

X Gemeente Amsterdam
X
X



Inspraaknotitie



parkeerverordening 2013

Voorwoord

In de gemeente Amsterdam is het parkeerbeleid vastgesteld in de Parkeerverordening en de Parkeerbelastingverordening.

Amsterdam wil met parkeerbeleid doelen bereiken met betrekking tot de bereikbaarheid van de stad, de inrichting van de openbare ruimte en de luchtkwaliteit. De gemeente streeft hierbij efficiënt gebruik van de beschikbare parkeerruimte na.

De parkeersituatie op straat en in garages verschilt per moment en locatie. Per tijd, per uur en periode in het jaar. Per locatie op het niveau van het stadsdeel, per wijk en zelfs per straat. De gemeente wil een zo eenduidig mogelijk parkeerbeleid voeren, maar moet - gelet op de verschillen - ook maatwerk mogelijk maken.

Om op veranderingen in te kunnen spelen en de verordeningen beter aan te laten sluiten op de situatie op straat, wordt deze elke vier jaar aangepast. De huidige verordening stamt uit 2009.

Inspraak

In deze notitie staat op hoofdlijnen hoe het parkeerbeleid in Amsterdam is opgebouwd. Dit beleid wordt vertaald naar de Parkeerverordening 2013.

In de dikgedrukte rode teksten staat het nieuwe of gewijzigde beleid. Op deze wijzigingen kunt u in november en december 2013 inspreken. Alle inspraakreacties worden verwerkt in een Nota van Beantwoording. Deze wordt samen met de verordening in het eerste kwartaal aan de Gemeenteraad voorgelegd ter vaststelling.

Colofon

Concept: DIVV

Vormgeving: studio 10, Tineke Kooistra.

Dit is een uitgave van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de Gemeente Amsterdam.

November 2012.

Inhoud

	Voorwoord	2
1	Inleiding	4
1.1	Waarom fiscaal parkeerbeleid?	4
1.2	Verordeningen	4
2	Fiscaal parkeerbeleid in Amsterdam	6
2.1	Hoofdpijnen van het Amsterdamse parkeerbeleid	6
2.2	Verdeling bevoegdheden stad en stadsdelen	6
2.3	Verdeling parkeercapaciteit	6
2.3.1	Private parkeerplekken	6
2.3.2	Publieke parkeerplekken	7
3	Niet-vergunninghouders	8
3.1	Bezoekers	8
3.2	Bedrijven en instellingen	9
4	Vergunningen	10
4.1	Vergunninghouders	10
4.2	Bewoners	10
4.3	Bedrijven en instellingen	11
4.4	Overige vergunningen	13
4.5	Overige regelingen	14

1 Inleiding

1.1 Waarom fiscaal parkeerbeleid?

In Amsterdam wonen en werken veel mensen op een relatief kleine oppervlakte. Ook heeft de stad een grote aantrekkingskracht op binnen- en buitenland. Gezamenlijk zorgen al deze mensen voor een grote druk op de openbare ruimte. De gemeente probeert rekening te houden met de – vaak verschillende – belangen van bewoners, bezoekers en bedrijven. Een goed parkeerbeleid is hierbij belangrijk. Met het fiscaal (betaald) parkeerbeleid probeert de gemeente Amsterdam te zorgen voor een betere bereikbaarheid, betere openbare ruimte en een gezonder leefklimaat.

Vraag en aanbod van parkeerplaatsen sluiten vaak niet goed op elkaar aan. De vraag naar parkeerplaatsen is in delen van de stad veel hoger dan het aanbod. Aan de andere kant zijn er ook gebieden waar het aanbod van parkeerplaatsen groter is dan de vraag. De gemeente zet in op een betere aansluiting van vraag en aanbod in parkeren. In gebieden waar het aanbod groter is dan de vraag wordt gebruik gemaakt van het prijsinstrument. Hiermee wordt getracht de vraag aan te laten sluiten bij het aanbod.

Als belangrijkste maatregel van het parkeerbeleid is begin jaren negentig fiscaal parkeren ingevoerd. Aanleiding hiervoor was de toenemende druk op de openbare ruimte. Het fiscaal parkeren heeft gezorgd voor regulering hiervan. In het begin is fiscaal parkeren enkel ingevoerd in het Centrum, maar langzaamaan ook in andere delen van de stad. Bij het invoeren van fiscaal parkeren zijn parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven ingevoerd. Op deze manier zijn deze groepen ontzien van het betalen van de parkeerbelasting. Behalve de bewoners en bedrijven worden ook andere doelgroepen ontzien. Gehandicapten, zorgverleners, (milieuvriendelijke) autodeelorganisaties en anderen kunnen een vergunning aanvragen. De verhoging van de tarieven voor parkeren zijn een gevolg van de toenemende vraag naar parkeerplaatsen. Zonder verhoging zou het aantal auto's in de stad toenemen en zou de bereikbaarheid verder onder druk komen te staan. Het prijsinstrument is in dit geval het enige effectieve middel.

Door het prijsbeleid blijft Amsterdam bereikbaar voor noodzakelijk autoverkeer. Voor de economie van de stad is dit van groot belang. Door de regulering van het parkeren is het mogelijk geworden om het aantal parkeerplaatsen binnen de Ring A10 af te laten nemen en daardoor de openbare ruimte anders in te richten.

Effecten parkeerbeleid

Sinds de invoering van fiscaal parkeren is het aantal motorvoertuigen van- en naar de binnenstad met 30% gedaald. Deze afname van het autoverkeer komt ook tot uiting in de verdeling van de vervoerskeuze voor verplaatsingen. Het aandeel van de auto in alle verplaatsingen in Amsterdam is de afgelopen 20 jaar afgenomen van 43% naar 37%. Deze afname is nog sterker in gebieden waar fiscaal parkeren is ingevoerd. Deze effecten zijn niet geheel toe te schrijven aan het fiscaal parkeerbeleid. Het fiscaal parkeerbeleid is onderdeel van het gehele verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente. Ook het verbeteren van het openbaar vervoer, de populariteit van de fiets en de aanleg van P+R-terreinen heeft hieraan bijgedragen.

Opbrengsten fiscaal parkeren

Door de invoering van fiscaal parkeren genereert de gemeente inkomsten uit de bezoekerstarieven en de parkeervergunningen. Deze netto-inkomsten worden door de stadsdelen en de centrale stad gebruikt voor het verkeer- en vervoerbeleid en verbeteringen van de openbare ruimte. Met de parkeeropbrengsten wordt geïnvesteerd in onder andere verkeersveiligheid, betere fietspaden, openbaar vervoer, P+R en verschillende grote infrastructuurprojecten. Daarnaast wordt een deel van de parkeeropbrengsten gebruikt voor de aanleg van parkeergarages.

1.2 Verordeningen

In deze notitie staat het parkeerbeleid kort omschreven. De regelgeving staat opgenomen in twee verordeningen (Parkeerverordening en de Verordening op de Parkeerbelastingen), Uitwerkingssbesluiten van de stadsdelen en het Aanwijzings- en Uitvoeringsbesluit van de Centrale Stad.

Parkeerverordening

De parkeerverordening is de basis van de regelgeving over parkeren in Amsterdam. In deze verordening staan de vergunningen opgenomen die in Amsterdam uitgegeven kunnen worden. Ook staan hierin de regels opgenomen die gelden rondom deze vergunning. Naast de vergunningen staan ook de verschillende parkeerkaarten (dag, week, maand, jaar) vermeld.

Verordening op de Parkeerbelastingen

In deze verordening staat alles over het betalen van de parkeerbelasting opgenomen. In de verordening staat de verplichting tot- en de wijze van betalen, een omschrijving van de vergunninggebieden en –tarieven, de bloktijden,

1 Inleiding

de bezoekerstarieven, de tarieven van de dag- week- en maandkaarten en de kosten van de naheffingsaanslag. De tarieven en gebieden worden door de Centrale Stad vastgesteld na Zwaarwegende Adviezen van de stadsdelen. Deze adviezen worden overgenomen tenzij ze strijdig zijn met het uniforme beleid van de Centrale Stad.

Uitvoerings- en Aanwijzingsbesluit (stratentabel)

In het Uitvoerings- en Aanwijzingsbesluit staat de nadere uitwerking van de Parkeerverordening en de Verordening op de parkeerbelastingen. Hier staat bijvoorbeeld in hoe betaald moet worden, hoe met feestdagen wordt omgegaan en waar de parkeerkaarten geldig zijn. Bij dit Uitvoeringsbesluit hoort ook de zgn. Stratentabel. Hierin staat voor elke openbare parkeerplaats in Amsterdam op welke tijden en tegen welk tarief betaald parkeren geldt.

Uitwerkingsbesluiten Parkeerverordening en Verordening op de Parkeerbelastingen

Het College van B&W moet over een aantal onderdelen van de parkeerverordening nog nadere besluiten nemen. Dit gebeurt door middel van acht uitwerkingsbesluiten. Het gaat hierbij onder meer om lijsten wie in aanmerking komen voor de hulpverlenersvergunning, milieuparkeervergunning, autodeelvergunning of een belanghebbendenvergunning. Daarnaast worden de verschillende aanvraagformulieren en de codes voor de codevergunningen vastgesteld. Tot slot wordt er een uitwerkingsbesluit genomen met betrekking tot wanbetalers.

Uitwerkingsbesluiten stadsdelen

Stadsdelen geven zelf invulling aan de uitvoering van deze verordening. Stadsdelen kunnen bijvoorbeeld zelf de vergunninggebieden en (tot op zekere hoogte) vergunningplafonds vaststellen, en nadere regels opstellen voor een aantal van de in de parkeerverordening opgenomen vergunningen. Deze uitwerking van het stadsbrede beleid op stadsdeelniveau staat opgenomen in de uitwerkingsbesluiten van de stadsdelen.

2 Fiscaal parkeerbeleid in Amsterdam

2.1 Hoofdpijnen van het Amsterdamse parkeerbeleid

Amsterdam streeft er naar om het fiscaal parkeerbeleid op uniforme wijze in te vullen. Een volledig uniform parkeerbeleid is echter niet wenselijk. De verschillende stadsdelen, buurten en zelfs straten verschillen zodanig met elkaar dat een enkel uniform beleid niet het gewenste effect zou hebben, namelijk het zo efficiënt mogelijk benutten van de beschikbare parkeercapaciteit. De centrale stad biedt met de parkeerverordening een kader waarin maatwerk mogelijk is.

2.2 Verdeling bevoegdheden stad en stadsdelen

In Amsterdam hebben de stadsdelen een belangrijke rol in het parkeerbeleid. De Centrale stad stelt – in samenspraak met de stadsdelen – de parkeerverordening en de parkeerbelastingverordening op. Deze verordeningen scheppen het kader waarbinnen het parkeren in Amsterdam wordt geregeld. De centrale stad stelt bijvoorbeeld vast welke tariefgebieden en bloktijden bestaan binnen de gemeente. Daarnaast wordt bepaald welke vergunningen, vergunningvoorwaarden en parkeerkaarten beschikbaar zijn in de stad.

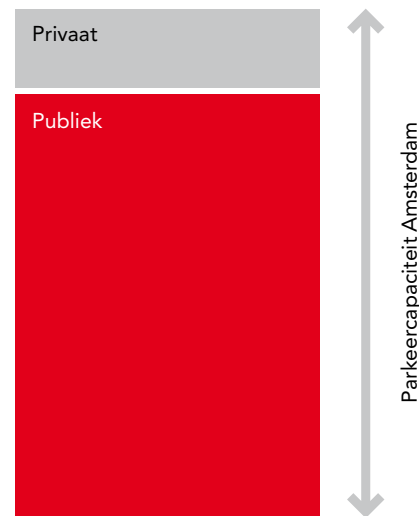
De stadsdelen bepalen de gebieden waar betaald parkeren geldt en welke tarieven gelden voor bezoekersparkeren en parkeervergunningen. Deze worden opgenomen in de centraal vastgestelde parkeerbelastingverordening. Stadsdelen kunnen van een aantal vergunningen en regelingen kiezen of ze deze in willen voeren. Dit wordt opgenomen in de Uitwerkingsbesluiten van de stadsdelen.

2.3 Verdeling parkeercapaciteit

De totale parkeercapaciteit in gebieden met betaald parkeren is opgebouwd uit private en publieke parkeerplekken. De verdeling is ongeveer als volgt: zie figuur 1.

2.3.1 Private parkeerplekken

Private parkeerplekken zijn per definitie niet voor iedereen toegankelijk. Deze groep bestaat uit private garages die onderdeel uitmaken van woonblokken, parkeerplaatsen op eigen terrein en andere parkeerplaatsen waar slechts mensen gebruik van kunnen maken die toegang hebben tot de parkeerplaats. De parkeerverordening stelt geen specifieke regels op over deze parkeerplaatsen.



Figuur 1. Parkeercapaciteit Amsterdam

Private parkeerplaatsen hebben invloed op de mogelijkheid om een parkeervergunning te krijgen. Wanneer een bewoner van Amsterdam kan beschikken over een private parkeerplaats, wordt het maximaal te verstrekken parkeervergunningen met één verminderd. Aangezien bewoners in grote delen van Amsterdam slechts recht hebben op één vergunning, betekent dit in de praktijk dat iemand die over een in pandige parkeerplaats kan beschikken vaak geen recht heeft op een parkeervergunning.

Private parkeerplaatsen zijn hiermee van invloed op het gebruik van de parkeerruimte in de stad. Hoe meer auto's in in pandige garages worden geparkeerd, hoe lager de (extra) druk op de beschikbare capaciteit op straat.

→ Nieuw beleid 1:

Ontheffing Art. 9.1

Art. 9.1 is het artikel in de parkeerverordening waarin bovenstaande regeling met betrekking tot de eigen parkeervoorziening staat opgenomen. De regeling is ingesteld om de parkeerdruk op straat te verminderen en de openbare ruimte te verbeteren. Er zijn twee gevallen mogelijk waarbij de gemeente een ontheffing kan verlenen op deze regel:

- De garage is te klein om als zodanig te functioneren. Vooral bij oudere bouw kan dit een probleem vormen. Bezitters van deze garages kunnen de auto niet in de garage parkeren, terwijl ze ook geen parkeervergunning kunnen krijgen.

2 Fiscaal parkeerbeleid in Amsterdam

- **De garage doet niet meer dienst als garage, en de parkeerdruk op straat is laag. In individuele gevallen kan een vrijstelling worden verleend.**

De situatie wordt per individueel geval bekeken.

2.3.2 Publieke parkeerplekken

Verreweg de meeste parkeerplaatsen (92%) in de fiscale gebieden in Amsterdam zijn openbare, publieke parkeerplaatsen. Het totale aanbod van publieke parkeerplaatsen is verdeeld in parkeerplaatsen op straat (86%) en in parkeerplaatsen in de openbare garages (14%). Deze garages zijn van de gemeente of van particuliere aanbieders. Voor deze garages moet weliswaar betaald worden, maar zijn voor iedereen toegankelijk. In gebieden met betaald parkeren wordt het grootste deel gebruikt door vergunninghouders.

Om te zorgen dat de parkeerdruk op straat niet te hoog wordt, wordt per vergunninggebied een vergunningplafond ingesteld. Hiermee wordt per deelvergunninggebied een maximaal aantal uit te geven vergunningen vastgesteld. Dit moet er voor zorgen dat te allen tijden ca. 10% van de parkeerplaatsen vrij zijn. Het idee hierachter is dat bewoners en bezoekers niet te lang hoeven zoeken naar een parkeerplaats. Op dit moment is de parkeerdruk

in veel gebieden echter hoger, waardoor vergunninghouders en bezoekers lang moeten zoeken naar een parkeerplek. Daarnaast is in een aantal gebieden de vraag naar vergunningen groter dan het vastgestelde plafond. In deze gebieden is er een wachtlijst voor vergunningen.

→ Nieuw beleid 2:

Uniforme parkeerdrukmeting

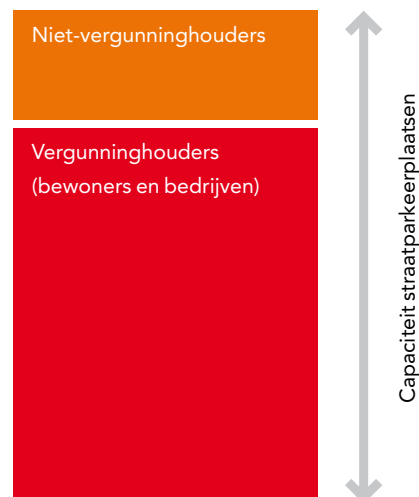
De manieren om de parkeerdruk te meten verschillen tot nog toe per stadsdeel. Hierdoor zijn de resultaten van deze onderzoeken niet volledig vergelijkbaar.

Er wordt voorgesteld om de parkeerdrukmetingen in de hele stad op dezelfde manier uit te voeren.

Door deze uniforme meting wordt beter zicht gekregen op de parkeerdruk in de verschillende gebieden. Hierdoor wordt het mogelijk om beter in te spelen op verschillen tussen gebieden. Zo zijn in bepaalde gebieden bijvoorbeeld meer bedrijven die overdag willen parkeren, of juist relatief meer bewoners die 's avonds een parkeerplaats zoeken. Door beter inzicht te krijgen in de verschillen per gebied kunnen bijvoorbeeld vergunninggebieden en vergunningplafonds worden aangepast waar nodig. Dit kan bijdragen om te komen tot een optimale benutting van de beschikbare parkeercapaciteit.



Figuur 2. Publieke parkeerplaatsen



Figuur 3. Capaciteit straatparkeren

3 Niet-vergunninghouders

3.1 Bezoekers

Bezoekers aan Amsterdam moeten – in die delen waar betaald parkeren geldt – het geldende straat tarief betalen. Er zijn zeven tariefgebieden, in 2012 variërend van € 1,40 tot € 5,00 per uur. Stadsdelen kunnen door middel van een Zwaarwegend Advies aan de Gemeenteraad aangeven welk tarief zij willen hanteren. Daarnaast bestaat er een € 0,10-tarief. Behalve het betalen per uur is het ook mogelijk om tegen gereduceerd tarief een dag-, week- of maandkaart te kopen. Als alternatief voor de hoge parkeertarieven in de stad worden alternatieven geboden door bijvoorbeeld de aanleg van P+R-terreinen aan de rand van de stad.



Figuur 4. Niet-vergunninghouders

Nast deze reguliere mogelijkheden voor bezoekers om te parkeren zijn er ook speciale regelingen waarmee bezoekers van bewoners of bedrijven tegen gereduceerd tarief kunnen parkeren.

→ Nieuw beleid 3:

Extra bloktijden

Met betrekking tot de bloktijden worden twee aanpassingen doorgevoerd:

Opsplitsing bloktijd

De parkeerdruk op straat varieert over de dag en per gebied. Om goed op deze verschillen in te kunnen spelen, kan het parkeertarief variëren over de dag. Op

werkdagen is de parkeerdruk overdag in veel gebieden lager en kan er gekozen worden om een aangepast tarief te voeren. Hierom wordt de bloktijd van 12:00 tot 19:00 uur opgesplitst in twee bloktijden: van 12:00 tot 16:00 en van 16:00 tot 19:00 uur.

Extra bloktijd

In sommige gebieden is de parkeerdruk vooral erg hoog aan het einde van de avond en in de nacht. Dit wordt (deels) veroorzaakt door uitgaansverkeer. Daarom wordt ook een bloktijd ingevoerd van 00:00 tot 02:00 uur. Stadsdelen kunnen hiermee kiezen om op deze tijden betaald parkeren in te voeren.

Winkelstraatregimes

In een aantal winkelstraten in Amsterdam zijn speciale parkeerregimes. Het gaat hierbij om blauwe zones of de zgn. € 0,10-zones. In de blauwe zones kan met een parkeerschijf maximaal één uur gratis geparkeerd worden. Deze zones zijn communicatief lastig te combineren met gebieden met betaald parkeren. Er mag in straten met een blauwe zone gratis geparkeerd worden, maar maximaal één uur. De combinatie van parkeerautomaten en een blauwe zone zorgt voor onduidelijkheid. Vanwege deze onduidelijkheid zijn de € 0,10-zones ingevoerd. In deze straten mag – voor een beperkte duur - voor € 0,10 per uur geparkeerd worden. De € 0,10-zones zijn ingevoerd zodat bezoekers van winkels met de auto kunnen komen zonder het reguliere (hogere) tarief te hoeven betalen. Vergunninghouders mogen tijdens winkeltijden niet parkeren in deze zones. Na sluiting van de winkels geldt het normale omliggende tarief. Het idee is dat op deze manier een gunstiger economisch klimaat wordt gerealiseerd voor winkeliers en andere ondernemers. Dit komt echter niet naar voren uit onderzoek. Doordat men maar één uur mag parkeren, worden langparkeerders gewerd. Hierdoor kunnen (in theorie) veel bezoekers van dit gunstige tarief gebruik maken. Deze regeling heeft echter ook nadelen.

→ Nieuw beleid 4:

Verduidelijking regels parkeerdurbeperking

In winkelstraten, bij begraafplaatsen en bij sportvoorzieningen kan een parkeerdurbeperking worden toegepast. Men mag dan maximaal 1, 2, 3 of 4 uur parkeren. Het is niet toegestaan om direct na het aflopen van deze periode nogmaals te betalen en daarmee wederom eenzelfde periode te parkeren.

Om deze regeling te verduidelijken wordt in de par-

3 Niet-vergunninghouders

keerverordening opgenomen dat men in een gebied met een parkeerduurbepanking na afloop van een periode waarvoor betaald is, minimaal één of twee uur niet in dit gebied mag parkeren. Bij een parkeerduurbepanking van één of twee uur mag in dat geval één uur niet geparkeerd worden. In een gebied met een parkeerduurbepanking van 3 of 4 uur, mag na deze periode 2 uur niet geparkeerd worden.

Kraskaart

Amsterdammers van 65 jaar en ouder en/of met een beperking kunnen een kraskaartvergunning aanvragen. Hiermee kunnen ze vervolgens gebruik maken van de kraskaart, waarmee het mogelijk is om bezoek een bepaald aantal uren tegen een gereduceerd tarief (50%) te laten parkeren.

→ Nieuw beleid 5:

Bezoekersparkeerkaart

Algemene bezoekersparkeerkaart

In stadsdeel Zuid is in 2012 een experiment uitgevoerd met een bezoekersparkeerkaart. Deze kaart was voor alle bewoners geldig. Dit experiment wordt nu geëvalueerd. Deze kaart wordt opgenomen in de parkeer-verordening. Op basis van de uitkomsten van deze evaluatie wordt de precieze invulling van deze kaart bepaald.

Bezoekersparkeerkaart voor 65+-ers en bewoners met een beperking

Met de nieuwe verordening wordt de kraskaart opgenomen in de nieuwe bezoekersparkeerkaart. De kraskaart in zijn huidige vorm vervalt. De voorwaarden van de huidige kraskaart blijven echter geldig.

Stadsdelen kunnen zelf bepalen of ze de bezoekersparkeerkaart beschikbaar maken voor alle inwoners van het stadsdeel of alleen voor de groep die nu aanspraak kan maken op de kraskaart. De stadsdelen kunnen ook bepalen dat de bezoekersparkeerkaart slechts in bepaalde bloktijden geldig is.

Gehandicapte bezoekers

Automobilisten die in het bezit zijn van een (gratis) Europese gehandicaptenparkeerkaart kunnen parkeren op de gehandicaptenparkeerplaatsen. Daarnaast kan deze groep gratis een (digitale) parkeerjaarkaart aanvragen. Hiermee kan een gehandicapte bezoeker gratis parkeren

op alle betaald parkeerplekken in Amsterdam. Deze kaart is beschikbaar voor zowel gehandicapte bestuurders (digitaal en 5 jaar geldig) als gehandicapte passagiers (fysieke vergunning en 2 jaar geldig) en is geldig voor zowel Nederlandse als buitenlandse bezoekers.

Toeristen

Toeristen kunnen via het hotel waar zij verbleven een toeristenparkeerkaart aanvragen. Hiermee is het mogelijk om tegen een licht gereduceerd tarief meerdaags te parkeren.

→ Nieuw beleid 6:

Opheffen toeristenkaart

Deze kaart houdt op te bestaan. Door nieuwe betaal-mogelijkheden (creditcard, belparkeren, website Cition) is de drempel voor bezoekers om een regulier kaartje te kopen afgenomen. Het voordeel van de toeristenkaart was gering en werd daardoor zeer weinig gebruikt. De uitvoeringskosten wegen daarom niet op tegen het nut van de kaart.

3.2 Bedrijven en instellingen

→ Nieuw beleid 7:

Ondernemersjaarkaart

In het Parkeerplan Amsterdam – Beter Bereikbaar én Autoluwer is een ondernemersjaarkaart opgenomen. Deze kaart wordt opgenomen in de nieuwe verordening. Deze ondernemersjaarkaart zal geldig zijn in gebieden binnen de Ring A10.

Deze kaart is voornamelijk gericht op kleine ondernemers in gebieden met een centrumfunctie die veel waarde hechten aan een parkeerplek, maar die in het huidige stelsel niet kunnen krijgen.

Voor deze jaarkaart zal een tarief worden gehanteerd dat minimaal vergelijkbaar is met commerciële garages. De hoogte van het tarief is afhankelijk van de lokale parkeerproblematiek. Omdat het animo voor een dergelijke jaarkaart onbekend is, wordt in ieder geval het eerste jaar gewerkt met een maximum van 1000 te verkopen kaarten.

De ondernemersjaarkaart wordt pas uitgegeven nadat de andere maatregelen van het Parkeerplan ruimte hebben opgeleverd. De praktische invulling van deze ondernemersjaarkaart wordt nog nader uitgewerkt.

4 Vergunningen

4.1 Vergunninghouders

Om bewoners en bedrijven te ontzien bij de invoering van betaald parkeren is direct begonnen met een systeem van parkeervergunningen. Er zijn aparte vergunningen voor bewoners (4.2), bedrijven (4.3) en vergunningen die voor beide groepen gelden (4.4).

4.2 Bewoners

Bewoners van gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd kunnen aanspraak maken op een parkeervergunning (mits ze geen beschikking kunnen hebben over een eigen stallingplaats). De bewonersvergunning wordt aangeboden tegen een lager tarief ten opzichte van de straattarieven voor niet-vergunninghouders. Een bewonersvergunning wordt alleen uitgegeven voor het deelvergunningsgebied waar de bewoner woont, en wordt daarom ook alleen uitgegeven aan mensen die in een gebied wonen waar betaald parkeren is ingevoerd. In de meeste gebieden met betaald parkeren is het slechts mogelijk om één vergunning per huishouden te krijgen. In een aantal gebieden waar de parkeerdruk laag is kunnen twee vergunningen per adres worden uitgegeven. Naast de reguliere bewonersvergunning is er nog een aantal andere vergunningen voor specifieke doelgroepen.

→ Nieuw beleid 8:

Extra parkeervergunning buiten de ring A10
Buiten de Ring A10 (en in stadsdeel Noord) zijn er gebieden waar na de invoering van betaald parkeren in principe genoeg parkeerruimte beschikbaar is. Een permanente verhoging van het aantal uit te geven vergunningen is in veel gevallen niet wenselijk vanwege

- bewonersvergunning
- milieuparkeervergunning bewoners
- mantelzorgvergunning
- GA-parkeervergunning

Figuur 5 – Vergunninghouders – bedrijven

de verwachte toename van de parkeerdruk in de (na-bije) toekomst. Om wel een efficiënt gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit te krijgen, wordt het stadsdelen mogelijk gemaakt om bewoners in deze gebieden een extra vergunning aan te bieden. Het gaat hierbij om de gebieden waar nu al twee vergunningen per adres worden uitgegeven. Deze vergunning is beschikbaar zolang de parkeerdruk het toestaat. Op het moment dat de parkeerdruk te hoog wordt in een gebied, wordt deze extra vergunning niet verlengd. Bij het bepalen van de vraag wanneer het te druk is, wordt aangesloten bij de werkwijze in de rest van de gemeente. De parkeerdruk is te hoog als blijkt dat gemiddeld minder dan 10% van de parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Deze - extra - vergunning geldt niet voor bedrijven.

→ Nieuw beleid 9:

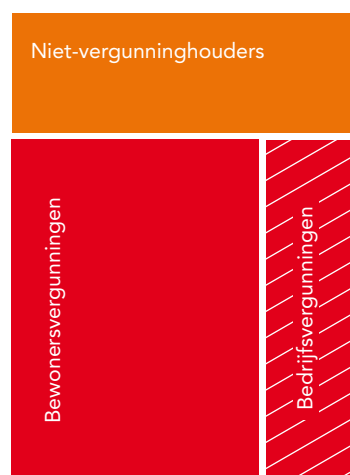
Experiment 'Parkeren op afstand' in stadsdeel Zuid
In navolging van stadsdeel West gaat ook stadsdeel Zuid een experiment starten met het 'parkeren op afstand'. Hiermee kunnen bewoners en bedrijven die op de wachtlijst voor een vergunning staan tegen een aangepast tarief parkeren op een parkeergelegenheid elders. Hierdoor kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van bedrijfsterreinen die 's avonds leeg staan.

Mantelzorgvergunning

Bewoners van Amsterdam die afhankelijk zijn van mantelzorg, kunnen een parkeervergunning aanvragen voor deze verzorgers. Deze fysieke (papieren) vergunning kan door maximaal drie verzorgers gebruikt worden.

Gehandicapten parkeervergunning

Gehandicapte inwoners van Amsterdam zijn in grotere



4 Vergunningen

mate afhankelijk van het gebruik van de auto dan andere inwoners. Hierom is het voor deze groep mogelijk om op drie manieren kosteloos te parkeren in Amsterdam. Ten eerste is het met de Europese Gehandicaptenparkeerkaart mogelijk om op alle gehandicaptenparkeerplaatsen te parkeren. Daarnaast kan iedere bezitter van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart een Amsterdamse GA-vergunning aanvragen. Hiermee kan gratis worden geparkeerd op alle plekken waar betaald parkeren geldt, met uitzondering van parkeergarages en parkeerterreinen met een slagboom. Deze kaart is beschikbaar voor zowel bestuurders als passagiers. Ten derde is het mogelijk om een eigen parkeerplaats toegewezen te krijgen in de buurt van het eigen huis.

Milieu-parkeerver

Om het aandeel van elektrische voertuigen in de stad te stimuleren kunnen bezitters van een elektrische auto een aparte parkeervergunning aanvragen. Bezitters van een 100% elektrische auto kunnen in aanmerking komen voor deze vergunning. Deze vergunning wordt direct verleend, ongeacht een mogelijke wachtlijst.

4.3 Bedrijven en instellingen

Voor het bepalen van het aantal parkeervergunningen voor bedrijven geldt een normeringstelsel dat afhankelijk is van het aantal werknemers en van de locatie van een bedrijf. In het Centrum wordt 1 vergunning afgegeven op 50 werknemers. De eigen parkeerplaatsen worden op het totaal aantal te verlenen vergunningen in mindering gebracht. In vrijwel het hele gebied buiten het Centrum, maar binnen de Ring wordt één vergunning afgegeven

per 10 werknemers. Afwijkingen hiervan is een aantal bedrijfsterreinen (Schinkel 1:4, Amstel en Cruquius 1:5, Westerkwartier en Landlust hebben geen norm). Ook op IJburg geldt een normering van 1:10. In de betaald parkeergebieden buiten de Ring geldt een normering van 1:2, 1:2,5 of 1:5.

→ Nieuw beleid 10:

Experiment: Verruiming vergunningnormering voor bedrijven in Zuid en Zuidoost

In Amsterdam geldt voor het grootste deel van het gebied buiten de Ring A10 dat een bedrijf één vergunning kan krijgen per 5 werknemers. In Buitenveldert is de parkeerdruk gedaald n.a.v. de invoering van betaald parkeren. Hier is in 2012 een experiment gestart met het verlenen van één bedrijfsvergunning per 2 werknemers. De verwachting is dat na het invoeren van betaald parkeren in Zuidoost op straat voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Ook in Zuidoost gaat daarom een experiment van start met een normering van één vergunning per twee werknemers.

→ Nieuw beleid 11:

Aparte vergunningplafonds voor bedrijven en bewoners

De aanwezigheid van bedrijven verschilt sterk per vergunninggebied. In een aantal vergunninggebieden is het aandeel bedrijven zo groot dat een buitenproportioneel deel van de wachtlijst voor een vergunning wordt ingenomen door bedrijven. Op deze manier komen bewoners moeilijk aan een vergunning. In de nieuwe verordening wordt het stadsdelen mogelijk gemaakt



Figuur 6 – Vergunninghouders – bedrijven

4 Vergunningen

om aparte vergunningplafonds in te stellen voor bewoners en bedrijven. Hiermee valt beter in te spelen op verschillen tussen vergunninggebieden. In vergunninggebieden waar de vraag naar vergunningen hoger is dan de vastgestelde plafonds ontstaan op deze manier aparte wachtlijsten voor bewoners en bedrijven.

→ Nieuw beleid 12:

Ondernemersdagparkeervergunning

Het merendeel van de vergunningen die worden uitgegeven is voor bewoners. Een deel van deze bewoners gebruikt de auto overdag voor woon-werkverkeer. Deze groep maakt dus overdag geen gebruik van de aanwezige parkeercapaciteit. Veel ondernemers in deze vergunninggebieden hebben echter juist overdag behoefte aan een mogelijkheid om te parkeren.

In het najaar van 2012 start stadsdeel West met een experiment met een nieuwe vergunning voor ondernemers. Deze vergunning is aan te vragen voor ondernemers die op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning. Deze vergunning is alleen overdag geldig. Op deze manier kan effectief gebruik worden gemaakt van de beschikbare parkeercapaciteit. De ondernemer blijft op de wachtlijst staan voor de 'reguliere' bedrijfsvergunning. Wanneer deze ondernemer een bedrijfsvergunning krijgt, vervalt de ondernemersdagvergunning.

De parkeerverordening wordt geschikt gemaakt voor deze dagvergunning voor ondernemers. Wanneer het experiment positieve resultaten toont, is het aan de stadsdelen om te kiezen voor uitgifte van deze vergunning.

Bedrijfsvergunning op code

Sommige bedrijven hebben een volcontinu (24uurs) bedrijfsproces en / of een wisselend voertuigbestand. Het is voor deze bedrijven in veel gevallen niet mogelijk om voor elk voertuig een parkeervergunning aan te vragen, terwijl deze voertuigen niet tegelijkertijd geparkeerd staan. Voor deze categorie is een bedrijfsvergunning op code beschikbaar. Dit zijn fysieke (papier) vergunningen die in (een beperkt aantal) wisselende voertuigen kunnen worden gelegd. De stadsdelen kunnen bepalen hoeveel van deze vergunningen worden uitgegeven.

Sportverenigingvergunning

Sportverenigingen kunnen parkeervergunningen aanvragen die gebruikt kunnen worden voor leden en vrijwilligers. Sportverenigingen zijn in belangrijke mate afhanke-

lijk van de inzet van vrijwillige kader (kantinepersoneel, scheidsrechters, materiaal mensen, enzovoort). Om het betaald parkeren geen belemmering te laten vormen voor de sportverenigingsstructuur kunnen niet-commerciële sportverenigingen op basis van dit artikel in aanmerking komen voor een sportverenigingvergunning. Met deze vergunning wordt bereikt dat sportverenigingen binnen de Ring A10 behouden blijven, en niet verhuizen naar plekken waar de leden en vrijwilligers gratis kunnen parkeren. In Amsterdam worden ca. 250 sportverenigingvergunningen uitgegeven.

→ Nieuw beleid 13:

Maximum aan sportverenigingvergunningen

Met betrekking tot de sportverenigingvergunning worden twee aanpassingen doorgevoerd:

Maximaal aantal te verlenen sportverenigingvergunningen Sportverenigingvergunningen worden uitgegeven op basis van een normering. Afhankelijk van het gebied worden per 50, 10 of 5 leden één vergunning verstrekt. In de huidige verordening staat de mogelijkheid opgenomen om het aantal te verlenen vergunningen te beperken tot maximaal 10 per vereniging.

In de nieuwe verordening wordt opgenomen dat de stadsdelen zelf kunnen bepalen wat het maximum aantal te verlenen vergunningen is. Het kan voor sommige gebieden mogelijk zijn om meer dan de maximaal 10 vergunningen uit te geven, maar wel een ander maximum te willen handhaven gezien de grootte van sommige verenigingen. Stadsdelen kunnen dit op basis van de parkeerdruk in de omgeving zelf het beste inschatten. Wel blijven de stadsdelen gebonden aan de maximale normering naar locatie.

Geldigheid sportverenigingvergunning in € 0,10-zones

Bij een aantal sportverenigingvergunning is een € 0,10-zone. Hier mogen vergunninghouders niet parkeren. Dit gold dus ook voor de sportverenigingvergunning. Omdat dit afdoet aan het beoogde effect van de sportverenigingvergunning wordt het mogelijk gemaakt dat deze vergunning wél geldig is in deze € 0,10ct-zones.

Volkstuinvergunning

In een aantal stadsdelen kunnen leden van een volkstuinvereniging een vergunning aanvragen om in de buurt van het volkstuincomplex te parkeren.

4 Vergunningen

Hulpverleningsvergunning

Huisartsen en verloskundigen zijn in veel gevallen afhankelijk van een auto voor hun dienstverlening. Om dit mogelijk te maken kan deze groep een parkeervergunning aanvragen die op alle fiscale parkeerplaatsen geldig is in Amsterdam (dus niet in blauwe zones). Deze vergunning is ook beschikbaar voor andere hulpverleners als deze zijn opgenomen in een door het College vastgestelde lijst. De vergunning kan op code worden verleend. Dit betekent dat het met een fysieke (papieren) vergunning mogelijk is om meerdere auto's van een praktijk of instelling gebruik te laten maken van de vergunning. Dit kan echter niet tegelijkertijd.

Milieuparkeervergunning / E-parkeervergunning voor bedrijven

Deze vergunning is hetzelfde als de milieuparkeervergunning / e-parkeervergunning voor bewoners. Zie hiervoor paragraaf 4.2 (p. 11).

→ Nieuw beleid 14:

Opheffen bedrijfsmilieuvergunning op code

De bedrijfsmilieuvergunning op code zal komen te vervallen. Een vergunning op code is een fysieke (papieren) vergunning die in verschillende voertuigen kan worden gelegd. De milieuparkeervergunning is echter bedoeld voor voertuigen die voldoen aan bepaalde euronormen en energielabel. Door een fysieke vergunning af te geven wordt oneigenlijk gebruik mogelijk. Dit is zeer moeilijk te controleren.

Maatschappelijke vergunning

Zorginstellingen, onderwijsinstellingen uit het basis- of voortgezet onderwijs en politiebureaus kunnen maatschappelijke vergunningen aanvragen. Hierdoor hebben deze instellingen recht op een tweemaal zo hoog aantal vergunningen als waarop ze normaal gesproken zouden hebben als bedrijf of instelling. De maatschappelijke vergunning kan op code worden verleend.

Autodeelvergunning

Om autodelen te bevorderen kunnen autodeelorganisaties een parkeervergunning krijgen voor hun voertuigen. Dit kan ook voor een wisselend bestand aan auto's. Het is voor autodeelorganisaties die opereren met milieuvriendelijke voertuigen ook mogelijk om een stadsbrede vergunning aan te vragen. Hiermee kunnen deelauto's overal in de stad parkeren.

→ Nieuw beleid 15:

Parkeren hotels met congresfaciliteiten

Het aantal parkeervergunningen waar bedrijven recht op hebben wordt verminderd met het aantal eigen stallingplaatsen. In overleg met Economische Zaken wordt een uitzondering gemaakt voor bedrijven met een volcontinu bedrijfsproces die afhankelijk zijn van de fysieke aanwezigheid van klanten én beschikken over congresfaciliteiten voor meer dan honderd personen. Denk aan hotels die geregeld een piek aan klanten moet voorzien van een parkeergelegenheid waardoor personeel gedwongen is om tegen straattarief op straat te parkeren. Stadsdelen kunnen er voor kiezen om de vermindering van het aantal vergunningen op basis van de eigen parkeergelegenheid buiten werking te stellen. Als bedrijven de eigen parkeergelegenheid (deels) verhuren aan derden komen ze niet in aanmerking voor parkeervergunningen op straat tenzij het stadsdeel expliciet toestemming heeft gegeven voor deze verhuring.

4.4 Overige vergunningen

Naast specifieke vergunningen voor bewoners, bedrijven en instellingen zijn er nog twee vergunningen die algemeen (kunnen) gelden binnen Amsterdam.

Overloopvergunning

In een aantal (deel)vergunninggebieden is de vraag naar parkeervergunningen (veel) hoger dan het aanbod. Hier



Figuur 7 – Overige vergunningen en regelingen

4 Vergunningen

ontstaan daardoor wachtlijsten. In andere vergunninggebieden is de parkeercapaciteit echter nog toereikend. Bewoners die in een (deel)vergunninggebied op de wachtlijst staan kunnen daarom in sommige gevallen in aanmerking komen voor een overloopvergunning. Hiermee kan men – tot de parkeervergunning voor het eigen vergunninggebied wordt verleend – in een ander gebied parkeren.

→ Nieuw beleid 16:

Aanpassen overloopvergunning

Door het uitgeven van een overloopvergunning kunnen bewoners die op een wachtlijst staan in een nabijgelegen vergunninggebied parkeren. In het eigen vergunninggebied is de parkeerdruk te hoog om gelijk een vergunning te krijgen. De parkeerdruk in het overloopgebied is niet overal gelijk. Delen hiervan kunnen ook een te hoge parkeerdruk hebben. In de overloopvergunning kan worden bepaald in welke delen van het overloopgebied mag worden geparkeerd. Ook wordt het mogelijk om wachtlijsters uit één gebied te verspreiden over twee of meer overloopgebieden. Op deze manier wordt de parkeerdruk beter gespreid.

Belanghebbendenvergunning

Een aantal groepen kan aanspraak maken op een belanghebbendenvergunning. Zij zijn de enigen die van bepaalde aangewezen parkeerplaatsen gebruik kunnen maken. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om hulpverleners en auto-deelorganisaties.

In één gebied in Amsterdam Zuid is belanghebbendenparkeren ingevoerd voor alle bewoners van een buurt. In deze gebieden mogen ook geen bezoekers parkeren. Bezitters van een belanghebbendenvergunning maken niet voortdurend gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen. Omdat anderen hier ook geen gebruik van mogen maken is dit inefficiënt gebruik van de parkeercapaciteit. Beter kan in deze gebieden regulier betaald parkeren worden ingevoerd. Bewoners kunnen dan – net als in alle andere betaald parkeergebieden – met een vergunning tegen gereduceerd tarief parkeren, terwijl bij afwezigheid de capaciteit gebruikt kan worden door bezoekers.

Belanghebbendenparkeren is onvriendelijk voor bezoekers die op zoek zijn naar een parkeerplaats en inefficiënt gebruik van de parkeercapaciteit. Het College vindt belanghebbendenparkeren in deze vorm daarom onwenselijk en is voorstander van het invoeren van regulier betaald parkeren.

4.5 Overige regelingen

Voor de parkeervergunningen gelden in Amsterdam de volgende twee regelingen:

Meeverhuisregeling

Bij verhuizing naar een ander stadsdeel of vergunninggebied blijft het opgebouwde recht van de parkeervergunning in stand. Het moment van aanvraag van de eerste vergunning (op het oude adres) wordt meegenomen bij de aanvraag van een vergunning op het nieuwe adres. Ter voorbeeld: als iemand al 4 jaar geleden een vergunning heeft aangevraagd (en deze nog niet of inmiddels wél in bezit heeft), en verhuist naar een vergunninggebied met een wachttijd van 3 jaar, krijgt diegene direct een nieuwe vergunning. Als iemand 2 jaar geleden een vergunning heeft aangevraagd op het oude adres, en verhuist naar een gebied met een wachttijd van 3 jaar, dan wordt deze persoon met de oorspronkelijke aanvraagdatum op de wachtlijst gezet.

Spijtoptantenregelingen

Vanwege de wachtlijsten in sommige delen van de stad is een parkeervergunning een groot goed dat niet gemakkelijk wordt afgestaan. Vanuit het autoluw beleid is het echter wel wenselijk dat mensen afzien van het gebruik van de auto en kiezen voor de fiets en het openbaar vervoer. Ook is het wenselijk dat mensen kiezen om hun auto in een garage te parkeren zodat er minder auto's op straat staan. Hierdoor zijn minder parkeerplaatsen op straat nodig of kunnen mensen op een wachtlijst eerder een vergunning krijgen. Om voor bewoners de drempel te verlagen om een parkeervergunning in te leveren is er een spijtoptantenregeling. Hierdoor kunnen bewoners binnen 2 jaar na opzegging van hun parkeervergunning deze weer terugkrijgen.

→ Nieuw beleid 18:

Verzoepeling regels spijtoptantregeling

De spijtoptantenregeling was tot op heden enkel geldig voor mensen die een parkeervergunning inleveren om gebruik te gaan maken van een garageplek, het openbaar vervoer of een autodeelorganisatie. Deze voorwaarden worden geschrapt. De spijtoptantenregeling wordt geldig voor alle automobilisten die een parkeervergunning inleveren. De maximale periode dat gebruikt kan worden gemaakt van de regeling blijft 2 jaar. Om misbruik te voorkomen (het regelmatig 'aan'/'uit' zetten van de vergunning), kan pas na 6 maanden gebruik worden gemaakt van de spijtoptantenregeling.

