Gemeente
Amsterdam

Beleidsvoornemen

Uitbreiden betaald parkeren in Stadsdeel Noord



Besluit college van B&W
19 september 2023
Inspraakprocedure
29 september 2023 – 26 november 2023

Gemeente Amsterdam
Verkeer en Openbare Ruimte
Kennis en Kaders / Parkeerbeleid

Foto: Juttepeerpad, De Bongert (Edwin van Eis, 2018)



Inhoud

1 Vrijgave voor inspraak: Uitbreiden betaald parkeren Stadsdeel Noord 4

2 Uitbreiding van betaald parkeren: Uitgangspunten en doelstellingen 7
- 2.1 Verlaging van de parkeerdruk en parkeeroverlast 7
- 2.2 Het mogelijk maken van gebiedsontwikkeling en woningbouw 7
- 2.3 Het gelijktrekken van het parkeerregime: parkeerregulering met betaald parkeren en geen blauwe zone 10

3 Invoeren en aanpassen betaald parkeren: Hoe en wat? 13
- 3.1 Uitbreiding van betaald parkeren in stadsdeel Noord 13
- 3.2 Bloktijden 15
- 3.3 Schellingwoude € 2,80 per uur, overige uitbreidingsgebieden € 1,60 per uur 17
- 3.4 Tarief bewonersvergunning in heel Noord: € 35,45 (per 6 maanden) 17
- 3.5 Maximaal 2 bewonersvergunningen per huishouden, voor bedrijven in het uitbreidingsgebied 1 parkeervergunning per 5 fte 18
- 3.6 Maximaal 1 parkeervergunning voor sportverenigingen per 5 leden met een maximum van 25 per sportvereniging 18
- 3.7 Parkeerplaatsen op eigen terrein worden in mindering gebracht op het aantal beschikbare vergunningen 18
- 3.8 Een bezoekersregeling van 150 uur per kwartaal tegen het kortingspercentage van 65% 19
- 3.9 Vergunninggebieden en deelvergunninggebieden 19
- 3.10 Het instellen van een vergunningsverleningsregeling waarmee alle bewoners die op moment van invoering betaald parkeren één of meerdere auto's hebben direct een parkeervergunning krijgen (maximaal twee per huishouden) 22
- 3.11 Meten van de parkeerdruk een jaar na implementatie van betaald parkeren 22

4 Planning en inspraakprocedure 23

1

Vrijgave voor inspraak

Uitbreiden betaald parkeren Stadsdeel Noord

In kaart 1 (op pagina 6) is weergegeven in welke gebied het college van B en W betaald parkeren wil invoeren. De belangrijkste bestanddelen van het voornemen zijn:

Algemeen

- Betaald parkeren wordt ingevoerd in:
  - Tuindorp Nieuwendam;
  - Schellingwoude;
  - de Durgendammerdijk tot aan de grens van het dorp Durgerdam;
  - Noorderstrook-Oost;
  - de Waterlandpleinbuurt;
  - Banne Buiksloot;
  - Terrasdorp;
  - De Bongerd;
  - Tuindorp Oostzaan;
  - Oostzanerwerf;
  - Kadoelen;
  - Cornelis Douwesterrein.
- De volgende blauwe zones worden opgeheven en vervangen door betaald parkeren:
  - Bezaanjachtplein;
  - Stellingweg;
  - Gutserstraat;
  - Waterlandplein;
  - Ilperveldstraat;
  - Lucien Gaudinstraat;
  - Strekkerweg (tijdelijk);
  - Schellingwoude (tijdelijk).
- Adressen in voormalig blauwe zone die niet in aanmerking komen voor een ontheffing voor de blauwe zone, worden ook uitgesloten van parkeervergunningverlening.
- In het uitbreidingsgebied – met uitzondering van Schellingwoude – wordt het tarief voor betaald parkeren € 1,60 per uur (tarief 7).
- Het tarief in Schellingwoude wordt € 2,80 per uur (tarief 6) om beter aan te sluiten bij het tarief op het Zeeburgereiland aan de zuidzijde.
- In het uitbreidingsgebied gaan de bloktijden gelden van maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur tot 19.00 uur en zondag van 12.00 tot 19.00 uur. Met uitzondering van de hieronder genoemde sportparken en bedrijventerreinen.
- Voor Bedrijventerrein Nieuwendam (Oranjewerf), het Cornelis Douwesterrein en de sportparken Melkweg en Oostzanerwerf, De Weeren en Friendship gaan de bloktijden gelden van maandag tot en met vrijdag van 09.00 uur tot 19.00 uur.
- Er komt een nulplafond voor de flats in Molenwijk omdat bij de bouw van deze flats is vastgelegd dat parkeren rondom deze flats volledig op eigen terrein geregeld wordt. Er zijn in de omgeving van de flats ook geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Bewoners en bedrijven in deze flats komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

Bewoners

- Bewoners komen in de gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd in aanmerking voor maximaal twee parkeervergunningen, mits twee auto's op naam zijn geregistreerd, geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn en geen 0-vergunningplafond van kracht is.
- Het vergunningtarief wordt € 35,45 (*) per zes maanden 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. Hiermee kan bezoek tegen 65% korting ten opzichte van het geldende uurtarief parkeren (max 150 uur per kwartaal).
- Bewoners die mantelzorgbehoeftig zijn komen in aanmerking voor een mantelzorgvergunning. Deze kost € 17,73 (*) per zes maanden.

(*) prijspeil 2023: vergunningtarieven worden jaarlijks geïndexeerd.

Bedrijven en instellingen

- Bedrijven komen in aanmerking voor maximaal 1 bedrijfsvergunning per 5 fte.
- Deze norm voor bedrijfsvergunningen geldt mits geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn en geen 0-vergunningplafond van kracht is.
- Het vergunningtarief wordt € 56,72 (*) per zes maanden voor een bedrijfsvergunning.

Sportverenigingen

- Niet-commerciële sportverenigingen die aangesloten zijn bij een door het NOC*NSF erkende sportbond en gevestigd zijn in het uitbreidingsgebied komen in aanmerking voor maximaal 1 sportverenigingvergunning per 5 leden, met een maximum van 25 per sportvereniging.
- Het aantal stallingsplaatsen op eigen terrein (bijvoorbeeld een parkeerplaats in een garage of parkeerplaats op de oprit) waarover een sportvereniging beschikt of kan beschikken, wordt afgetrokken van het aantal vergunningen dat deze sportvereniging maximaal kan krijgen.
- Een sportverenigingvergunning gaat € 35,45 (*) per 6 maanden kosten.

(*) prijspeil 2023: vergunningtarieven worden jaarlijks geïndexeerd.

Volkstuinen

- In de uitbreidingsgebieden worden géén volkstuinvergunningen verstrekt aangezien de aanwezige volkstuincomplexen beschikken over voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit gaat om de volkstuinparken:
  - Tuinwijck, Kweeklust, Wijkergouw en Rust en Vreugde bij Schellingwoude;
  - De Molen en Buikslotermeer direct buiten de ring A10 bij Markengouw;
  - De Bongerd in Kadoelen.

Zorg- en onderwijsinstellingen, politie, huisartsen en verloskundigen

- Zorginstellingen, onderwijsinstellingen (basis- en voortgezet onderwijs) en een bureau van de Regionale Eenheid Amsterdam komen in heel stadsdeel Noord[1] in aanmerking voor maximaal 1 maatschappelijke vergunning per 5 fte (dit is bovenop het aantal bedrijfsvergunningen die aangevraagd kunnen worden). Het tarief van deze vergunning is gelijk aan het tarief van een bedrijfsvergunning.
- De hierboven genoemde normen voor maatschappelijke vergunningen gelden mits geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn.

1 De norm voor maatschappelijke parkeervergunningen in de bestaande vergunninggebieden in stadsdeel Noord wordt verruimd van 1 per 10 fte naar 1 per 5 fte.

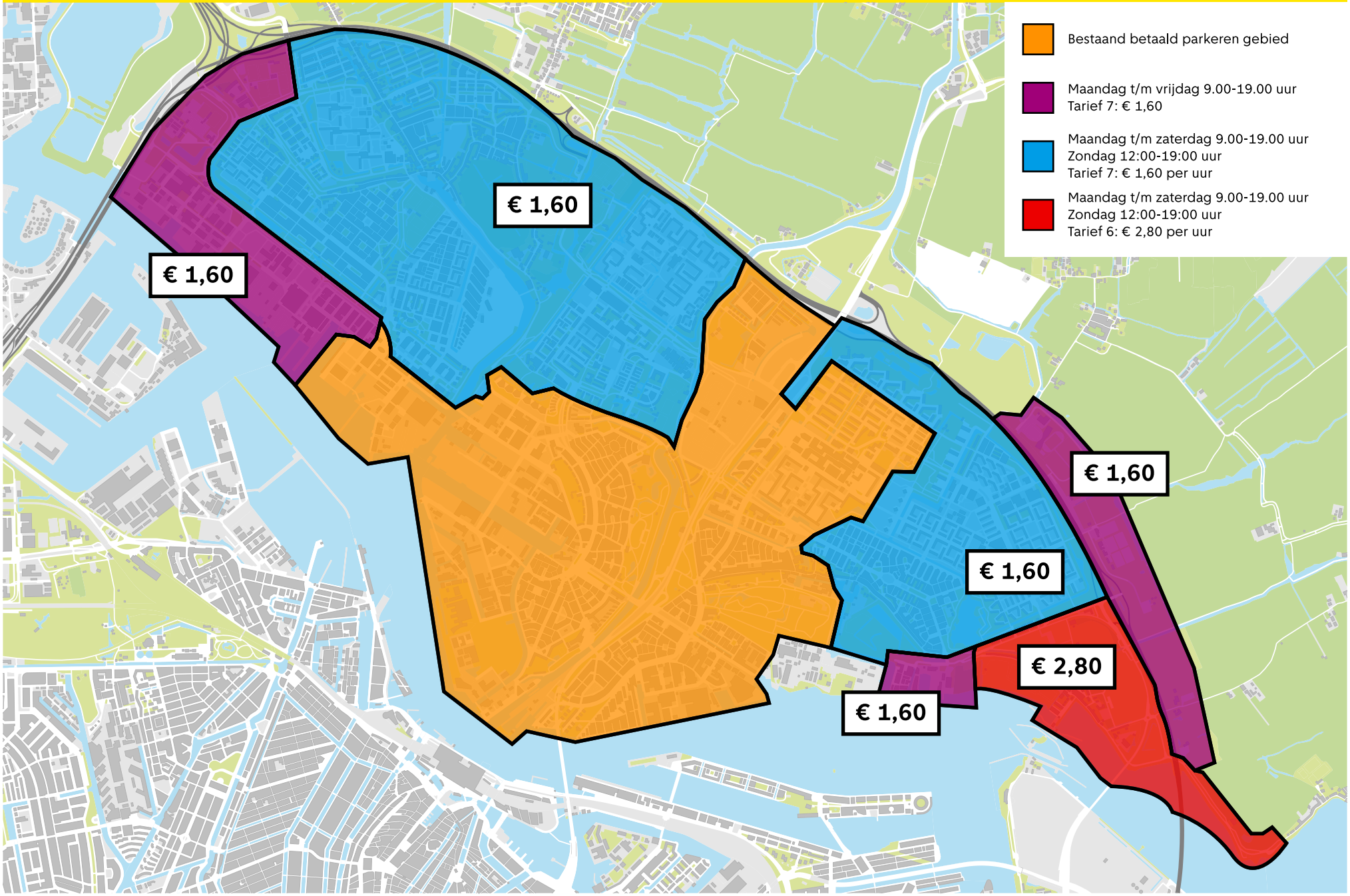
- Hulpverlenersvergunningen (huisartsen, verloskundigen en aangewezen categorieën zorgverleners) zijn in heel de stad geldig en dus ook in de uitbreidingsgebieden van Noord.

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 Noord) worden geparkeerd (deze vergunning is gratis).



Kaart 1 Voorstel tot uitbreiding betaald parkeren in Stadsdeel Noord



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 op buurtniveau rond de 90% is, er parkeer- en verkeersoverlast ontstaat. Overlast die wordt veroorzaakt door 'zoekverkeer', oftewel automobilisten op zoek naar een parkeerplaats. Extra kilometers 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, en bij een hoge parkeerdruk is in toenemende mate sprake van foutgeparkeerde auto's. Dit zijn auto's die op het trottoir staan geparkeerd, in het groen, of gevaarlijk geparkeerd, bijvoorbeeld bij een kruising. Foutgeparkeerde auto's kunnen in sommige gevallen de toegankelijkheid van een wijk belemmeren voor de nood- en hulpdiensten, bijvoorbeeld doordat de brandweer er niet met groot materieel langs kan. Invoeren van betaald parkeren, oftewel het beprijzen van parkeren, leidt tot een zekere vraaguitval. Als de vraag naar parkeerruimte minder wordt dan wordt de parkeerdruk lager. Het invoeren van betaald parkeren draagt dan ook in belangrijke mate bij aan het weren van langparkeerders die niet gebonden zijn aan de buurt. Het gaat bijvoorbeeld om bezoekers van het centrum van de stad die hun auto in stadsdeel Noord 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.

In wijken waar een aanzienlijk aantal private stallingsplaatsen aanwezig zijn, zal de parkeerdruk ook dalen omdat de eigenaren van deze stallingsplaatsen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning en daardoor gestimuleerd worden om in hun garage te parkeren in plaats van op straat. In stadsdeel Noord is een aantal wijken met een aanzienlijk aantal private parkeerplaatsen en garageboxen waaronder de Banne Zuid en Amerbos-Elpermeer.

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 Noord is op een aantal locaties (sloop) nieuwbouwprojecten geprogrammeerd. Als de bewoners van deze nieuwe complexen op straat parkeren leidt dit 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. Dit kan een risico opleveren bij de ontwikkeling van de geplande stedelijke vernieuwing. Een belangrijke toetsingsgrond voor het verlenen van een omgevingsvergunning is immers dat sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening[2]. Zonder goede

2 Zie artikel 2.12 van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (WABO)

parkeermaatregelen is het de vraag of daaraan wordt voldaan. Met een betaald parkeren regime op straat kan dit worden gewaarborgd.

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 is een onderdeel van de ruimtelijke ordeningsplannen bij nieuwbouw en geldt ook voor de nieuwbouw die buiten de zones van betaald parkeren liggen en die is vergund na de vaststelling van de Nota Parkeernormen. De uitsluiting van nieuwbouw wordt, door middel van een '0-vergunningplafond', 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 worden 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 in ieder geval 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 er 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 Woningbouw in Noord
Noord groeit. In de periode tot 2040 worden ruim 50.000 woningen en ruim 11.000 extra arbeidsplaatsen gerealiseerd. Voornamelijk langs de IJ-oevers en in Centrumgebied Amsterdam-Noord, maar in mindere mate ook elders in het stadsdeel.

Met deze groei wordt de druk alsmaar groter op de gebieden waar het parkeren niet is gereguleerd. Met andere woorden, daar waar het parkeren gratis is zal de parkeervraag toenemen als het aantal woningen en arbeidsplaatsen in de omliggende omgeving toeneemt. Ten gevolge hiervan ontstaat parkeeroverlast en een verslechtering van de leefbaarheid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid.

Uitgelicht omgeving Terrasdorp (totaal: 3.000 woningen)
De bewoners van het zuidelijk deel van Terrasdorp ervaren overlast die deels veroorzaakt wordt door de nieuwe woningen die de afgelopen jaren gerealiseerd zijn op het NDSM terrein. De bewoners van de nieuwe woningen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning waardoor de gratis parkeerplaatsen direct ten noorden van het NDSM-terrein erg aantrekkelijk zijn voor degenen die een auto bezitten. Ook nieuwe woningen in de Bongerd kunnen bij het ontbreken van parkeerregulering bijdragen aan een hogere parkeerdruk.

In de komende jaren worden nog eens 3.000 woningen in de omgeving gebouwd. Deze woningen brengen – op basis van het gemiddelde autobezit in Amsterdam – een extra parkeervraag mee van honderden auto's. Voor de vrije sectorwoningen geldt dat er een verplichting is tot het maken van parkeerplaatsen op eigen terrein, maar deze verplichting geldt niet voor sociale- en middeldure huurwoningen. Als bij dit type woningen geen parkeerplaatsen op eigen terrein gemaakt worden dan leidt dit tot een sterke toename van de parkeervraag in de openbare ruimte. Bij realisatie van deze projecten is het aannemelijk dat de meeste auto's in het zuidelijk deel van Terrasdorp geparkeerd worden, relatief dicht bij de nieuwe woningen. Ten gevolge hiervan zal meer worden foutgeparkeerd en er zal meer zoekverkeer ontstaan (bewoners en bezoekers die door de buurt rijden op zoek naar een parkeerplaats). Dit gaat ten koste van de leefbaarheid, de luchtkwaliteit, de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

Geplande ontwikkelingen rondom Terrasdorp tot 2030:
- NDSM (1.900 woningen);
- Klaprozenweg Noord (800 woningen);
- de afronding van de ontwikkeling van de Bongerd (300 woningen).

Uitgelicht omgeving Banne Buiksloot (totaal 3.650-3.700 woningen)
De parkeerdruk in de Banne Buiksloot is aan de hoge kant maar redelijk stabiel. In en rondom de buurt worden de komende jaren ruim 3.500 woningen gerealiseerd. Deze woningen brengen – op basis van het gemiddelde autobezit in Amsterdam – een extra parkeervraag mee van honderden auto's. Voor de vrije sectorwoningen geldt dat er een verplichting is tot het maken van parkeerplaatsen op eigen terrein, maar deze verplichting geldt niet voor sociale- en middeldure huurwoningen. Ook hier geldt dat als er geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gemaakt, dan de parkeervraag in de openbare ruimte sterk zal toenemen. Bij realisatie van deze projecten is het aannemelijk dat de meeste auto's in de Banne Buiksloot geparkeerd zullen worden, relatief dicht bij de nieuwe woningen. Ten gevolge hiervan zal meer worden foutgeparkeerd en er zal er meer zoekverkeer ontstaan (bewoners en bezoekers die door de buurt rijden op zoek naar een parkeerplaats). Dit gaat ten koste van de leefbaarheid, de luchtkwaliteit, de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

Geplande ontwikkelingen tot 2030:
- Klaprozenbuurt Oost (1.800 woningen);
- Elzenhagen Zuid (1.300-1.350 woningen);
- Banne Noord (550 woningen).

Toekomstbeeld: Haven-Stad
Vanaf 2030 vinden in het kader van de ontwikkeling van Haven-Stad grootschalige herontwikkelingen plaats. In stadsdeel Noord zijn in het kader van de ontwikkeling van Haven-Stad ruim 18.000 woningen en ruim 11.000 arbeidsplaatsen voorzien op het Cornelis Douwesterrein en de sportparken Melkweg en Oostzanerwerf.

Wanneer in de omgeving van deze nieuwe woningen geen betaald parkeren van kracht is, zal de realisatie hiervan – op basis van het gemiddelde autobezit in Amsterdam – zorgen voor een extra parkeervraag van enkele duizenden auto's. Voor de vrije sectorwoningen geldt dat er een verplichting is tot het maken van parkeerplaatsen op eigen terrein, maar deze verplichting geldt niet voor sociale- en middeldure huurwoningen. Omdat bij de ontwikkeling van Haven-Stad naar verwachting zeer weinig parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd worden, zullen de bewoners een parkeerplaats zoeken in Tuindorp Oostzaan, dat aan de noordzijde van het Cornelis Douwesterrein ligt als daar geen betaald parkeren van kracht is.



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

Momenteel zijn in stadsdeel Noord blauwe zones (parkeerschijfzones) van kracht op het Bezaanjachtplein, de Stellingweg, de Gutserstraat, het Waterlandplein, de Ilperveldstraat en de Lucien Gaudinstraat. Daarnaast heeft stadsdeel Noord het voornemen om in afwachting van betaald parkeren tijdelijke blauwe zones in te stellen rondom de Strekkerweg en in Schellingwoude. Bewoners en ondernemers kunnen in een deel van 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 in de rest van de stad). De handhaving is hierdoor minder efficiënt en de uitvoering (bijvoorbeeld de verlening van enerzijds parkeervergunningen en anderzijds 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. Dit kan bijvoorbeeld wenselijk zijn bij een winkelcentrum, bij sport- of bij maatschappelijke voorzieningen. Het gaat hierbij dus om locaties die bezoek aantrekken en waar een beperkt aantal parkeerplaatsen zoveel mogelijk voor 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 groot aantal parkeerplaatsen in een woonwijk. Er is immers geen reden om een parkeerregime in te stellen dat alleen kort verblijf faciliteert. Bewoners hebben per definitie geen kort verblijf in hun eigen buurt. Om deze reden zijn in de reeds ingestelde blauwe zones in woonbuurten 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 of 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. Dit gebeurt omdat lastig te bewijzen is of een parkeerder tussentijds de parkeerschijf vooruit heeft gedraaid. Dit is het tweede argument (naast de enorme hoeveelheid ontheffingen die moeten worden verleend en de daarmee gepaard gaande administratie) waarom een blauwe zone in een woonbuurt niet functioneert als waarvoor een blauwe zone initieel is bedoeld.

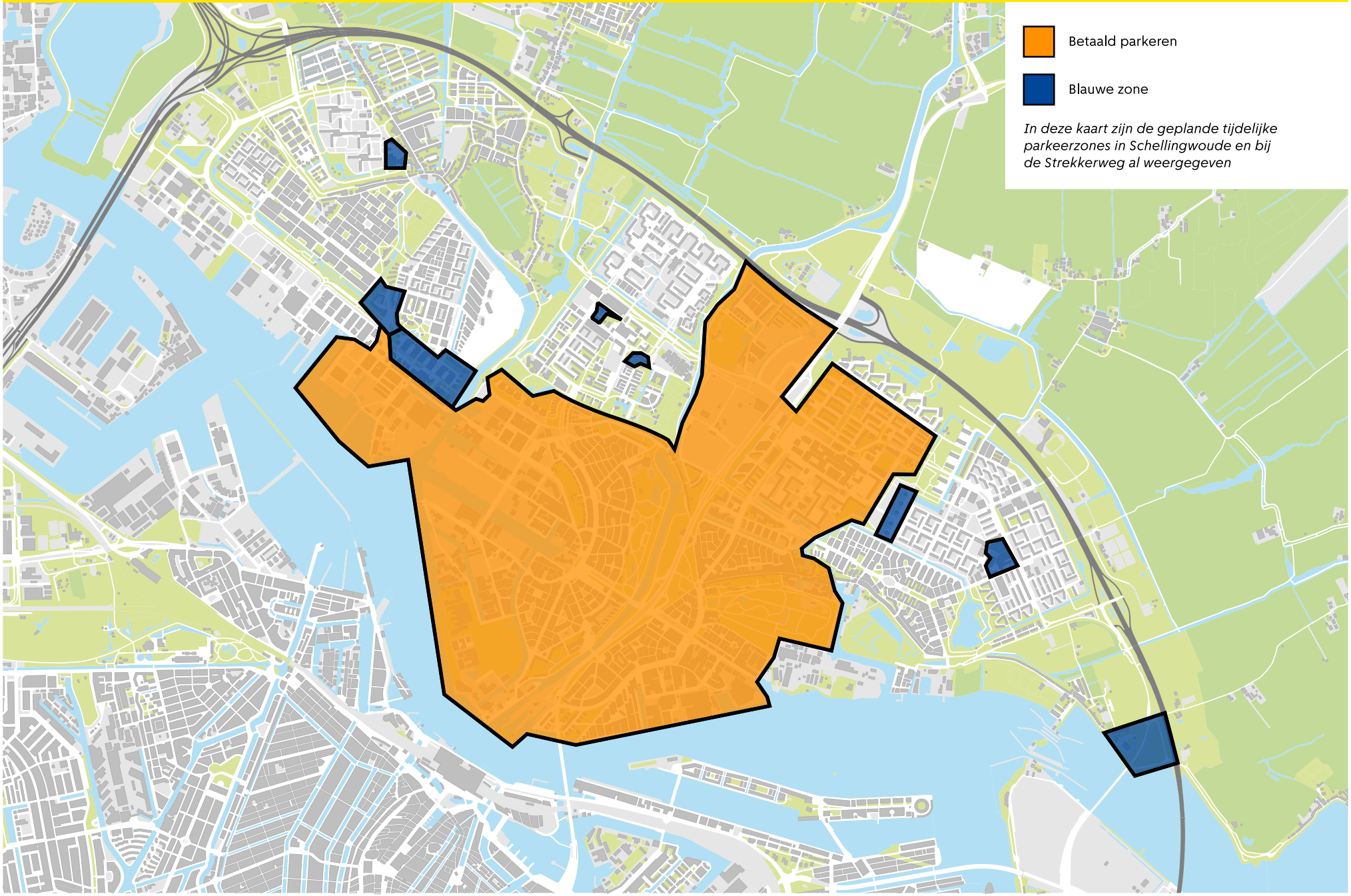
Handhaving is veel arbeidsintensiever dan de handhaving van een betaald parkeren regime
De handhaving van blauwe zones is veel minder efficiënt dan de handhaving van betaald parkeren. Dit komt omdat voor het rechtmatig parkeren in een blauwe zone een parkeerschijf moet worden gebruikt. In het al eerder 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 is 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.

Blauwe zones zijn niet gratis
Om in aanmerking te komen voor een ontheffing van een blauwe zone, moeten leges worden betaald. De legeskosten voor een ontheffing van een blauwe zone zijn vastgesteld op € 160,20 (*) per twee jaar (waarbij € 21,30 (*) extra moet worden betaald als achteraf wordt betaald met een factuur). In geval van een kentekenwijziging (bijvoorbeeld als een bewoner een nieuwe auto heeft) wordt € 53,40 (*) in rekening gebracht voor het verstrekken van een nieuwe raamkaart. Deze kosten zijn hoger dan de tarieven die zijn voorgesteld voor de eerste parkeervergunning bij de instelling van een betaald parkeren regime. Bovendien kunnen door leges alleen de kosten van de organisatie en administratie gedekt worden. De opbrengsten kunnen dus niet worden aangewend voor maatschappelijke doeleinden.



(*) prijspeil 2023: vergunningtarieven worden jaarlijks geïndexeerd.

Kaart 2 Huidige parkeerregimes



3

Invoeren en aanpassen betaald parkeren

Hoe en wat?

3.1 Uitbreiding van betaald parkeren in stadsdeel Noord

De gemeente Amsterdam hanteert het uitgangspunt dat sprake is van parkeeroverlast wanneer de parkeerdruk stijgt tot boven de 90%. Bij een hogere parkeerdruk neemt het zoekverkeer en het aantal foutparkeerders onevenredig toe. In stadsdeel Noord zien we dat de klachten over parkeeroverlast al toenemen bij een parkeerdruk tussen de 80% en de 90%.

3.1.1 Parkeeroverlast op vier locaties

In maart 2022 is in stadsdeel Noord een parkeerdruk-onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat op vier locaties in het stadsdeel sprake is van parkeeroverlast waarvoor maatregelen wenselijk zijn. Dit gaat om de onderstaande gebieden:

- Schellingwoude (parkeerdruk op alle meetmomenten >100%);
- Tuindorp Nieuwendam (parkeerdruk avondmeeting 91%);
- Amerbos (parkeerdruk avondmeting 89% en zaterdagochtend 91%);
- Omgeving Strekkerweg (parkeerdruk bij evenementen in de NDSM 94%).

3.1.2 Gebieden gevoelig voor waterbedeffecten

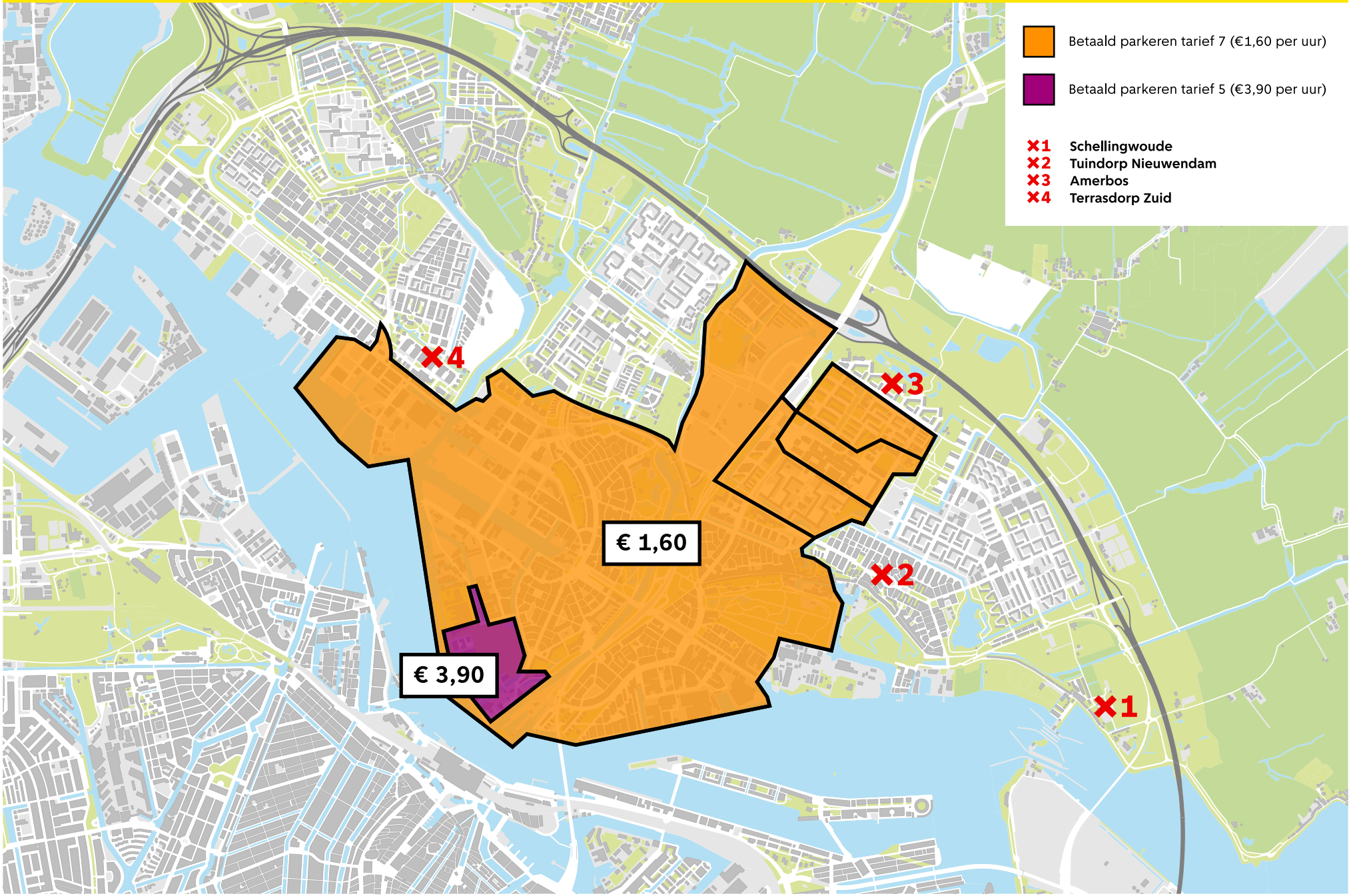
Naast de gebieden waar in de laatste parkeerdruk-meting een parkeerdruk van meer dan 90% geconstateerd is, zijn er ook verschillende wijken die gevoelig zijn voor waterbedeffecten. In gebieden met een parkeerdruk tussen de 75% en 90% is de kans op een problematische toename van de parkeerdruk bij de uitbreiding van betaald parkeren in de naastgelegen buurt groot. Om overlast te voorkomen moeten in het uitbreidingsgebied voor betaald parkeren dergelijke wijken ook worden meegenomen.

De omvang van het uitbreidingsgebied zorgt echter voor een aanzienlijk risico op parkeeroverlast in Noordelijke IJ-oevers-West, ondanks de nu relatief lage parkeerdruk in dit gebied. Vanwege dat risico en de plannen voor herontwikkeling van dit gebied in de toekomst, is het voorstel ook hier betaald parkeren in te voeren. Dat betekent dat het voorstel is betaald parkeren in te voeren in alle wijken in stadsdeel Noord binnen de ring A10, bij de sportvoorzieningen in de Noorderstrook-Oost en op de Durgendammerdijk tot aan de bebouwde kom van Durgerdam.

3.1.3 Voorstel: uitbreiding van betaald parkeren in heel Stadsdeel Noord met uitzondering van de dorpen in landelijk Noord en de Noorder IJplas

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 stadsdeel Noord (met uitzondering van de dorpen in landelijk Noord en de Noorder-IJplas). Gegeven de parkeerdruk, de forse woningbouwopgave en het probleem van het waterbedeffect is het onvermijdelijk om de parkeervraag te reguleren door een parkeerregime van betaald parkeren in combinatie met een fiscaal vergunningstelsel in een omvangrijk gebied met bijna 26.000 openbare parkeerplaatsen (inclusief de gebieden waar momenteel een blauwe zone van kracht is) zoals opgenomen in de kaart op pagina 16. Zou gekozen worden voor een kleiner gebied, dan leidt dat tot parkeeroverlast in de naastgelegen buurten.

Kaart 3 Locaties parkeeroverlast stadsdeel Noord



Dit betekent dat betaald parkeren in alle onderstaande wijken wordt ingevoerd, hoewel in een aantal van deze wijken op dit moment nog niet in grote mate sprake is van parkeeroverlast.

- Tuindorp Nieuwendam en de oostzijde van de Nieuwendammerdijk
- Waterlandpleinbuurt
- Waterland (Schellingwoude, Noorderstrook Oost en de Durgendammerdijk tot aan de bebouwde kom van Durgerdam)
- Banne Buiksloot
- Tuindorp Oostzaan
- Oostzanerwerf
- Kadoelen
- de Noordelijke IJ-oevers



Blauwe zones worden vervangen door betaald parkeren
De bestaande blauwe zones in stadsdeel Noord worden ingezet als parkeerregulering in woonwijken of bij een combinatie van winkels en woningen. In al deze blauwe zones worden ontheffingen aan bewoners verstrekt.

In dit voorstel wordt betaald parkeren ingevoerd ter vervanging van de blauwe zones in stadsdeel Noord (zie paragraaf 2.4). 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

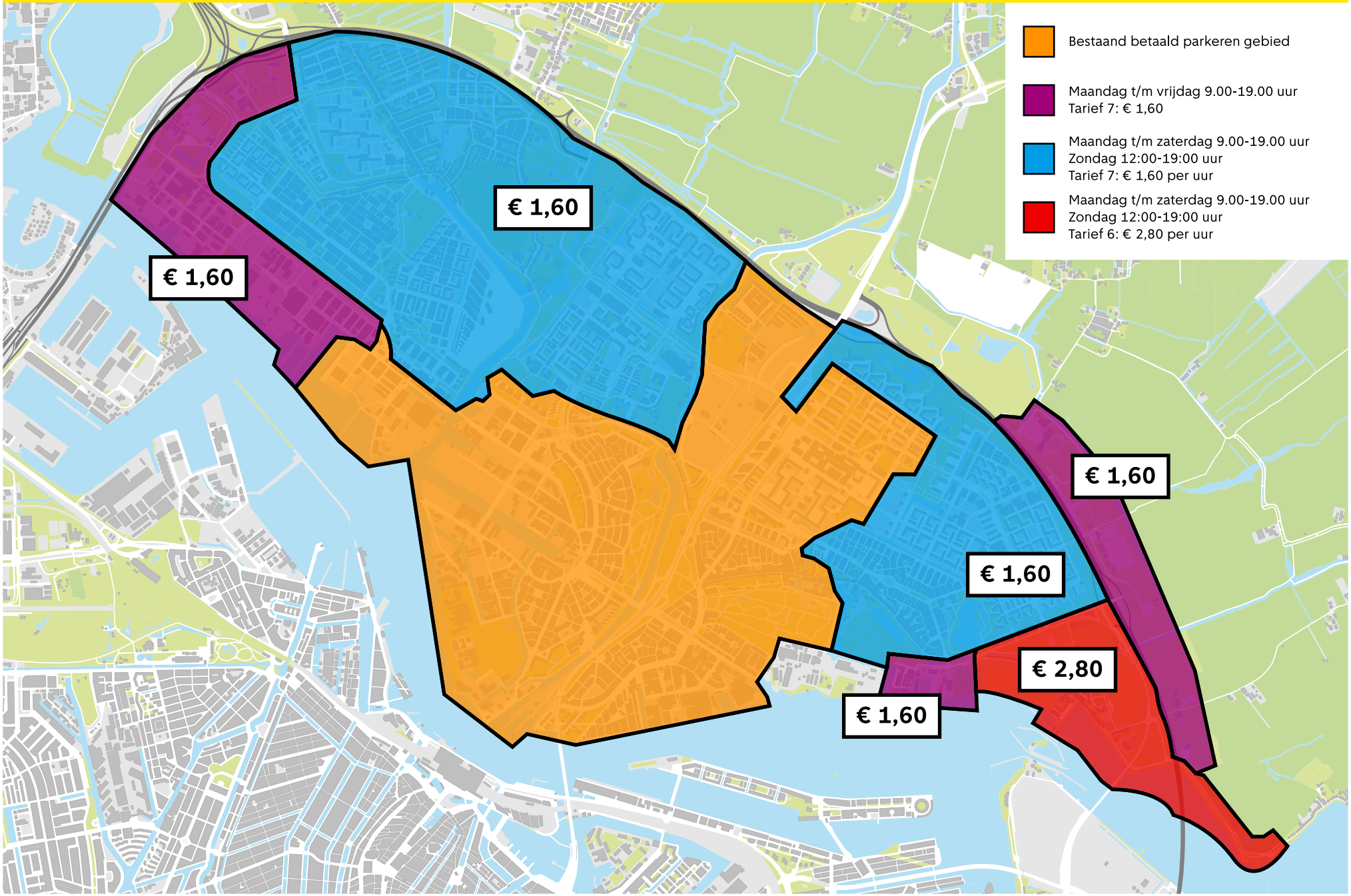
3.2.1 Basisregime in stadsdeel Noord: maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur tot 19.00 uur en zondag van 12.00 tot 19.00

Voor Tuindorp Nieuwendam, Schellingwoude (inclusief de Durgerdammerdijk tot aan de bebouwde kom van Durgerdam), Waterlandpleinbuurt, Banne Buiksloot, Tuindorp Oostzaan, Oostzanerwerf en Kadoelen wordt voorgesteld om betaald parkeren in te voeren gedurende de bloktijden van maandag t/m zaterdag van 09.00 uur tot 19.00 uur en zondag van 12.00 tot 19.00 uur. Deze bloktijden gaan ook gelden voor de wijken Plan van Gool, Loenermark, De Kleine Wereld en Buikslotermeer Noord in het bestaande betaald parkeren gebied in Stadsdeel Noord.

Hoewel de parkeerdruk in de avonduren overwegend hoger is dan in de middaguren, heeft een parkeerregime tot 19.00 uur naar verwachting voldoende regulerend effect om een balans te vinden tussen de parkeervraag en het -aanbod. Dit is ook de ervaring van eerdere uitbreiding van betaald parkeren in Stadsdeel Noord. Dit effect treedt op omdat langparkeerders (bijvoorbeeld auto's van bewoners die in een heel andere buurt wonen, bezoekers van het centrum van Amsterdam of tijdelijk ongebruikte busjes of taxi's) de buurten zullen mijden als voor een dag parkeren parkeergeld moet worden afgedragen.

Daarnaast zijn voor derde of vierde auto's binnen één huishouden geen parkeervergunningen beschikbaar en 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.

Kaart 4 Voorstel tot uitbreiding betaald parkeren in Stadsdeel Noord



3.2.2 Sportparken Melkweg, Oostzanerwerf, De Weeren en Friendship, Bedrijventerrein Nieuwendammerdijk en het Cornelis Douwesterrein van 09.00 uur tot 19.00 uur (ma-vr)

Sportparken Melkweg en Oostzanerwerf, De Weeren en Friendship
Bij de sportparken Kadoelen (ten noorden van het Kadoelenpad) en Melkweg en Oostzanerwerf (tussen de ring A10 en de Molenaarsweg), De Weeren en Friendship (ten noorden van de A10 bij Weerengouw) zijn relatief grote parkeerterreinen beschikbaar. Het is aannemelijk dat deze terreinen, als gevolg van het waterbedeffect, snel vollopen met langparkeerders en bewoners die uitwijken wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd in de naastgelegen buurten.
Als gevolg hiervan worden de sportvoorzieningen minder goed bereikbaar en toegankelijk. Om dit tegen te gaan wordt hier alleen op doordeweekse dagen betaald parkeren ingevoerd van 09.00 uur tot 19.00 uur. Met dit parkeerregime worden gebruikers van de sportvoorzieningen voor hun trainingen en wedstrijden zo min mogelijk gehinderd.
Wanneer blijkt dat toch parkeeroverlast ontstaat in het weekend is het mogelijk dat de bloktijden bij deze sportparken worden aangepast. Om hiervoor een goed beeld te verkrijgen worden op de sportparken in stadsdeel Noord aanvullende parkeerdrukmetingen op zaterdagochtend ingepland. De eerste voorlopige cijfers hiervan worden verwacht eind 2023. Als de resultaten van deze metingen daar aanleiding toe geven kan dit leiden tot een voorstel bij de Nota van Beantwoording om bij één of meer van de hierboven genoemde sportparken toch ook betaald parkeren in het weekend in te voeren.

Overige sportparken in stadsdeel Noord wél betaald parkeren op zaterdag en zondag
Bij sportpark Kadoelen zijn al jaren klachten over parkeeroverlast op de zaterdagochtend. Om te voorkomen dat deze overlast verhevigd na het instellen van betaald parkeren in de omgeving, wordt bij dit sportpark ook betaald parkeren ingesteld in het weekend.
De sportvoorzieningen in de Banne Zuid, Terrasdorp en Schellingwoude zijn kleiner en liggen meer in de directe omgeving van een woonwijk. Hierdoor is het – om overlast te voorkomen – nodig om hier ook in het weekend betaald parkeren in te stellen.

Bedrijventerrein Nieuwendammerdijk (Oranjewerf), het Cornelis Douwesterrein
Ook voor het Bedrijventerrein Nieuwendammerdijk (Oranjewerf) en het Cornelis Douwesterrein wordt betaald parkeren ingevoerd om te voorkomen dat deze gebieden vollopen als in de omgeving betaald parkeren wordt ingevoerd. Met alleen betaald parkeren van maandag tot en met vrijdag van 09.00 uur tot 19.00 uur wordt naar verwachting voldoende voorkomen dat het gebied wordt gebruikt door langparkeerders.

3.3 Schellingwoude € 2,80 per uur, overige uitbreidingsgebieden € 1,60 per uur

Schellingwoude ligt direct ten noorden van het Zeeburgereiland. Om overlast van bezoekers van het Zeeburgereiland tegen te gaan wordt ten zuiden van de Zuiderzeeweg tarief 6 (€ 2,80) van de parkeerbelastingverordening ingevoerd. In de overige uitbreidinggebieden gaat parkeertarief 7 (€ 1,60) gelden. Dit laatste tarief is het laagste tarief dat in Amsterdam van kracht is en dat ook wordt toegepast in de rest van stadsdeel Noord (m.u.v. Overhoeks), grote delen van Nieuw-West en in Zuidoost.

3.4 Tarief bewonersvergunning in heel Noord: € 35,45 (per 6 maanden)

Voor de uitbreidingsgebieden wordt hetzelfde vergunningstarief aangehouden dat nu ook is toegepast in de recente uitbreidingsgebieden in de stadsdelen Nieuw-West en Zuidoost, namelijk € 35,45 per zes maanden[3]. Dit vergunningstarief gaat ook gelden in de bestaande betaald parkeren gebieden in stadsdeel Noord.

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, € 17,73 per zes maanden (tarieven op basis van het prijspeil 2023).

3 Vergunningstarieven worden altijd uitgedrukt en in rekening gebracht per zes maanden. Tarief op basis van prijspeil 2023.

3.5 Maximaal 2 bewonersvergunningen per huishouden, voor bedrijven in het uitbreidingsgebied 1 parkeervergunning per 5 fte

In de bestaande fiscale gebieden in stadsdeel Noord geldt dat bewoners in aanmerking komen voor maximaal twee parkeervergunningen per huishouden. Deze normering wordt ook aangehouden in de bestaande vergunninggebieden in Stadsdeel Noord in Zuidoost en Nieuw-West.

Voor bedrijfsvergunningen wordt een norm voorgesteld van 1 per 5 fte. Deze norm wordt ook toegepast in de stadsdelen Zuidoost en Nieuw-West. De norm voor bedrijfsparkeervergunningen in de bestaande betaald parkeren gebieden in stadsdeel Noord blijft gelijk.

3.6 Maximaal 1 parkeervergunning voor sportverenigingen per 5 leden met een maximum van 25 per sportvereniging

Niet commerciële sportorganisaties (sportverenigingen) die zijn aangesloten bij een door NOC*NSF erkende sportbond kunnen parkeervergunningen voor sportverenigingen aanvragen. De norm voor deze parkeervergunningen wordt 1 per 5 leden, met een maximum van 25 per sportvereniging. Deze norm gaat ook gelden in de bestaande gebieden in stadsdeel Noord (was 1 per 10 leden).

3.7 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 een parkeervergunning kan aanvragen voor een tweede voertuig.

Tabel 1 Aantal vergunningen die worden toegekend aan bewoners

Huishouden met	Aantal stallings-plaatsen	Aantal vergunningen
Eén auto	Geen stallingsplaats	Maximaal één parkeervergunning
Eén auto	Eén stallingsplaats	Geen parkeervergunning
Twee of meer auto's	Geen stallingsplaats	Maximaal twee parkeer-vergunningen
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

Voor bedrijven[4] en sportverenigingen[5] geldt een zelfde bepaling: Nieuwbouw wordt op grond van de Nota Parkeernormen en het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening uitgesloten van vergunningverlening.

Parkeren op de in- of uitrit is niet toegestaan
Hoewel op dit moment vóór veel garageboxen in stadsdeel Noord (vooral Banne Buiksloot en Amerbos-Elpermeer) 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).

4 Het aantal op basis van dit artikel te verlenen vergunningen wordt verminderd met het aantal bij het bedrijf behorende of zich op het grondgebied van het bedrijf bevindende stallingsplaatsen en/of belanghebbendenparkeerplaatsen. (Parkeerverordening 2013 artikel 10 lid 7)

5 Het aantal op basis van dit artikel te verlenen vergunningen wordt verminderd met het aantal bij de sportvereniging behorende of zich op het grondgebied van de sportvereniging bevindende stallingsplaatsen en/of belanghebbendenparkeer-plaatsen (Parkeerverordening 2013 artikel 13 lid 5)

De minimale maatvoering van een inpandige stallingsplaats is 2,35 m breed en 5,00 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 5,00 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 2,20 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 meter 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.

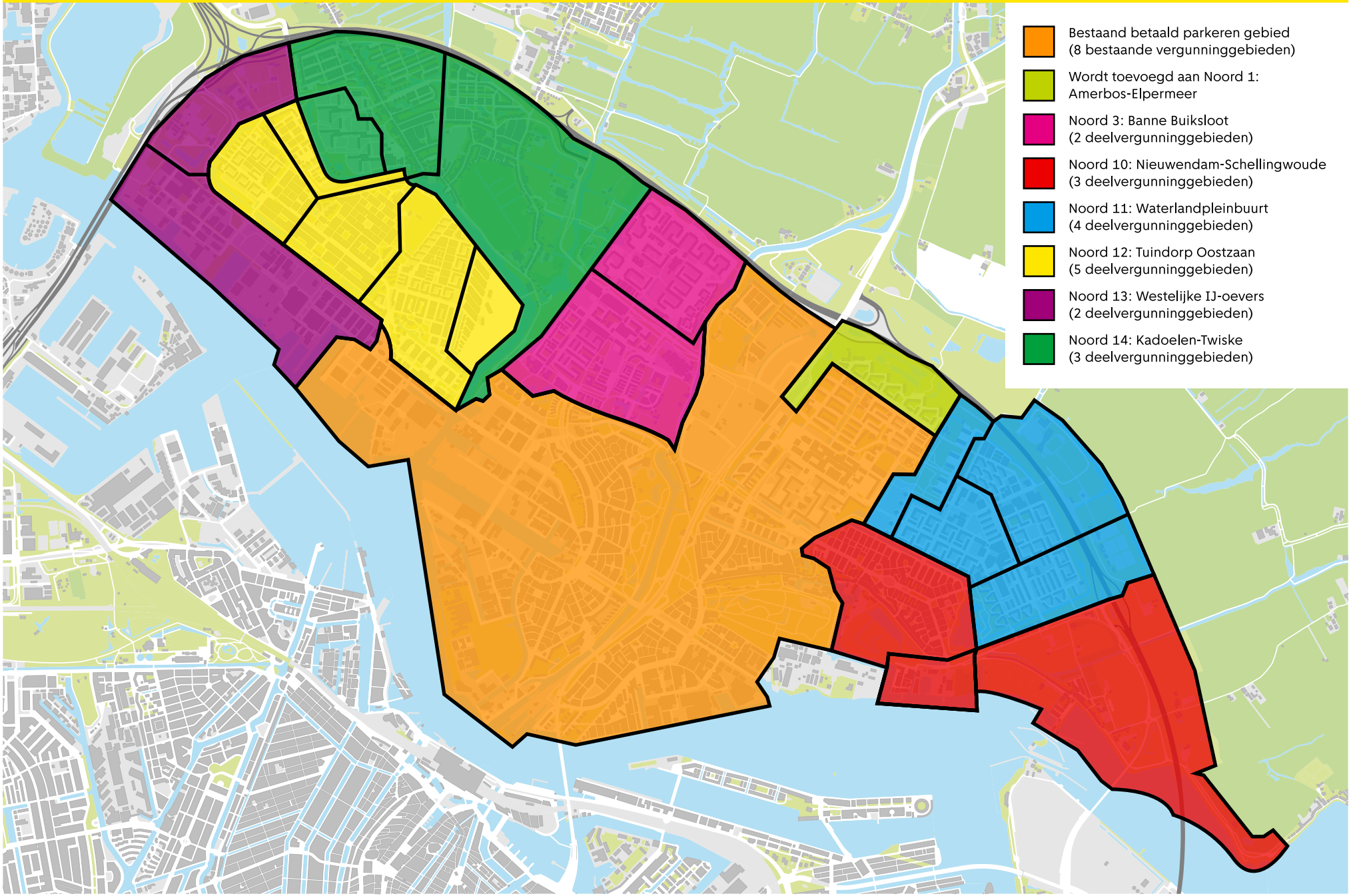
3.8 Een bezoekersregeling van 150 uur per kwartaal tegen het kortingspercentage van 65%

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 stadsdeel Noord wordt ingevoerd niet € 1,60 per uur betalen maar € 0,56 per uur. Bezoekers van bewoners in Schellingwoude betalen niet € 2,80 per uur maar € 0,98 per uur. Het is ook mogelijk om het bezoek zelf te laten betalen met deze korting. Er worden geen aanvullende kosten in rekening gebracht voor de bezoekersvergunning, de vergunning kan gratis worden aangevraagd.

3.9 Vergunninggebieden en 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. 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 over het gebied verdeeld wordt.

Kaart 5 Nieuwe vergunninggebieden in stadsdeel Noord

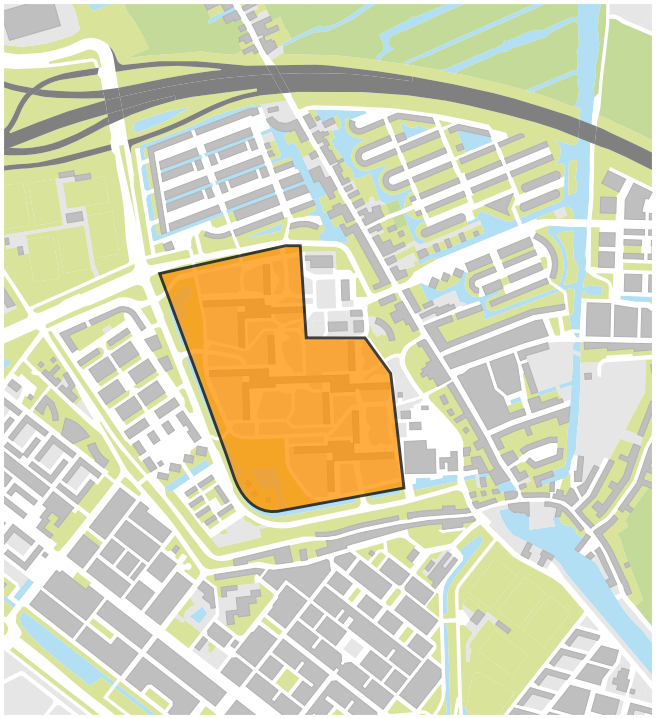


Uitbreidingsgebieden: 6 nieuwe vergunning-gebieden en 20 nieuwe deelvergunninggebieden
In kaart 5, op pagina 20, is de indeling in (deel)vergunninggebieden weergegeven van het uitbreidingsgebied. De voorgestelde vergunninggebieden zijn van een voldoende omvang zodat flexibiliteit wordt geboden aan de vergunninghouders (voldoende mogelijkheden om een parkeerplaats te vinden, ook bij incidenten of als bijvoorbeeld een groot aantal parkeerplaatsen tijdelijk niet beschikbaar is vanwege wegwerkzaamheden). Ook is in elk nieuw vergunninggebied (m.u.v. het Cornelis Douwesterrein) minimaal een supermarkt of concentratie van winkels voor de dagelijks boodschappen aanwezig. Amerbos-Elpermeer wordt als deelvergunninggebied toegevoegd aan Noord 1. Bewoners van dit gebied kunnen daardoor met hun parkeervergunning ook parkeren in het bestaande vergunninggebied Noord 1.

3.9.1 Nulplafond in Molenwijk

Bij de bouw van de flats in Molenwijk is in de bouwvergunning en de erfpacht vastgelegd dat parkeren voor bewoners en hun bezoek op eigen terrein wordt opgelost. Voor de bewoners zijn onder de flats parkeergarages gebouwd en ook voor de bezoekers zijn parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de omgeving van de flats zijn om deze reden ook geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte beschikbaar. Daarom wordt voor de flats in Molenwijk een vergunningplafond van 0 (nul) vastgesteld dat de adressen naast kaart 6 omvat.

Bewoners en bedrijven komen op deze adressen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Voor de bewoners is wel een bezoekersvergunning beschikbaar (zie paragraaf 3.8).
De scholen aan de noordoostzijde van Molenwijk komen wel in aanmerking voor parkeervergunningen.



Kaart 6 0-plafond Molenwijk

- Bergmolen (alle adressen)
- Bovenkruier (alle adressen)
- Grondzeiler (alle adressen)
- Handmolen (alle adressen)
- Molenaarsweg 1, 3 en 5
- Paltrok (alle adressen)
- Petmolen (alle adressen)
- Rosmolen (alle adressen)
- Schipmolen (alle adressen)
- Spinnekop (alle adressen)
- Standerdmolen (alle adressen)
- Stellingweg 7-17 (oneven) en 355-361 (oneven)
- Tjasker (alle adressen)
- Torenmolen (alle adressen)
- Walmolen (alle adressen)
- Watermolen (alle adressen)
- Wipmolen (alle adressen)

3.10 Het instellen van een vergunnings-verleningsregeling waarmee alle bewoners die op moment van invoering 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 parkeer-vergunningen 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 vergunning-plafond 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, het plafond in dat gebied op 1.100 wordt gezet.

3.11 Meten van de parkeerdruk een jaar na implementatie van betaald parkeren

Omdat de effecten van de invoering en/of uitbreiding van betaald parkeren binnen een jaar zijn uitgekristalliseerd, wordt de parkeersituatie gedurende één jaar (na implementatie van het fiscale regime) gemeten. Het betreft metingen die de parkeersituatie zowel overdag als in de avonduren in beeld brengen. Hierbij wordt de parkeerdruk op de sportparken en bedrijventerreinen waar betaald parkeren wordt ingesteld van maandag tot en met vrijdag, ook gemeten op zaterdagochtend. 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 er een verschuiving van parkeerdruk heeft plaatsgevonden of dat er andersoortige onbedoelde effecten hebben opgetreden. De parkeerdruk wordt structureel in heel Noord gemeten. Dus ook na het 'monitoringsjaar' zal de parkeerdruk periodiek gemeten worden.



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 of gewijzigd. Ook bewoners van andere gebieden zijn van harte uitgenodigd een zienswijze in te dienen. Echter alleen de bewoners / ondernemers die woonachtig zijn of gevestigd zijn in het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd, worden actief op de hoogte gesteld van de inspraakmogelijkheid door middel van een bewonersbrief.

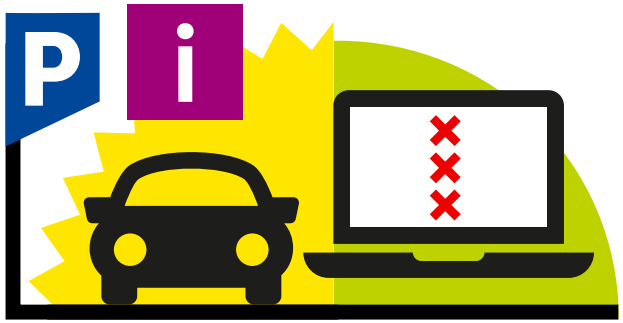
Conform artikel 5 van de inspraakverordening bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van schriftelijke zienswijzen minimaal zes weken. De voor het beleids-voornemen relevante stukken en gegevens worden gedurende de inspraakprocedure op de website gezet en ter inzage gelegd (bij het stadsdeelkantoor van Noord, Buikslotermeerplein 2000).

De resultaten van de inspraak worden verwerkt in een *Nota van Beantwoording*. Hierin staat hoe het college met de zienswijzen omgaat en in hoeverre de inspraakreacties hebben geleid tot een wijziging van het voorstel. Op basis van het aangepaste voorstel worden de aanpassingen in de parkeerregelgeving uitgewerkt. Deze wijzigingen worden pas na de inspraak opgesteld zodat eventuele wijzigingen naar aanleiding van de inspraak direct meegenomen kunnen worden.

Het beleidsvoornemen, de Nota van Beantwoording (inclusief alle zienswijzen) en de aangepaste parkeerverordening en parkeerbelastingverordening 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 parkeerverordening en de parkeerbelastingverordening.

Alvorens het voorstel wordt behandeld in de Raadsvergadering, zal het worden besproken in de raadscommissie Mobiliteit, Openbare ruimte en Water (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**).

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



Contact

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