoor een gemeenteraadsbesluit nodig is.

Conclusie

Op basis van de beleidsnota en de parkeerdruk cijfers van 4-Traffic ten aanzien van het gebied Oude Dorp, achten wij het voorgenomen aanwijzingsbesluit **juridisch houdbaar** en zien wij geen belangrijke risico's voor de rechtmatigheid van dit besluit. Uw college kan aannemelijk maken dat de parkeerdruk door vreemdparkerers ontstaat, gelet op de grote verschillen tussen de parkeerdruk overdag en 's nachts bij de metingen in 2018, 2022 en 2023.

Het gebied Oude Dorp is verder een logisch aaneengesloten gebied met een omvang van meer dan 40.000m² waarbij de parkeerdruk van 87,1% overdag boven de norm van 80% ligt. Doordat de parkeerdruk boven de 85% ligt is bovendien geen gemeenteraadsbesluit vereist.

3.4 Kostenverloren Bankras Oost

De beleidsnota stelt dat er eerst een haalbaarheidsonderzoek moet plaatsvinden, voordat er tot invoering van betaald parkeren met vergunningen over wordt gegaan. Bij het haalbaarheidsonderzoek moet aan twee voorwaarden worden voldaan.

Parkeerdruk door vreemdparkerers

De eerste voorwaarde voor de invoering van betaald parkeren is dat in overleg met de bewoners wordt bepaald of de parkeerdruk overdag wordt veroorzaakt door zogenoemde vreemdparkerers. Dit zijn automobilisten die niet in het gebied zelf wonen of werken, maar wel hun voertuig in dat gebied parkeren.

Uit het onderzoek van 4-Traffic volgt dat de parkeerdruk in het gebied Kostverloren Bankras Oost in 2023 overdag 86,4% bedraagt en dat deze parkeerdruk 's nachts slechts 3,8% lager ligt, namelijk 82,6%. In 2022 lag de parkeerdruk 's nachts met 83,8% zelfs aanzienlijk hoger dan de 64,0% van overdag.

Verschil parkeerdruk Kostverloren Bankras 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	43,7%	43,8%	0,2%	56,8%	13,0%	64,0%	7,1%	86,4%	22,4%
Woensdag 00:00 - 05:00	65,2%	-	-	-	-	83,8%	18,6%	82,6%	-1,2%
Vershil	21,5%	-	-	-	-	19,9%	11,5%	-3,8%	-23,6%

Tabel 1. Vergelijking parkeerdruk Kostverloren Bankras oost

Een daling van slechts 3,8% in 2023 is onzes inziens te klein om met zekerheid vast te stellen dat de parkeerdruk overdag wordt veroorzaakt door vreemdparkerers. Het argument dat een sterke toename van de parkeerdruk overdag, terwijl de parkeerdruk 's nachts gelijk blijft, waarschijnlijk

wordt veroorzaakt door vreemdparkerders, kan niet met zekerheid worden bevestigd met de gegevens die voorhanden zijn.

Het gegeven dat Kostverloren Bankras Oost grenst aan een gebied waar recent betaald parkeren is ingevoerd, kan invloed hebben op de parkeerdruk. Het is mogelijk dat automobilisten die voorheen in het aangrenzende gebied parkeerden, nu overdag in Kostverloren Bankras Oost parkeren om parkeerkosten te vermijden. Het is nuttig om dit aspect mee te nemen in het haalbaarheidsonderzoek en te kijken naar de parkeerdruk in beide gebieden, zowel voor als na de invoering van betaald parkeren in het aangrenzende gebied.

Op basis van de beschikbare informatie uit het onderzoek van 4-Traffic kan evenwel thans niet met zekerheid worden gesteld dat de parkeerdruk overdag wordt veroorzaakt door vreemdparkerders. Het verschil in parkeerdruk tussen overdag en 's nachts in 2023 is daarvoor te klein. Om definitieve conclusies te kunnen trekken is gedetailleerder onderzoek nodig. Bovendien blijkt uit de voorgestelde motivering niet dat sprake is van zodanig bijzondere omstandigheden dat een afwijking van het bepaalde in de beleidsnota aangewezen is. Bij de huidige stand van zaken zal de voorgestelde motivering van het aanwijzingsbesluit derhalve naar onze verwachting geen stand houden in een eventuele bezwaar- of beroepsprocedure.

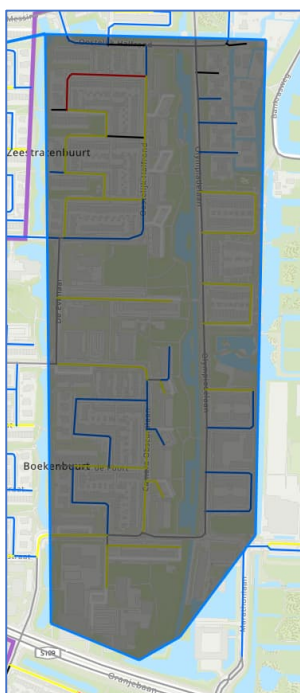
Hoewel onzes inziens niet voldaan is aan de eerste voorwaarde van het haalbaarheidsonderzoek, zullen we volledigheidshalve ook het tweede vereiste meenemen in dit memo.

Logisch aaneengesloten gebied van minimaal 40.000 m² en een parkeerdruk van 80% of hoger overdag

Een tweede voorwaarde uit de beleidsnota is dat er een logisch aaneengesloten gebied van minimaal 40.000m² moet zijn, waar de parkeerdruk overdag 80% of hoger is. Het gebied Kostverloren Bankras Oost heeft een omvang van 42.209m² en een parkeerdruk van 87,1% overdag.⁶ Dit betekent dat het gebied voldoet aan zowel de vereiste omvang als de drempelwaarde voor parkeerdruk.

(vervolg memo op volgende pagina)

⁶ De omvang volgt uit het onderzoek van 4-Traffic.



In aanvulling op de criteria over parkeerdruk stelt de beleidsnota dat de gemeente de omvang van het te reguleren gebied moet bepalen op basis van (natuurlijke) barrières. Als er straten toegevoegd moeten worden aan het te reguleren gebied in verband met deze (natuurlijke) barrières om 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

In het geval van Kostverloren Bankras Oost is ervoor gekozen om de zuidelijke en oostelijke straten toe te voegen aan het reguleringsgebied. Hoewel deze straten mogelijk niet aan de parkeerdruknorm van 80% voldoen, is dit mogelijk gerechtvaardigd om een logisch aaneengesloten gebied te creëren en te voorkomen dat de parkeerdruk zich naar deze straten verplaats zodra de parkeerregulering in Kostverloren Bankras Oost van kracht is.

Het lijkt er op dat er enkele factoren zijn die het gebied Kostverloren Bankras Oost minder logisch aaneengesloten maken, ondanks het feit dat het qua omvang voldoet aan de vereisten. De beleidsnota benadrukt dat het gebied bepaald moet worden aan de hand van natuurlijke barrières, maar er is geen rekening gehouden met de waterpartij die Kostverloren Bankras Oost scheidt van de Olympiadebuurt. Onzes inziens is het daardoor niet evident dat sprake is van een logisch aaneengesloten gebied. Het aanhouden van de waterpartij als grens zou een mogelijke oplossing kunnen zijn.

Conclusie

Op basis van de beleidsnota en de thans beschikbare informatie, achten wij de voorgestelde motivering van het aanwijzingsbesluit **niet juridisch houdbaar**, waardoor wij het risicovol achten om op basis daarvan tot definitieve besluitvorming te komen. De kans is reëel dat het besluit geen stand zal houden in een eventuele bezwaar- of beroepsprocedure. Op basis van de beschikbare

informatie is thans onvoldoende aannemelijk dat de parkeerdruk door vreemdparkeerders ontstaat, gelet op het geringe verschil tussen de parkeerdruk overdag en 's nachts bij de meting in 2023.

Verder zijn wij niet op voorhand ervan overtuigd dat het gebied Kostverloren Bankras Oost, hoewel het qua omvang en parkeerdruk overdag aan de vereisten voldoet, kwalificeert als een logisch aaneengesloten gebied in de zin van de beleidsnota. Er is geen rekening gehouden met de natuurlijke afscheiding in de vorm van de waterpartij, waardoor ook niet evident is dat aan de tweede voorwaarde uit de niet wordt voldaan.

4 TUSSENCONCLUSIE AANWIJZINGSBESLUITEN

Op grond van al het bovenstaande komen wij ten aanzien van de motivering van de voorgenomen aanwijzingsbesluiten tot de volgende conclusies:

- Op basis van de beleidsnota en de parkeerdrukcijfers van 4-Traffic achten wij het **juridisch houdbaar** dat wordt overgegaan tot de invoering van betaald parkeren met vergunningen in de gebieden **Kostverloren Noord-Oost, Keizer Karelpark West Oostzijde en Oude Dorp**. In deze gebieden kan uw college aannemelijk maken dat de parkeerdruk door vreemdparkeerders ontstaat, gezien de grote verschillen tussen de parkeerdruk overdag en 's nachts. Bovendien zijn deze gebieden logisch aaneengesloten en voldoen ze aan de vereisten qua omvang en parkeerdruk. Aan beide voorwaarden van het haalbaarheidsonderzoek is voldaan.
- Daarentegen achten wij het op basis van de thans beschikbare informatie **niet juridisch haalbaar** dat wordt overgegaan tot de invoering van betaald parkeren met vergunningen in het gebied **Kostverloren Bankras Oost**. Het college kan onzes inziens vooralsnog onvoldoende aannemelijk maken dat de parkeerdruk door vreemdparkeerders ontstaat, gezien het geringe verschil tussen de parkeerdruk overdag en 's nachts. Daarnaast is niet evident dat sprake is van een logisch aaneengesloten gebied. Bovendien blijkt uit de voorgestelde motivering niet dat sprake is van zodanig bijzondere omstandigheden dat een afwijking van het bepaalde in de beleidsnota aangewezen is.

Voor nader overleg omtrent de inhoud van dit memo zijn wij vanzelf steeds beschikbaar.