



Gemeente  
Amsterdam

# Beleidsvoornemen Invoeren betaald parkeren

in Zuidoost (Bijlmer West, -Centrum en -Oost  
en Gaasperdam)

Verkeer en Openbare Ruimte. Kennis en Kaders / Parkeerbeleid



## Verkeer en Openbare Ruimte. Kennis en Kaders / Parkeerbeleid

Besluit college van B&W: 8 november 2022

Inspraakprocedure: 20 november - 20 januari 2023

---

# Inhoud

---

<b>1</b>	<b>Vrijgave voor inspraak: invoeren van betaald parkeren in Bijlmer West, -Centrum en -Oost, en Gaasperdam</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Uitbreiding van betaald parkeren: uitgangspunten en doelstellingen</b>	<b>9</b>
2.1	Verlaging van de parkeerdruk en parkeeroverlast	9
2.2	Het mogelijk maken van gebiedsontwikkeling en woningbouw	9
2.2.1	Woningbouwopgave in Zuidoost	11
2.3	Bescherming van wijken tegen het 'waterbedeffect'	11
2.4	Het gelijktrekken van het parkeerregime: parkeerregulering met betaald parkeren en geen blauwe zone	11
2.4.1	Huidige situatie in Zuidoost: zowel betaald parkeren als een blauwe zone	13
<b>3</b>	<b>Invoeren en aanpassen betaald parkeren: hoe en wat?</b>	<b>16</b>
3.1	Uitbreiden betaald parkeren in Bijlmer West, -Centrum en -Oost, en Gaasperplas	16
3.2	Bloktijden	16
3.3	Tarief-7: uurtarief van €1,60	17
3.4	Tarieven parkeervergunningen: €35,45 per zes maanden voor een bewonersvergunning	17
3.5	Maximaal 2 bewonersvergunningen per huishouden en 1 bedrijfsvergunning per 5 werknemers	17
3.6	Parkeerplaatsen op eigen terrein worden in mindering gebracht op het aantal beschikbare vergunningen	18
3.7	Een bezoekersregeling van 150 uur per kwartaal tegen het kortingspercentage van 65%	19
3.8	Vier Vergunninggebieden en tien deelvergunninggebieden	19
3.9	Het instellen van een vergunningsverleningsregeling waarmee alle bewoners die op het moment van de invoering van betaald parkeren één of meerdere auto's hebben direct een parkeervergunning krijgen (maximaal twee per huishouden)	21
3.10	Meten van de parkeerdruk een jaar na implementatie van betaald parkeren	21
<b>4</b>	<b>Planning en inspraakprocedure</b>	<b>23</b>

1



Vrijgave voor inspraak

# 1

## Vrijgave voor inspraak: invoeren van betaald parkeren in Bijlmer West, -Centrum en –Oost, en Gaasperdam

**In het onderstaande kaartje is weergegeven in welk gebied het college van B en W betaald parkeren wil invoeren of aanpassen. De belangrijkste bestanddelen van het voornemen zijn:**

### Algemeen

- Betaald parkeren wordt ingevoerd in Bijlmer West, -Centrum, en –Oost, en Gaasperdam;
- De blauwe zones in Venserpolder, Kraaiennest, Bijlmerdreef, omgeving Holendrecht-dreef en omgeving metro Reigersbos worden opgeheven en vervangen door betaald parkeren;
- Voor alle uitbreidingsgebieden gaat tarief 7 gelden (€1,60 per uur);
- De tarieven en bloktijden van de bestaande gebieden met betaald parkeren (Venserpolder-West, F-buurt/ Vogeltjeswei, de Rechte H-buurt en Huntum), blijven gehandhaafd, maar worden onderdeel van een groter vergunninggebied;
- Voor alle gebieden gaan de bloktijden gelden van 09.00 uur tot 19.00 uur (maandag tot en met zaterdag), behalve in Venserpolder en Amstel III waar de bloktijden gaan gelden van 09.00 uur tot 21.00 (maandag tot en met zaterdag) en zondag van 12.00 uur tot 21.00 uur (aansluitend op de bloktijden in de huidige gebieden met betaald parkeren, vanwege de bezoekersaantrekkende functies en evenementen).

### Bewoners

- Bewoners komen in heel Zuidoost in aanmerking voor maximaal twee parkeervergunningen, als twee auto's op naam zijn geregistreerd en geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn of een 0-vergunningplafond<sup>1</sup> van kracht is;
- Voor alle gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd (of aangepast) gaat het vergunningtarief van €35,45 (\*) per zes maanden gelden voor een eerste bewonersvergunning en €88,63 (\*) per zes maanden voor een tweede bewonersvergunning;
- Voor alle gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd is de bezoekersvergunning beschikbaar, waarmee bezoek tegen 65% korting van het geldende uurtarief kan parkeren (max 150 uur per kwartaal).
- Bewoners die mantelzorgbehoefstig zijn komen in aanmerking voor een mantelzorgvergunning. Deze kost €17,73 (\*) per zes maanden.

### Bedrijven en instellingen

- Bedrijven komen in aanmerking voor maximaal 1 bedrijfsvergunning per 5 fte, als geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn of een 0-vergunningplafond van kracht is;
- Voor alle gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd of aangepast gaat het vergunningtarief van €56,72 (\*) per zes maanden gelden voor een bedrijfsvergunning;

<sup>1</sup> Met de vaststelling van een 0-vergunningplafond worden geen bewoners- of bedrijfsvergunningen verleend. Dit geldt voor alle nieuwbouwprojecten en voor de autovrije wijk Nellestein (L-buurt)

## Zorg- en onderwijsinstellingen, politie, huisartsen en verloskundigen

- Zorginstellingen, onderwijsinstellingen (basis- en voortgezet onderwijs) en een bureau van de Regionale Eenheid Amsterdam komen in aanmerking voor maximaal 1 maatschappelijke vergunning per 5 fte<sup>2</sup> (dit is extra bovenop het aantal bedrijfsvergunningen dat aangevraagd kan worden). Het tarief van deze vergunning is gelijk aan het tarief van een bedrijfsvergunning;
- Hulpverlenersvergunningen (huisartsen en verloskundigen) zijn in heel de stad geldig en dus ook in de uitbreidingsgebieden van Zuidoost.

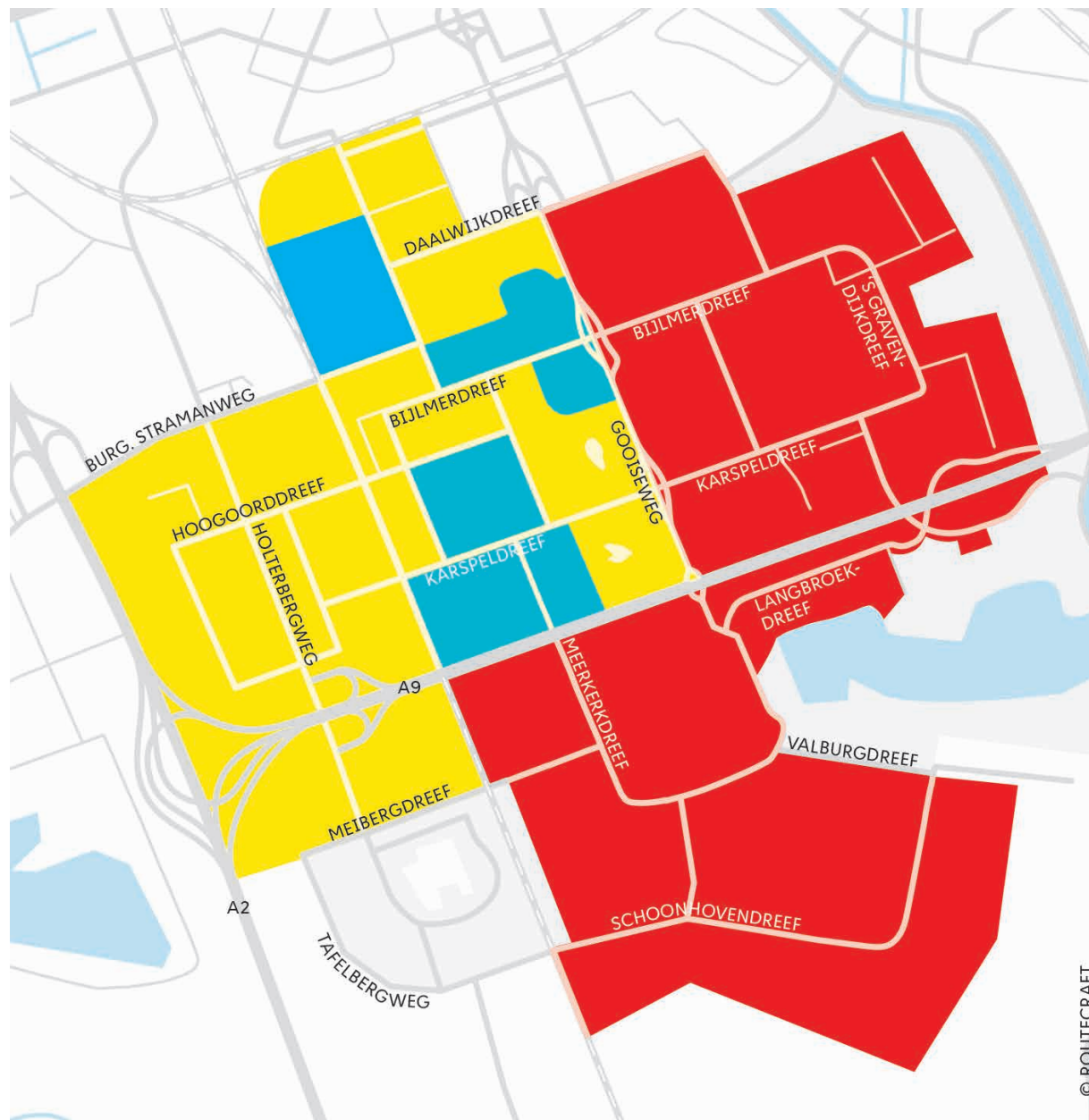
## Gehandicaptenvergunning (GA-parkeervergunning)

- Een bewoner of een bezoeker met een Europese gehandicaptenparkeerkaart komt in aanmerking voor een GA-parkeervergunning. Met deze parkeervergunning kan in heel Amsterdam (en dus ook in de uitbreidingsgebieden van Zuidoost) worden geparkeerd (de vergunning is gratis).  
*(\*) prijspeil 2023: vergunningtarieven worden jaarlijks geïndexeerd.*

---

<sup>2</sup> Scholen komen daarnaast in aanmerking voor vier extra maatschappelijke vergunningen

Kaart 1 – voorstel tot uitbreiding van betaald parkeren in Zuidoost. In de blauwe gebieden geldt al betaald parkeren.



2



Uitbreiding van betaald parkeren



# 2

## Uitbreiding van betaald parkeren: uitgangspunten en doelstellingen

### 2.1 Verlaging van de parkeerdruk en parkeeroverlast

De parkeerdruk is het aantal geparkeerde auto's afgezet tegen het aantal parkeerplaatsen. Is de parkeerdruk rond 90% dan zijn 90 van de 100 parkeerplaatsen bezet. In de praktijk is de parkeerdruk nooit evenredig over de verschillende wijken verdeeld. In sommige straten zijn vrijwel alle parkeerplaatsen permanent bezet, terwijl in andere straten nog ruimte beschikbaar is. In het algemeen geldt dat als de parkeerdruk rond de 90% is, er parkeer- en verkeersoverlast ontstaat. Dit is overlast die wordt veroorzaakt door automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplaats (zoekverkeer). Extra autoverkeer door de buurt verslechtert de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de luchtkwaliteit. Een hoge parkeerdruk leidt er ook toe dat een buurt minder goed bereikbaar wordt voor mensen die slecht ter been zijn. Ook is bij een hoge parkeerdruk in toenemende mate sprake van foutgeparkeerde auto's. Dit zijn auto's die op het trottoir of in het groen staan geparkeerd of die gevaarlijk staan geparkeerd, bijvoorbeeld bij een kruising. Foutgeparkeerde auto's kunnen in sommige gevallen de toegankelijkheid belemmeren van een wijk voor de nood- en hulpdiensten, bijvoorbeeld als de brandweer er niet met groot materieel langs kan. Invoeren van betaald parkeren, oftewel het 'beprijzen' van parkeren, leidt tot een zekere 'vraaguitval'. Wordt de vraag naar parkeerruimte minder dan wordt ook de parkeerdruk lager.

Het invoeren van betaald parkeren draagt dan ook in belangrijke mate bij aan het weren van langparkeeders die niet gebonden zijn de buurt. Het gaat bijvoorbeeld om reizigers van Schiphol die hun auto in Zuidoost parkeren, forenzen, bewoners die op de wachtlijst staan in

de centrumgebieden of busjes die langdurig worden achtergelaten. Daarnaast kan met de verlening van parkeervergunningen het aantal auto's per huishouden worden beperkt, en daarmee de claim op de openbare ruimte.

### 2.2 Het mogelijk maken van gebiedsontwikkeling en woningbouw

De mogelijke toename van de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling van nieuwbouwprojecten is een belangrijk argument voor het invoeren van betaald parkeren. In Zuidoost zijn op een aantal locaties (sloop)nieuwbouwprojecten geprogrammeerd. Als de bewoners van deze nieuwe complexen op straat parkeren dan kan dit leiden tot een onwenselijke toename van de parkeerdruk. Dit leidt tot (nog grotere) parkeerproblemen op straat (de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners wordt feitelijk op straat afgewenteld) én het leidt tot problemen met betrekking tot de exploitatie van inpandige parkeervoorzieningen. Het is immers aantrekkelijker om gratis op straat te parkeren dan betaald op eigen terrein of in een inpandige voorziening. Ten gevolge hiervan komt een aantal projecten slecht tot ontwikkeling. Een belangrijke toetsingsgrond voor het verlenen van een omgevingsvergunning is immers dat sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening<sup>3</sup>. Zonder goede parkeermaatregelen is het maar de vraag of daaraan wordt voldaan. Met een fiscaal regime op straat kan dit worden gewaarborgd. Bewoners van nieuwbouw en/of transformatieprojecten worden immers – op grond van de Nota Parkeernormen - uitgesloten van parkeervergunningverlening.

<sup>3</sup> Zie artikel 2.12 van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (WABO)

### **Mobiliteitsplan Zuidoostflank**

In het Mobiliteitsplan Zuidoostflank, vastgesteld op 29 juni 2021, staat hierover (p54 e.v.) “parkeren (...) (moet) op den duur schaarser en duurder (...) worden. Dit moet op een dusdanige manier vorm krijgen dat de bereikbaarheid van de Zuidoostflank niet achteruitgaat en er voor bewoners en bezoekers een goed reisalternatief is. Parkeerregulering is mogelijk in gebieden met een hoogwaardig aanbod in het openbaar vervoer. Vooral in gebieden waar grootschalige transformatie is gepland, liggen veel kansen door in de gebiedsontwikkeling parkeren te beperken en tegelijkertijd de alternatieve vervoerswijzen te verbeteren. Bovendien zijn nieuwe bewoners en gebruikers zich er op voorhand van bewust dat zij in een gebouw komen wonen met weinig parkeerplaatsen. Hun reisgedrag zullen zij hierop af kunnen stemmen. Strenger parkeerbeleid in (delen van) een gebied heeft wellicht tot gevolg dat automobilisten uitwijken naar de omliggende (woon)buurten, waar gratis of tegen een lager tarief geparkeerd kan worden. Dit willen we voorkomen door het harmoniseren (zo veel mogelijk gelijktrekken) van parkeertarieven en de uitgifte van vergunningen in deze gebieden. (...)

Naarmate het gebied zich verder ontwikkelt en dichter bebouwd wordt, treedt uitwijkgedrag vaker op. Ook door parkeerregulering in buurten waar nu nog gratis geparkeerd kan worden, zal het uitwijkgedrag zich verplaatsen naar andere buurten. (...) Als het dan nodig blijkt te zijn, voeren we parkeerregelingen in die dit zogeheten vreemd parkeren tegengaan. Streng parkeerbeleid kan ook buiten de OV-invoedsgebieden gaan gelden, zodat de groei van het autoverkeer verder kan afnemen. Bestaande gebruikers mogen hiervan evenwel geen onevenredig grote nadelen ondervinden. Maar vooral in nieuwbouwplannen (met nieuwe gebruikers) kan het aantal parkeerplaatsen wel worden beperkt. Ook hier geldt dat uitwijkgedrag moet worden voorkomen”.

### **Nota Parkeernormen: Geen parkeervergunningen beschikbaar voor nieuwbouwwoningen**

In de Nota Parkeernormen Auto (d.d. 29 november 2017), heeft de gemeenteraad vastgesteld dat voor nieuwbouwontwikkelingen geen

parkeervergunningen beschikbaar zijn. Deze uitsluiting geldt ook voor de nieuwbouw die buiten de zones van betaald parkeren liggen en die vergund is na de vaststelling van de Nota Parkeernormen. De uitsluiting van nieuwbouw wordt, door middel van een ‘0-vergunning-plafond’, in het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening geregeld. Met de vaststelling van een 0-vergunningplafond worden geen bewoners- of bedrijfsvergunningen verstrekt. Speciale vergunningen, zoals mantelzorg-, gehandicapten-, hulpverleners-, maatschappelijke- en bezoekersvergunningen vallen niet onder het vergunningenplafond en worden daarom wel verleend.

### **De ruimtelijk onderbouwing**

Voor sociale- en middeldure huurwoningen geldt een parkeernorm tussen de 0 en 1 parkeerplaats per woning. Ontwikkelaars van deze woningen hebben daarmee de vrijheid om weinig tot geen parkeerplaatsen op eigen terrein te maken. Betaald parkeren en de uitsluiting van vergunningverlening (door instelling van een 0-vergunningplafond) is daarom een belangrijke prikkel voor ontwikkelaars om parkeerplaatsen op eigen terrein te maken. Worden geen parkeerplaatsen gemaakt dan kunnen de toekomstige bewoners feitelijk geen auto hebben, er zijn immers geen parkeerplaatsen op eigen terrein noch parkeervergunningen beschikbaar. Bij woningbouw in gebieden zonder betaald parkeren werkt deze prikkel minder goed. In die gebieden kunnen bewoners immers gratis parkeren op straat. Tevens bemoeilijkt dit de verhuur van garageplekken als deze wel zijn gerealiseerd. De parkeerdruk in de buurt zal hierdoor stijgen. Bij kleinschalige ontwikkelingen in buurten met een bescheiden parkeerdruk hoeft dit geen probleem te zijn. Bij grootschalige ontwikkelingen kan dit tot parkeeroverlast leiden.

### **Parkeerregulering nodig als de parkeerdruk tot boven de 90% stijgt**

Wordt de parkeerbehoefte op straat afgewenteld dan is er een risico dat de rechter oordeelt dat geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het woningbouwproject kan hierdoor worden vertraagd. In de Nota Parkeernormen is om deze reden opgenomen dat: “Als door ontwikkelingen in het gebied de parkeerdruk tot boven de 90% stijgt,

(dan) kan het nodig zijn om een vorm van parkeerregulering in te voeren. Hierbij is het van belang om de afweging over de noodzaak van een vorm van parkeerregulering al in de planfase te maken”.

### 2.2.1 Woningbouwopgave in Zuidoost

In stadsdeel Zuidoost staat in de E- en G-buurt een woningbouwprogramma van 532 woningen op de rol. Dit leidt naar verwachting tot een extra parkeervraag in de openbare ruimte van 135 auto's. Gegeven de huidige situatie in deze buurt neemt de parkeerdruk in dat geval toe tot ver boven de 90%.

Bij het Nelson Mandelapark en Gooise Kant komen 769 woningen. Tot hoeveel extra auto's dit leidt in de openbare ruimte is niet goed in te schatten. Wel is de parkeerdruk in de Gooise Kant nu al erg hoog waardoor extra auto's niet in de buurt kunnen worden opgevangen. In Holendrecht en Reigersbos zijn 1.864 woningen geprogrammeerd. Wanneer er bij sociale- en middeldure huurwoningen geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gemaakt is de geschatte extra parkeervraag 470 auto's. Dit kan ertoe leiden dat de parkeerdruk ook in deze buurt toeneemt tot ver boven de 90%.

Ten slotte wordt in Amstel III tot 2027 zo'n 10.000 stadswoningen gerealiseerd en in totaal zo'n 15.000 woningen (tot 2040). Circa 8.000 hiervan zijn woningen in de sociale- en middeldure huursector. Vanwege de minimum parkeernorm van nul voor deze sector is te verwachten dat een gering aantal parkeerplaatsen inpandig of op eigen terrein wordt gerealiseerd. In deze fase kan echter nog geen inschatting worden gemaakt van het effect op de parkeersituatie in (de verder gelegen buurten van) Zuidoost.

### 2.3 Bescherming van wijken tegen het 'waterbedeffect'

Bij de invoering van betaald parkeren speelt altijd de vraag of omliggende buurten last krijgen van parkeerders die uitwijken; het zogenaamde waterbedeffect. Bij de invoering van betaald parkeren in een relatief klein gebied is de kans dat dit waterbedeffect in de aangrenzende wijk optreedt groot. De gemeente heeft dit in verschillende besluitvormingstrajecten ondervonden. Zo bleek bij de uitbreiding

van het betaald parkeren in Amsterdam Noord (2018) dat ernstige parkeerproblemen ontstonden in Tuindorp Buiksloot en Blauwe Zand. Als gevolg daarvan heeft de gemeente met spoed aanvullende maatregelen moeten treffen. Ook bij de uitbreiding van betaald parkeren in Geuzenveld (2022) zijn verschuivingen waargenomen en klachten binnengekomen (onder meer uit Slotermeer en Eendracht, rond de sportvelden).

### 2.4 Het gelijktrekken van het parkeerregime: parkeerregulering met betaald parkeren en geen blauwe zone

Blauwe zones (parkeerschijfzones) zijn ingevoerd in Venserpolder, Kraaiennest, Bijlmerdreef, omgeving Holendrecht-dreef en omgeving metro Reigersbos. Bewoners en ondernemers kunnen voor deze gebieden een ontheffing aanvragen, waardoor geen parkeerschijf nodig is en langer kan worden geparkeerd dan de gemaximeerde parkeertijd.

Als gevolg van deze besluitvorming zijn als het ware 'eilanden' ontstaan van verschillende parkeerregimes. Dit komt de eenduidigheid van het beleid niet ten goede (zoals dat in grote mate wel het geval is de rest van de stad). De handhaving is hierdoor minder efficiënt en de uitvoering (bijvoorbeeld de verlening van enerzijds parkeervergunningen en anderzijds deze ontheffingen) loopt over verschillende schijven en is daardoor relatief duur. Harmonisatie van het parkeerbeleid leidt daarnaast tot verbeterde communicatie naar de parkeerders en het leidt ertoe dat er meer uitwijkmogelijkheden zijn voor bewoners en ondernemers. Een bewoner met een ontheffing voor een blauwe zone kan daarmee immers niet terecht in een naastgelegen gebied waar betaald parkeren geldt (en vice versa).

Blauwe zones zijn bedoeld om kortparkeren te stimuleren en langparkeren te ontmoedigen. Zodoende kan een hoge 'turn-over' worden bewerkstelligd waarmee de beschikbare parkeerplaatsen voor zoveel mogelijk parkeerders beschikbaar zijn. Het gaat hierbij dus om bezoekersaantrekkelijke locaties waar een beperkt aantal parkeerplaatsen

voor zoveel mogelijk kort verblijf wordt ingezet. Het doel hiervan is om zoekverkeer tegen te gaan en de beschikbare parkeercapaciteit gericht in te zetten voor bepaalde voorzieningen. Dit achterliggende doel maakt een blauwe zone niet geschikt voor een heel groot aantal parkeerplaatsen in een woonwijk. Er is immers geen reden om een parkeerregime in te stellen dat alleen kort verblijf faciliteert. Bewoners hebben tenslotte per definitie geen kort verblijf in hun eigen buurt. Om deze reden zijn in de reeds ingestelde blauwe zones in woonbuurten dan ook ontheffingen beschikbaar gesteld, zodat de gemaximeerde parkeerduur niet meer van toepassing is. Het formele doel van het instellen van een blauwe zone in een woonbuurt is daarmee diffuus en niet in overeenstemming met de feitelijke doelstelling van het parkeerregime.

#### **Voor bezoekers is het lastig dat slechts een kort verblijf mogelijk is.**

De beperkte parkeerduur van een blauwe zone kan lastig zijn voor bezoekers of bijvoorbeeld klusbedrijven. De blauwe zone is opgenomen in artikel 25 van het Reglement verkeersregels en –tekens, waarin staat dat in een blauwe zone kan worden geparkeerd als gebruik wordt gemaakt van een parkeerschijf. Op de parkeerschijf moet het tijdstip zijn aangegeven waarop met het parkeren is begonnen. De toegestane parkeerduur mag niet zijn verstreken. Ook is expliciet verboden om een parkeerschijf te gebruiken die is voorzien van een mechanisme dat tijdens het parkeren het tijdstip van aankomst automatisch verschuift. Op basis hiervan is het dus niet toegestaan om ná het verloop van de maximale parkeerduur de parkeerschijf (handmatig) te verzetten. In de praktijk is dit echter wat in veel gevallen wél gebeurt, omdat nauwelijks is te handhaven of een parkeerder tussentijds de parkeerschijf vooruit heeft gedraaid. Dit is een belangrijk argument waarom een blauwe zone in een woonbuurt niet functioneert als waarvoor een blauwe zone initieel is bedoeld. Een ander argument is de enorme hoeveelheid ontheffingen die moeten worden verleend en de daarmee gepaard gaande administratie.

#### **Handhaving is veel arbeidsintensiever dan de handhaving van een betaald parkeren regime**

De handhaving van blauwe zones is veel minder efficiënt dan de handhaving van betaald parkeren omdat voor het rechtmatig parkeren in een blauwe zone een parkeerschijf moet worden gebruikt. In het al eerder aangehaalde wetsartikel 25 van de RVV staat hierover: ‘de parkeerschijf (wordt) achter de voorruit geplaatst’. Andere (digitale) mogelijkheden zijn er niet. Ook de ontheffing van bewoners is een ‘raamkaart’, oftewel een fysiek bewijs dat de desbetreffende auto zonder parkeerschijf in het gebied mag parkeren. Omdat in ieder geval de parkeerschijf niet kan worden gedigitaliseerd, is het ook niet mogelijk om bijvoorbeeld met scanauto’s te handhaven. Er is immers geen database waaruit blijkt dat een bepaald voertuig, met een bepaald kenteken, op een specifieke locatie, met een specifieke starttijd, al dan niet rechtmatig in de blauwe zone staat geparkeerd. Om deze reden moet de handhaving dus handmatig plaatsvinden, auto na auto. De hiervoor benodigde handhavingscapaciteit kan als gevolg hiervan niet meer ingezet worden voor andere prioriteiten, bijvoorbeeld milieudelicten of kwesties die de leefbaarheid aantasten in de openbare ruimte. De handhaving van blauwe zones kan hierdoor dus niet met dezelfde intensiteit plaatsvinden als de handhaving van een betaald parkeren regime. Dit ondermijnt de effectiviteit van het parkeerregime. Bovendien zijn de boetes in een blauwe zone hoog voor de parkeerder (in 2022 €100,- en €9,- administratiekosten). Omdat de betaalde boetes worden afgedragen aan het Rijk kan een blauwe zone dus niet kostendekkend zijn. De gemeente ontvangt geen inkomsten waaruit de inrichting en handhaving kunnen worden bekostigd

#### **Blauwe zone zijn niet gratis**

Om in aanmerking te komen voor een ontheffing van een blauwe zone, moeten leges worden betaald. De legekosten voor een ontheffing van een blauwe zone zijn vastgesteld op €154,90 per twee jaar (legetabel 2022), waarbij circa €20,- extra moet worden betaald als achteraf wordt betaald met een factuur. In geval van een kentekenwijziging (bijvoorbeeld als een bewoner een nieuwe auto heeft) dan wordt circa €50,- in rekening gebracht voor het verstrekken van een

nieuwe raamkaart. Deze kosten zijn allemaal hoger dan de tarieven die zijn voorgesteld bij de instelling van een betaald parkerenregime. Voorts geldt dat de leges alleen de kosten van de organisatie en administratie dekken. De opbrengsten kunnen dus niet worden aangewend voor maatschappelijke doeleinden.

#### **2.4.1 Huidige situatie in Zuidoost: zowel betaald parkeren als een blauwe zone**

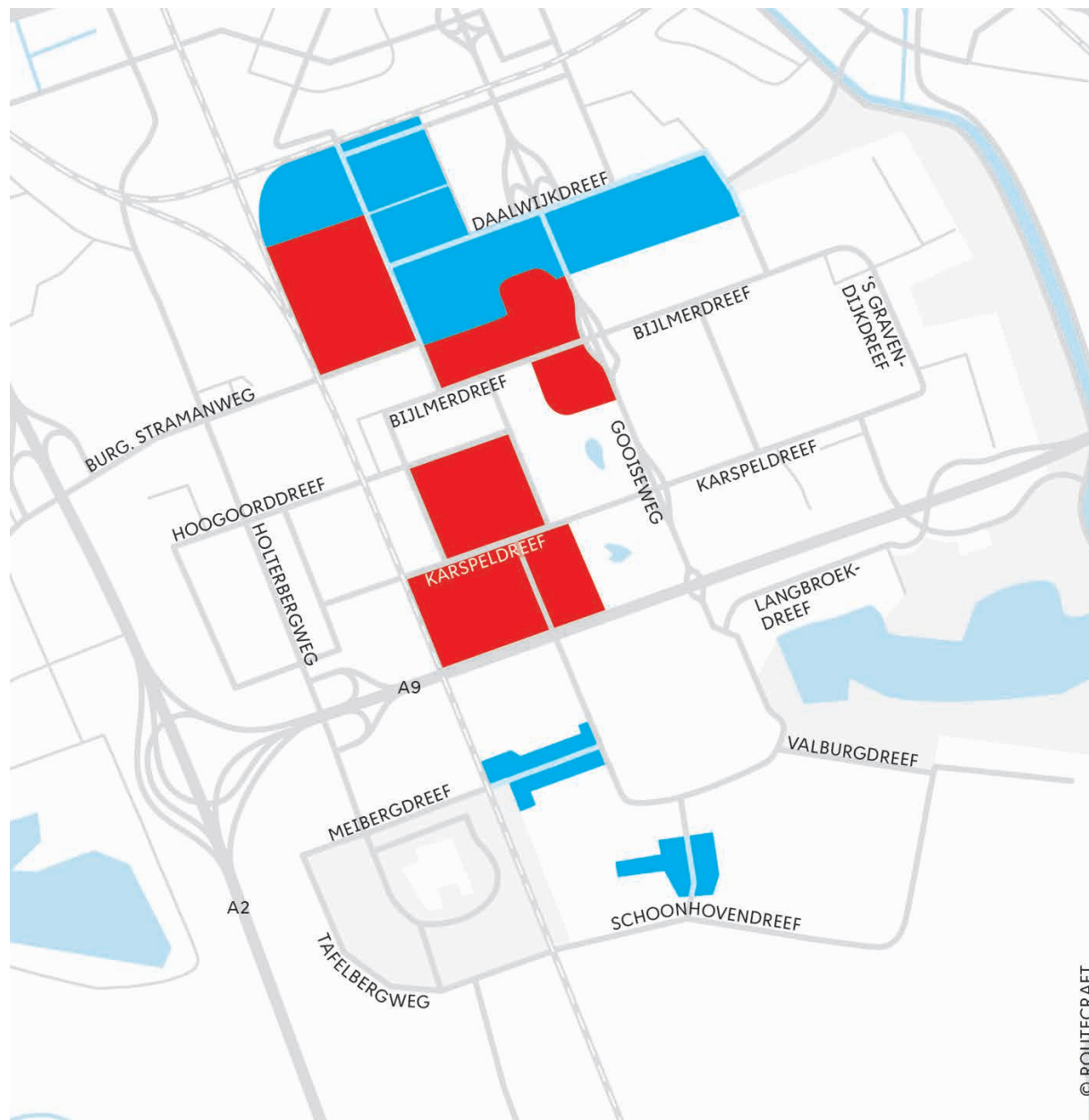
In de loop der tijd zijn in Zuidoost zowel fiscale parkeerregimes (betaald parkeren) ingevoerd als blauwe zones. In vier gebieden is betaald parkeren ingevoerd:

1. Vergunninggebied Zuidoost 1: F-Buurt / Vogeltjeswei,
2. Vergunninggebied Zuidoost 2: Venserpolder-West,
3. Vergunninggebied Zuidoost 3: Rechte- en Kromme H-Buurt
4. Vergunninggebied Zuidoost 4: Huntum

Bezoekers van dit gebied betalen van maandag tot en met zaterdag tussen 09.00 uur en 21.00 uur (en op zondag van 12.00 uur tot 21.00 uur) €1,40 per uur. Bewoners en ondernemers komen in aanmerking voor een parkeervergunning volgens de voorwaarden van de Parkeerverordening. Een bewonersvergunning kost €34,88 en een bedrijfsvergunning €55,82 per zes maanden. In totaal zijn in deze gebieden circa 2.350 bewonersvergunningen uitgegeven en 150 bedrijfsvergunningen.

De blauwe zones zijn ingevoerd in Venserpolder, Kraaiennest, Bijlmerdreef, omgeving Holendrecht-dreef en omgeving metro Reigersbos. Het vorige stadsdeelbestuur heeft eind maart 2022 besloten om een tijdelijke (voor de duur van twee jaar) blauwe zone in te voeren in de D- en E-buurt. Bewoners en ondernemers kunnen voor de blauwe zones van Venserpolder en de D- en E-buurt een RVV-ontheffing aanvragen, waardoor voor het parkeren geen parkeerschijf nodig is en langer kan worden geparkeerd dan de gemaximeerde parkeertijd.

Kaart 2 – Huidig parkeerregime in Zuidoost (rood gekleurd: betaald parkeren, blauw gekleurd: blauwe zone). In deze kaart is de nog aan te leggen blauwe zone in de D- en E-Buurt ook al weergegeven.



3



Invoeren en aanpassen  
betaald parkeren

# 3

## Invoeren en aanpassen betaald parkeren: hoe en wat?

### 3.1 Uitbreiden betaald parkeren in Bijlmer West, -Centrum en -Oost, en Gaasperplas

Op grond van de uitgangspunten en doelstellingen zoals verwoord in hoofdstuk 2 is het college van B en W voornemens om betaald parkeren in te voeren in heel Zuidoost, oftewel de wijken Bijlmer West, Centrum, en -Oost, en Gaasperplas. Gegeven de parkeerdruk, de forse woningbouwopgave en het probleem van het waterbedeefteffect is het onvermijdelijk om de parkeervraag te reguleren door een parkeerregime van betaald parkeren in combinatie met een strikt fiscaal vergunningstelsel in een omvangrijk gebied van om en nabij 26.000 openbare parkeerplaatsen (inclusief de gebieden waar momenteel een blauwe zone van kracht is). Zou gekozen worden voor een kleiner gebied, dan leidt dat tot parkeeroverlast in de naastgelegen buurten.

#### **Blauwe zones worden vervangen door betaald parkeren: Venserpolder, D- en E-buurt, Kraaiennest en Bijlmerdreef**

In dit voorstel wordt betaald parkeren ingevoerd ter vervanging van de blauwe zone in Venserpolder, de D- en E-buurt en op de verschillende kleinere locaties (zoals Kraaiennest en Bijlmerdreef, zie paragraaf 2.5.1). Zodoende ontstaat meer eenduidigheid in het geldende parkeerregime, de handhaving wordt efficiënter en minder arbeidsintensief, en de verlening van parkeervergunningen is klantvriendelijker dan de verlening van ontheffingen (er worden bijvoorbeeld voor een mutatie van een kenteken geen extra kosten in rekening gebracht en er hoeft niets meer op het dashboard gelegd te worden).

Bij de omzetting van de blauwe zone naar betaald parkeren worden de betaalde leges van de resterende maanden dat de ontheffing voor de blauwe zone nog geldig zou zijn naar rato gerestitueerd.

### 3.2 Bloktijden

Voor Bijlmer-Centrum en Amstel III wordt voorgesteld om dezelfde bloktijden te hanteren die van kracht zijn in de F-Buurt / Vogeltjeswei, Venserpolder-West, Rechte, en kromme H-buurt en Huntum, namelijk: van maandag tot zaterdag van 09.00 uur tot 21.00 uur en zondag van 12.00 uur tot 21.00 uur. Dit vanwege de bezoekersaantrekkende functies en vele evenementen.

In alle overige gebieden (Bijlmer-Oost en Gaasperdam) wordt voorgesteld om betaald parkeren in te voeren gedurende de bloktijden van maandag t/m zaterdag van 09.00 uur tot 19.00 uur. Een betaald parkeerregime gedurende deze bloktijden is naar verwachting voldoende effectief om een balans te vinden tussen de parkeervraag en het -aanbod, waarbij benadrukt moet worden dat Zuidoost, ten opzichte van veel andere stadsdelen, een eigen karakteristiek heeft vanwege de vele evenementen, concerten en voetbalwedstrijden. Hoewel de parkeerdruk in de avonden overwegend hoger is dan in de middagen, heeft een parkeerregime tot 19.00 uur naar verwachting voldoende regulerend effect om een balans te vinden tussen de parkeervraag en het -aanbod. Dit omdat langparkeerders (bijvoorbeeld auto's van bewoners die in een heel andere buurt wonen, auto's van Schipholgangers of tijdelijk ongebruikte busjes of taxi's) de buurt zullen mijden als voor een dag parkeren parkeergeld moet worden afgedragen. Tevens zijn voor derde of vierde auto's binnen één huishouden geen parkeervergunningen beschikbaar. Ook heeft een aantal



bewoners de beschikking over een eigen stallingsplaats of garage. Deze plaatsen zullen na de invoering van betaald parkeren beter worden benut omdat deze parkeerplaatsen in mindering worden gebracht op het aantal te verlenen parkeervergunningen.

### **3.3 Tarief-7: uurtarief van €1,60**

Voor het uitbreidingsgebied wordt voorgesteld om tarief 7 van de parkeerbelastingverordening in te voeren (op dit moment is dat nog €1,40 per uur, maar dit wordt naar verwachting €1,60 per uur). Dit is het laagste tarief dat in Amsterdam van kracht is en momenteel ook al van toepassing in de huidige gebieden met betaald parkeren van Zuidoost.

### **3.4 Tarieven parkeervergunningen: €35,45 per zes maanden voor een bewonersvergunning**

Voor de parkeervergunning in het uitbreidingsgebied wordt hetzelfde tarief aangehouden dat van toepassing is in de huidige vergunninggebieden Zuidoost 1 t/m 4, namelijk: €35,45 voor een bewonersvergunning per zes maanden<sup>4</sup>. De tarieven van de bedrijfsvergunning, de tweede bewonersvergunning en mantelzorgvergunning zijn met resp. 160%, 250% en 50% gekoppeld aan het tarief van de eerste bewonersvergunning, oftewel: €56,72, €88,63 en €17,73 per zes maanden (tarieven op basis van prijspeil 2023). Omdat het parkeerregime in de Bijlmer wordt uitgebreid worden de vergunninggebieden 'Zuidoost 1', 'Zuidoost 2', 'Zuidoost-3' en 'Zuidoost-4' opgeheven en opgenomen in een veel groter vergunninggebied (zie hoofdstuk 3.7).

### **3.5 Maximaal 2 bewonersvergunningen per huishouden en 1 bedrijfsvergunning per 5 werknemers**

In de bestaande fiscale gebieden in stadsdeel Zuidoost geldt dat bewoners in aanmerking komen voor maximaal twee parkeervergunningen per huishouden. Deze normering wordt ook aangehouden in de uitbreidingsgebieden. Dit is gelijk aan de regelgeving die in alle

<sup>4</sup> Vergunningtarieven worden altijd uitgedrukt en in rekening gebracht per zes maanden.

stadsdelen buiten de ring / boven het IJ van kracht is (Noord, Nieuw-West en Buitenveldert).

Voor bedrijven geldt dat 1 bedrijfsvergunning beschikbaar is per 5 werknemers (fte). Dit is conform artikel 10 lid 2 van de Parkeerverordening 2013 van de gemeente Amsterdam. Hiermee komt de uitzondering dat bedrijven in Zuidoost in aanmerking komen voor 1 vergunning per 2 fte te vervallen. Deze uitzondering is vanaf 2013 van kracht op basis van het zogenaamde experimentartikel van de Parkeerverordening. Gegeven het feit dat in alle gebieden buiten de ring een vaste normering geldt voor het aantal beschikbare bedrijfsvergunningen wordt de regeling geharmoniseerd en gelijkgetrokken met wat in de Parkeerverordening staat.

### **3.6 Parkeerplaatsen op eigen terrein worden in mindering gebracht op het aantal beschikbare vergunningen**

Het aantal stallingsplaatsen waarover een bewoner beschikt (of kan beschikken) wordt in mindering gebracht op het aantal beschikbare vergunningen waarvoor de bewoner in aanmerking komt (zie tabel 1). Dit kan ertoe leiden dat een bewoner niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning of alleen voor een tweede voertuig, afhankelijk van het adres. Voor bedrijven geldt een zelfde bepaling: het aantal (...) te verlenen vergunningen wordt verminderd met het aantal bij het bedrijf behorende (...) stallingsplaatsen en/of belanghebbendenparkeerplaatsen (zie voor nadere toelichting paragraaf 2.6). Nieuwbouw wordt op grond van de Nota Parkeernormen en het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening uitgesloten van vergunningverlening.

Ook voor bedrijven geldt dat het aantal te verlenen vergunningen wordt verminderd met het aantal bij het bedrijf behorende stallingsplaatsen en/of belanghebbendenparkeerplaatsen. Nieuwbouw wordt op grond van de Nota Parkeernormen en het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening, door middel van het instellen van 0-vergunningenplafond, uitgesloten van vergunningverlening (zie paragraaf 2.2).

Tabel 1: aantal vergunningen die worden toegekend

Huishouden met	Aantal stallingsplaatsen	Aantal vergunningen
Eén auto	Geen stallingsplaats	Maximaal één parkeervergunning
Eén auto	Eén stallingsplaats	Geen parkeervergunning
Twee of meer auto's	Geen stallingsplaats	Maximaal twee parkeervergunningen
Twee of meer auto's	Eén stallingsplaats	Maximaal één parkeervergunning (met het tarief van de tweede vergunning)
Twee of meer auto's	Twee stallingsplaatsen	Geen parkeervergunning

#### **Parkeren op de in- of uitrit is niet toegestaan.**

Hoewel op dit moment vóór veel garageboxen in Zuidoost wordt geparkeerd is het op grond van het Reglement Verkeersregels en –tekens (RVV), onderdeel van de Wegenverkeerswet, niet toegestaan om te parkeren voor een inrit of een uitrit (art 24, lid 1b). Deze (landelijke) verbodsbepaling is momenteel al van toepassing en is niet afhankelijk van het wel of niet invoeren van betaald parkeren. Bij invoering van betaald parkeren betekent dit dat er geen naheffingsaanslag opgelegd kan worden als de auto zonder fiscale parkeervergunning of –parkeerrechten voor een garage staat geparkeerd. Wél kan een bekeuring worden uitgeschreven voor het parkeren op een locatie waar dit feitelijk niet is toegestaan (verkeersovertreding op grond van de Wet Mulder).

#### **De minimale maatvoering van een stallingsplaats is 2,35 m breed en 4,00 meter diep.**

Op basis van de breedte van een groot aantal courante motorvoertuigen geldt dat een garage in omvang gelijk of breder dan 2,35 meter en gelijk of dieper dan 4,0 meter, voldoende is voor het parkeren van een voertuig. Met deze maatvoering is de bestuurder in staat om in- en uit het voertuig te stappen. Voor de toegangsdeur geldt een minimale maat van 2,0 meter breed.

In grote mate komt deze maatvoering overeen met de NEN-2443, *Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages* waarin is aangegeven dat 'de afmetingen van de parkeervakken, parkeerwegen en parkeerstroken afhankelijk (zijn) van het gebruik, de gebruiksduur en het gebruiksprofiel'. Voor niet-openbare parkeergarages en stallingsgarages moet de parkeervakbreedte ten minste 2,30 m bedragen. 'Dit is de netto maat gemeten tussen de constructiedelen' (p57).

Inpandige garages of garageboxen die kleiner zijn dan de hierboven genoemde minimale dimensionering worden niet als volwaardige stallingsplaatsen gezien in het kader van de Parkeerverordening. Eigenaren of huurders van dergelijke plaatsen komen in dat geval in aanmerking voor een parkeervergunning. Dit geldt echter alleen voor inpandige solitaire stallingsplaatsen, zoals garageboxen. Hiermee wordt bedoeld: een stallingsplaats die in de lengte en breedte constructief is ingekaderd door een muur en/of een (garage)deur. Voor buitenpandige stallingsplaatsen op eigen terrein (opritten en carports), geldt geen minimale maatvoering; dit omdat daar meer ruimte beschikbaar is voor het openen van de portieren e.d.

### 3.7 Een bezoekersregeling van 150 uur per kwartaal tegen het kortingspercentage van 65%

In vrijwel heel Amsterdam is de bezoekersregeling beschikbaar die bewoners het recht geeft om hun bezoek tegen gereduceerd tarief te laten parkeren: 150 uur per kwartaal en een korting van 65% van het geldende uurtarief. Dit betekent dat bezoekers van bewoners in de gebieden waar betaald parkeren in Zuidoost wordt ingevoerd niet €1,60 betalen maar €0,56. Er worden geen aanvullende kosten in rekening gebracht voor de bezoekersvergunning, de vergunning kan gratis worden aangevraagd.

#### De bezoeker betaalt

Op dit moment moet de bewoner de parkeerkosten betalen van zijn of haar bezoek als wordt gebruik gemaakt van de bezoekersvergunning. De gemeente heeft echter al lang geleden de wens uitgesproken, dat bezoekers in de gelegenheid worden gesteld om – zonder tussenkomst van bewoners– de bezoekersregeling te gebruiken en zelfstandig betalingen te doen. Naar verwachting wordt dit eind 2022 mogelijk. Daarmee wordt de bezoekersregeling toegankelijker, aantrekkelijker en gebruiksvriendelijker.

### 3.8 Vier Vergunninggebieden en tien deelvergunninggebieden

In de Parkeerverordening is de mogelijkheid opgenomen om zowel vergunninggebieden in te stellen als deelvergunninggebieden. Het vergunninggebied is het gebied waar de vergunninghouder zijn of haar auto kan parkeren. Een deelvergunninggebied is een deel van een vergunninggebied waarvoor een apart vergunningplafond is vastgesteld. Een bewoner of ondernemer met een parkeervergunning heeft parkeerrechten voor het hele vergunninggebied, maar de (maximale) uitgifte van vergunningen wordt per deelvergunninggebied (ook wel uitgiftegebied) bepaald. Zodoende kan het aantal vergunningen dat wordt uitgegeven goed afgestemd worden op de vraag en aanbod in de desbetreffende buurt. Een bewoner of ondernemer kan alleen een parkeervergunning aanvragen voor het (deel)vergunninggebied waarbinnen de bewoner/ondernemer woonachtig of gevestigd is.

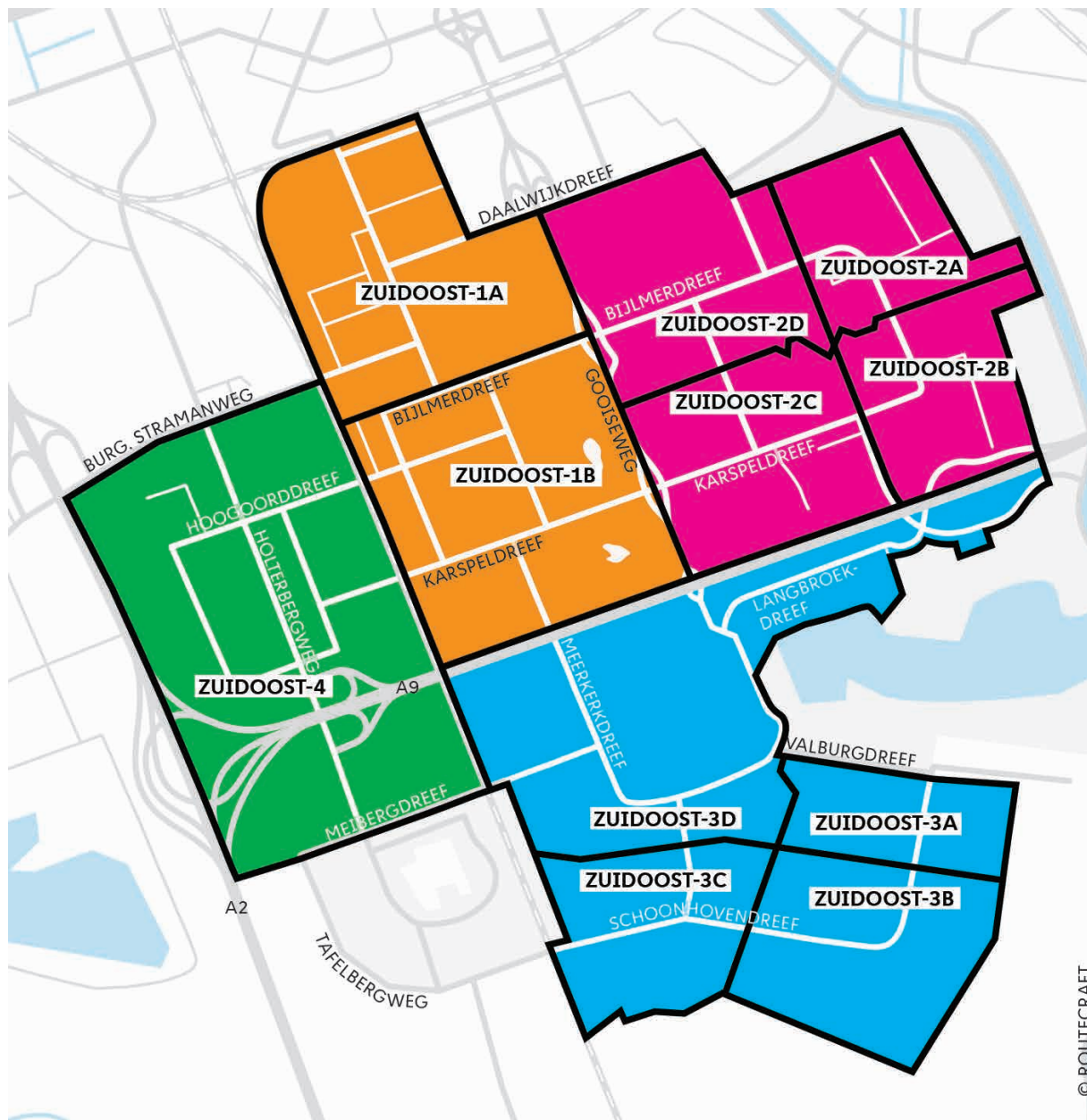
Met een te klein deelvergunninggebied ontstaat mogelijk het probleem dat een wachtlijst ontstaat en de doorstroming van ingeleverde en uitgegeven vergunningen te gering is; is het gebied te groot dan zijn er onvoldoende sturingsmogelijkheden. Zo kan het voorkomen dat in een deel van het gebied de vraag naar parkeervergunningen hoger is dan in een ander deel met als gevolg dat de parkeerdruk niet evenwichtig in het gebied verdeeld wordt.

Voor Zuidoost worden vier vergunninggebieden vastgesteld. De vergunninggebieden zijn van een ruime omvang waardoor flexibiliteit wordt geboden aan de vergunninghouders. Zo zijn er voldoende mogelijkheden om een parkeerplaats te vinden, ook bij incidenten of als bijvoorbeeld een groot aantal parkeerplaatsen tijdelijk niet beschikbaar is vanwege wegwerkzaamheden of een evenement. De vergunninggebieden zijn daarentegen niet té groot waardoor het risico kan ontstaan dat onnodige autokilometers binnen het stadsdeel worden gemaakt.

In de onderstaande kaart is de indeling in vergunninggebieden en deelvergunninggebieden weergegeven. De gebieden waar nu al betaald parkeren van kracht is (de vergunninggebieden Zuidoost 1 t/m 4) en Venserpolder-Oost waar momenteel een blauwe zone van kracht is, worden opgenomen in één vergunninggebied en twee deelvergunninggebieden (Zuidoost-1a en -1b). Voor Amstel III/ Bullewijk wordt geen apart deelvergunninggebied ingesteld (Zuidoost 4) omdat er vrijwel geen parkeerplaatsen op straat zijn (parkeren is overwegend op eigen terrein).

Elk deelvergunninggebied heeft tussen 2.500 en 5.500 adressen, ruim voldoende om de doorstroming van parkeervergunningen te waarborgen.

Kaart 3: indeling Zuidoost in vier vergunninggebieden (weergeven met de kleuren blauw, rood, groen en geel) en daarbinnen tien deelvergunninggebieden.



### **3.9 Het instellen van een vergunningsverleningsregeling waarmee alle bewoners die op het moment van de invoering van betaald parkeren één of meerdere auto's hebben direct een parkeervergunning krijgen (maximaal twee per huishouden)**

Hoewel op voorhand een redelijk betrouwbare inschatting is te maken van het aantal parkeervergunningen dat wordt aangevraagd wordt ervoor gekozen om bij aanvang van de invoering van het nieuwe parkeerregime geen vergunningplafond te hanteren. Hiermee wordt gewaarborgd dat bewoners, die krachtens de regelgeving recht hebben op een parkeervergunning, deze ook direct verkrijgen. Met deze maatregel wordt voorkomen dat huidige bewoners niet toch op een (eventuele) wachtlijst komen. Als alle bewoners en ondernemers in de gelegenheid zijn gesteld een parkeervergunning aan te vragen wordt het definitieve vergunningplafond per deelvergunninggebied vastgesteld (ca. 6 maanden na implementatie). De vergunningplafonds per deelvergunninggebied worden vastgesteld aan de hand van het collegebesluit 'Vaststelling beleid verlaging vergunningplafonds' van 11 juni 2019. Daarin is bepaald dat in de gebieden buiten het groot-centrumgebied het plafond wordt berekend door het aantal uitgegeven vergunningen als uitgangspunt te nemen 'met daarboven een passende marge' (10%), zodat niet snel een wachtlijst zal ontstaan. In concreto betekent dit dat als in één van de deelvergunninggebieden 1.000 parkeervergunningen zijn aangevraagd dat het plafond in dat gebied op 1.100 wordt gezet.

### **3.10 Meten van de parkeerdruk een jaar na implementatie van betaald parkeren**

De effecten van de invoering en/of uitbreiding van betaald parkeren zijn binnen een jaar zichtbaar. Daarom wordt één jaar na de invoering van betaald parkeren de parkeersituatie (parkeerdruk) intensief gemeten. Het betreft metingen die de parkeersituatie zowel overdag als in de avonduren in beeld brengen. Ook worden naast deze parkeerdrukmetingen (eventuele) klachten, vragen en meldingen uit deze buurten geadministreerd. Aan de hand hiervan kan worden geconstateerd of de parkeersituatie is verbeterd en of een verschuiving van parkeerdruk heeft plaatsgevonden of andersoortige onbedoelde effecten hebben opgetreden. De parkeerdruk wordt structureel in heel Zuidoost gemeten. Dus ook na het 'monitoringsjaar' zal de parkeerdruk periodiek gemeten worden.

4



Planning en  
inspraakprocedure

# 4

## Planning en inspraakprocedure

Conform de inspraakverordening Amsterdam worden bewoners, ondernemers en belanghebbenden in de gelegenheid gebracht tot het naar voren brengen van zienswijzen naar aanleiding van onderhavig beleidsvoornemen. Hoewel het beleidsvoornemen betrekking heeft op een deel van de gemeente kan het beleidsvoornemen ook voor andere delen gevolgen hebben. Om deze reden wordt de inspraak niet beperkt tot alleen de ingezetenen van het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd. Ook bewoners van andere gebieden zijn van harte uitgenodigd een zienswijze in te dienen. Echter alleen de bewoners/ondernemers die woonachtig zijn of gevestigd in het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd worden actief op de hoogte gesteld van de inspraakmogelijkheid door middel van bewonersbrief.

Conform artikel 5 van de inspraakverordening bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van schriftelijke zienswijzen minimaal zes weken en de voor het beleidsvoornemen relevante stukken en gegevens worden gedurende de inspraakprocedure op de website gezet en ter inzage gelegd (bij het stadsdeelkantoor van Zuidoost, Anton de Komplein 150).

De resultaten van de inspraak worden verwerkt in een Nota van Beantwoording. Hierin staat hoe de gemeente met de zienswijzen omgaat en in hoeverre de inspraakreacties hebben geleid tot een wijziging van het voorstel. Het beleidsvoornemen, de Nota van beantwoording (inclusief alle zienswijzen) en de aangepaste parkeerverordening worden ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Deze zal, met inachtneming van de zienswijzen en beantwoording daarop,

besluiten al dan niet akkoord te gaan met de aanpassing van de parkeerbelastingverordening.

Alvorens het voorstel wordt behandeld door de gemeenteraad, zal het worden besproken in de raadscommissie MOW (de datum zal op een later tijdstip bekend worden gemaakt). Bewoners en belanghebbenden hebben de mogelijkheid om hier in te spreken (meer informatie: [www.amsterdam.nl/inspraak](http://www.amsterdam.nl/inspraak)).

Gegevens worden in overeenstemming met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) verwerkt. Op deze verwerking van persoonsgegevens is een privacyreglement van toepassing. Dit reglement kunt u raadplegen op de website van de gemeente Amsterdam.

### Contact:

Meer informatie? Kijk op <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer> of neem contact op met gemeente Amsterdam, directie Verkeer en Openbare Ruimte, Telefoon: 14020.

