

Vaststelling beleid verlaging vergunningplafonds, gemeente Amsterdam

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

Brengen ter algemene kennis dat zij in hun vergadering van 11 juni 2019 hebben besloten:

1. In te stemmen met:
 - a. het verlagen van het vergunningenplafond in de gebieden binnen het groot centrum gebied (zie kaart), naar het huidige aantal uitgegeven vergunningen en vervolgens het verder verlagen van de plafonds met in beginsel gelijke halfjaarlijkse stappen van 1,1% tot en met 1 juli 2025 - te beginnen met het eerstvolgende separaat vast te stellen Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening (collegebevoegdheid) dat 1 juli 2019 in werking treedt (met inachtneming van beslispunt 1b);
 - b. het opschorten van de verlaging van het vergunningplafond in de uitgiftegebieden: Oost 1 (Swammerdambuurt), West 7.1 (Fannius Scholtenbuurt), Oost 7b (Wilhelmina gebouw), West 10.1 (GWL-terrein) en West 3.3 (Bos en Lommerplantsoen) - omdat vergunningaanvragers in deze gebieden, bij het uitvoeren van de halfjaarlijkse plafondverlaging, minimaal een half jaar langer zouden moeten wachten dan gecommuniceerd op de website van de gemeente. De opschorting geldt tot het moment dat alle aanvragers voor een parkeervergunning van voor 1 april 2019 niet meer op de wachtlijst staan;
 - c. het verlagen van de vergunningplafonds in de bestaande gebieden met fiscaal parkeren buiten het groot-centrum gebied - en dit te formaliseren met het separaat vast te stellen Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening per 1 juli 2019 - tot het huidig aantal uitgegeven vergunningen met daarboven een passende marge (naar aanleiding van de adviezen van de stadsdelen), om te voorkomen dat beperkte en/of tijdelijke fluctuaties in het aantal aanvragen op korte termijn onbedoelde gevolgen hebben voor potentiële vergunninghouders (o.a. wachtlijst, beschikbaarheid van overloopvergunningen en tweede bewonersvergunningen);
 - d. het - naar aanleiding van de adviezen van de stadsdelen - continu monitoren van de effecten van de halfjaarlijkse stapsgewijze verlaging van de vergunningplafonds en zo nodig bijsturen van het beleid als onderdeel van de voorgenomen splitsing van grote deelvergunninggebieden (volgens planning in 2020), waarbij maatwerk en het sneller of langzamer verlagen van de vergunningplafonds een optie zijn;
 - e. de Nota van Beantwoording 'verlaging vergunningplafonds' met daarin de bestuurlijke reactie op de 97 schriftelijke zienswijzen die gedurende de periode 28 maart tot 8 mei zijn binnengekomen. Een samenvatting is opgenomen in de Nota van Beantwoording.
2. Kennis te nemen van:
 - a. de adviezen van de stadsdelen op het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak;
 - b. de wijzigingen van het onderhavige besluit ten opzichte van het beleidsvoornemen dat het college van B&W op 23 maart 2019 heeft vrijgegeven voor inspraak, op basis van de stadsdeeladviezen en de binnengekomen zienswijzen:
 - op advies van bijna alle stadsdelen: monitoren van de effecten van de halfjaarlijkse stapsgewijze verlaging van de vergunningplafonds en waar nodig bijsturen van het beleid als onderdeel van de voorgenomen splitsing van grote deelvergunninggebieden (volgens planning in 2020), waarbij maatwerk en het sneller of langzamer verlagen van de vergunningplafonds, zoals geadviseerd door de stadsdelen Centrum, West, Oost en Zuid, een optie zijn.
 - op advies van stadsdeel West wordt in het gebied Bos en Lommer (vergunninggebieden West 3.1) het vergunningplafond vooralsnog niet in halfjaarlijkse stappen verlaagd; wel wordt het plafond verlaagd tot het huidig aantal uitgegeven vergunningen, met daarboven een passende marge (conform beslispunt 1c);
 - op advies van de stadsdelen Nieuw-West, Zuid, Zuidoost en Noord is in de gebieden buiten het groot-centrum gebied voor de bepaling van het nieuwe plafond een passende marge gehanteerd bovenop het huidig aantal uitgegeven parkeervergunningen. Hierdoor zal niet direct een wachtlijst ontstaan, waarmee een groot deel van de zorgen van deze stadsdelen weggenomen kan worden;

- op advies van de stadsdelen Nieuw West, Zuidoost en Noord wordt het beleid tot het verlagen van de vergunningplafonds expliciet beperkt tot de bestaande gebieden met fiscaal parkeren, bij het uitbreiden van het fiscale regime zal voor nieuwe (deel)vergunningengebieden een passend vergunningenplafond wordt vastgesteld;
 - op advies van Stadsdeel Oost wordt de suggestie overgenomen om indien vrijgekomen ruimte en middelen niet tegelijk beschikbaar komen, de vrijgekomen ruimte tijdelijk in te vullen.
- c. het waarschijnlijke scenario dat nieuwe wachtlijsters in (1) Centrum 1 en 2 en (2) Zuid 3.1 niet meer tijdelijk in de zogenoemde overloopgebieden (respectievelijk (1) Centrum 4 en (2) Zuid 2 en Zuid 8) kunnen parkeren, omdat in de Parkeerverordening is opgenomen dat geen overloopvergunningen meer worden verleend als het vergunningplafond in het overloopgebied is bereikt. Met een overloopvergunning kunnen 'wachtlijsters' tijdelijk parkeren in een vergunninggebied waar nog wel parkeerruimte is.

Onderbouwing

Ad 1a. in te stemmen met het verlagen van het vergunningenplafond in de gebieden binnen het groot centrum gebied (zie kaart), naar het huidige aantal uitgegeven vergunningen en vervolgens het verder verlagen van de plafonds met in beginsel gelijke halfjaarlijkse stappen van 1,1% tot en met 1 juli 2025 - te beginnen met het eerstvolgende separaat vast te stellen Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening (collegebevoegdheid) dat 1 juli 2019 in werking treedt (met inachtneming van beslispunt 1b);

De halfjaarlijkse vermindering van het vergunningplafond van 1,1% is zo gekozen dat het aantal aantal actieve vergunningen tot 2026 vermindert zodat de parkeercapaciteit op straat met 7.000 tot 10.000 parkeerplaatsen gereduceerd kan worden (conform het coalitieakkoord 'een nieuwe lente en een nieuw geluid', d.d. mei 2018). Bij het hanteren van een hoger percentage dan 1,1% ontstaat het risico dat er veel druk ontstaat op tijdelijke oplossingen voor het opheffen van parkeerplekken. Ook kan een grotere daling van plafonds en daarmee snel oplopende wachtlijsten, al snel leiden tot strategisch gedrag met een risico op lagere omloopsnelheden. Een forse verlaging van de plafonds, of zelfs een vergunningenstop, heeft op korte termijn dan ook een beperkte invloed op het aantal op te heffen plekken, terwijl de impact op de Amsterdamer wel aanzienlijk groter wordt. De toegepaste instrumenten (1) verhogen bezoekerstarieven en (2) aankoop van garages zijn de belangrijkste instrumenten voor het, op korte termijn, realiseren van de autoluw ambitie (inclusief de opgave voor kwetsbare kademuren). Voorts is er in eerste instantie voor gekozen de ingeschatte wachttijd voor aanvragers van een vergunning zoveel als mogelijk transparant en duidelijk te houden door nu te kiezen voor een vast generiek percentage.

Met de halfjaarlijkse vermindering van het aantal vergunningen met 1,1% zal het aantal parkeervergunningen tot 2026 verminderen met in totaal ca 9.500. De geleidelijke verlaging sluit goed aan bij het tempo waarin parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden en waarmee de ontstane ruimte waardevol kan worden herbestemd. Herinrichten vereist een goede voorbereiding en afstemming met de buurt, en kan niet op alle plekken in de stad tegelijkertijd.

Het verlagen van de vergunningplafonds heeft geen gevolgen voor bestaande vergunninghouders. Er worden dus geen (rechtmatig verleende) parkeervergunningen actief ingetrokken. Een plafondverlaging heeft voorts alleen gevolgen voor de parkeervergunningen die onder het plafond vallen (bewonersparkeervergunningen, bedrijfs- en volkstuintvergunningen), maar niet op de uitgifte van de sportverenigingvergunning, de hulpverlenervergunning, de maatschappelijke vergunning, de GA-parkeervergunning, de autodeelvergunning, de stadsbrede autodeelvergunning en de mantelzorgvergunning. Deze vallen buiten de vergunningenplafonds; aanvragers van deze vergunningen kunnen dus ook niet op een wachtlijst komen. Ook de milieuparkeervergunning voor bewoners of bedrijven valt buiten het gewone vergunningenplafond. Wel komen aanvragers van een milieuvergunningen op een wachtlijst wanneer het milieuvergunningenplafond is bereikt. Het milieuvergunningplafond wordt met onderhavige beleidsvoornemen niet gewijzigd.



Kaart 1: Groot centrumgebied (rood gearceerd)

Wachtlijsten

Het verlagen van de vergunningenplafonds heeft als consequentie dat in het groot-centrum gebied en aangrenzende gebieden de wachtduur voor een parkeervergunning zal toenemen. De wachtduur neemt per halfjaarlijkse verlaging gemiddeld zo'n twee maanden toe, zodat deze in 2026 gemiddeld tot ruim twee jaar zal zijn opgelopen.

Ad 1b. in te stemmen met het opschorten van de verlaging van het vergunningplafond in de uitgiftegebieden: Oost 1 (Swammerdambuurt), West 7.1 (Fannius Scholtenbuurt), Oost 7b (Wilhelmina gebouw), West 10.1 (GWL-terrein) en West 3.3 (Bos en Lommerplantsoen) - omdat aanvragers van een vergunning in deze gebieden, bij het uitvoeren van de halfjaarlijkse plafondverlaging, minimaal een half jaar langer zouden moeten wachten dan gecommuniceerd op de website van de gemeente. De opschorting geldt tot het moment dat alle aanvragers voor een parkeervergunning van voor 1 april 2019 niet meer op de wachtlijst staan;

In de gebieden: Oost 1 Swammerdam, West 7.1: Fannius Scholtenbuurt, Oost 7b Wilhelmina gebouw, het GWL-terrein en het Bos en Lommerplantsoen, wordt het plafond niet verlaagd. Voor aanvragers in deze gebieden die nu al op de wachtlijst staan, is de verwachting dat zij bij het uitvoeren van de voorgestelde 1,1% verlagingen, minimaal een half jaar langer zouden moeten wachten dan de tot dusver gecommuniceerde wachtduur. Het gaat om 307 'wachtlijsters' (eind februari 2019). De opschorting van de plafondverlaging geldt tot het moment dat de bewoners en ondernemers die voor 1 april 2019 een parkeervergunning hebben aangevraagd niet meer op de wachtlijst staan.

Ad 1c. in te stemmen met het verlagen van de vergunningplafonds in de bestaande gebieden met fiscaal parkeren buiten het groot-centrum gebied - en dit te formaliseren met het separaat vast te stellen Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening per 1 juli 2019 - tot het huidig aantal uitgegeven vergunningen met daarboven een passende marge (naar aanleiding van de adviezen van de stadsdelen), om te voorkomen dat beperkte en/of tijdelijke fluctuaties in het aantal aanvragen op korte termijn onbedoelde gevolgen hebben voor potentiële vergunninghouders (o.a. wachtlijst, beschikbaarheid van overloopvergunningen en tweede bewonersvergunningen);

Om een eventuele toename van het aantal uitgegeven vergunningen in de toekomst te voorkomen worden de vergunningplafonds in de hele stad (overal waar betaald parkeren geldt) verlaagd naar het huidige aantal uitgegeven vergunningen, verhoogd met een passende marge (circa 10%). Zo wordt voorkomen dat beperkte en/of tijdelijke fluctuaties in het aantal aanvragen op korte termijn onbedoelde gevolgen hebben voor potentiële vergunninghouders. Voor veel gebieden buiten het groot centrum gebied geldt immers dat huishoudens in aanmerking komen voor twee bewonersvergunningen. Dit geldt voor alle gebieden buiten de ring A10 en boven het IJ. Indien echter in een van deze gebieden een wachtlijst ontstaat vervalt deze mogelijkheid voor nieuwe aanvragers, omdat op grond van artikel

34 lid 8 van de Parkeerverordening 2013 'aanvragers van een tweede bewonersvergunning niet op de wachtlijst worden geplaatst'. Het wijzigen van de mogelijkheid om wel of niet twee bewonersvergunningen beschikbaar te stellen is een aparte beleidskeuze, waarvoor een aparte inspraakprocedure gevolgd moet worden (zoals in 2017 heeft plaatsgevonden).

Ad 1d. In te stemmen met het - naar aanleiding van de adviezen van de stadsdelen - continu monitoren van de effecten van de halfjaarlijkse stapsgewijze verlaging van de vergunningplafonds en zo nodig bijsturen van het beleid als onderdeel van de voorgenomen splitsing van grote deelvergunninggebieden (volgens planning in 2020), waarbij maatwerk en het sneller of langzamer verlagen van de vergunningplafonds een optie zijn;

Naar aanleiding van het beleidsvoornemen van het college hebben veel stadsdelen aangegeven te hechten aan een goede monitoring en het creëren van mogelijkheden voor bijsturing en maatwerk. Het college herkent de, door de DB's geschetste, verschillen in opgave binnen de stadsdelen. Het college begrijpt dan ook de behoefte om daar waar de ambities groot zijn, veel en snel plekken op te heffen. Daarom heeft het college in het 'Haalbaarheidsonderzoek opheffen 7.000-10.000 plekken' maatregelen aangekondigd die op korte termijn heel veel ruimte in die gebieden opleveren, namelijk: het verhogen van bezoekerstarieven, de aanleg van nieuwe parkeergarages, de aankoop van nieuwe garages en intensiveren van dubbelgebruik in bestaande garages. Daarnaast zet het college het verlagen van de vergunningplafonds in om op langere termijn een verdere afname van de parkeervraag op straat te realiseren.

Het college maakt met de eerste generieke stap van 1,1% een begin met het verder verminderen van de parkeervraag, maar onderschrijft zeker het door de DB's geschetste belang van intensieve monitoring en bijsturing. Daarvoor zullen, tegelijkertijd met de voorgenomen herindeling van uitgiftegebieden (2020), de resultaten van de verlaging uitgebreid gemonitord worden. Het college kan op basis van deze inzichten het beleid tijdig en doelmatig bijstellen. Hierbij zijn maatwerk en het sneller of langzamer verlagen van de vergunningplafonds zeker een optie.

Ad 1e. in te stemmen met de Nota van Beantwoording 'verlaging vergunningplafonds' met daarin de bestuurlijke reactie op de 97 schriftelijke zienswijzen die gedurende de periode 28 maart tot 8 mei zijn binnengekomen. Een samenvatting is opgenomen in de Nota van Beantwoording.

Over het geheel genomen brengt het totaal van de 97 reacties een divers beeld van hetgeen deze groep Amsterdammers op gebied van mobiliteit bezighoudt, in relatie tot het wonen en leven in de Amsterdamse openbare ruimte. Van alle inspraakreacties is bijna een vijfde van de reacties gematigd positief tot zeer positief. Bij circa de helft van de betrokkenen bestaat zorg: zorg om de fysieke en financiële bereikbaarheid van de stad, afhankelijkheid van de auto voor bijvoorbeeld ouderen en voor bepaalde beroepsgroepen. Over de hoge bezoekerstarieven en het dure en ontoereikende OV is men relatief vaak ontevreden, evenals over overlast in relatie tot de hoge parkeerdruk in stad en buurten. Ongeveer een kwart van de reacties bevat suggesties voor inzet fietsparkeren, digitale platforms voor deelmobiliteit (auto, fiets, Snapcar en tuk tuk kwam voorbij). Ook oplossingen voor alternatieven zoals financiële prikkels - bijvoorbeeld in de vorm van lagere parkeertarieven voor deelmodaliteiten - werden aangedragen.

Zie voor de volledige samenvatting, de zienswijzen en reacties daarop de bijgevoegde Nota van Beantwoording 'verlaging vergunningplafonds'.

Ad 2a. Kennis te nemen van de adviezen van de stadsdelen op het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak.

De maatregelen om de vergunningplafonds te verlagen kunnen vanuit de stadsdelen rekenen op brede steun. Bijna alle stadsdelen geven de wens mee om de ontwikkelingen in de gebieden intensief te monitoren en daar waar gewenst flexibiliteit te zoeken in de mate en het tempo van het verlagen van de plafonds. Een zekere marge biedt de ruimte voor maatwerk, een gebiedsgerichte en/of tijdelijke toepassing, daar waar een specifieke omgeving hierom vraagt. Enkele stadsdelen uiten de behoefte om in bepaalde gebieden nauwkeurig te kijken naar consistentie en evenwicht tussen impact van de maatregelen en de wachttijden die aanvragers van vergunningen redelijkerwijs mogen verwachten. Het gaat hier met name om de verwachtingen die zijn gewekt via de gemeentelijke website.

Stadsdeel Oost: Kort samengevat ondersteunt het Dagelijks Bestuur het initiatief en geeft daarnaast de onderstaande punten mee:

- i. Oost 1 Swammerdam het Oost 7b Wilhelminapakhuis gebouw worden in het voornemen uitgesloten van verlaging. Advies is om in deze gebieden in de toekomst, als de omstandigheden wijzigen, ook te verlagen
- ii. Gebieden met een lage parkeerdruk zijn uitgezonderd van de verlaging. Advies is om ruimte te bieden om in de toekomst ook hier te verlagen als de omstandigheden wijzigen.
- iii. Het kan voorkomen dat vrijgekomen parkeerruimte niet direct optimaal benut kan worden, vanwege planning herinrichting: dit kan worden opgelost door het einddoel inclusief datum van de verlaging wel vast te stellen, maar het tempo van de verlaging van de vergunningplafonds gebiedsgericht toe te passen of te kiezen voor tijdelijke inrichting van vrijgekomen parkeerplekken (te denken aan tijdelijk groen).
- iv. Het DB adviseert de uitgifte van nieuwe tweede vergunningen te stoppen

REACTIE: Wij bedanken het DB voor de steun van de plannen. Hieronder een puntsgewijze reactie op de adviezen:

- i. *Het college neemt het advies over om het vergunningplafond ook in de gebieden Oost 1 Swammerdam en Oost 7b (Wilhelminapakhuis) in de toekomst (als de omstandigheden wijzigen) te verlagen. In deze gebieden is op dit moment de wachtduur voor een vergunning lang. De verwachting is dat een halfjaarlijkse verlaging van de plafonds met 1,1% ertoe zou leiden dat huidige
In verband met gerechtvaardigde verwachtingen van deze wachtlijsters wordt de verlaging opgeschort tot het moment dat geen van de aanvragers voor een vergunning van voor 1 april 2019 nog op de wachtlijst staat. Het beleid is dus om de verlaging hier zo snel als mogelijk, direct na wegwerken van de wachtlijst van 1 april 2019, in te zetten.*
- ii. *Het college neemt het advies van het DB over. Een uitgebreide evaluatie en zo nodig bijsturing zal plaatsvinden als onderdeel van de voorgenomen splitsing van grote deelvergunningengebieden (volgens planning in 2020)*
- iii. *Het college neemt het advies van het DB over om de effecten van de maatregel te monitoren en het beleid bij te sturen. Daarvoor zullen, tegelijkertijd met de voorgenomen herindeling van uitgiftegebieden (2020), de resultaten van de verlaging uitgebreid gemonitord worden. Het college zal op basis van deze inzichten het beleid bijstellen. Maatwerk en het sneller verlagen van het vergunningenplafonds zijn hierbij zeker een optie.
De suggestie om indien nodig met tijdelijke invulling te werken, ondersteunen wij en nemen wij daarom waar nodig over. Dit is een goede manier om tijdelijk ruimte in te vullen, en zo te voorkomen dat plekken leeg komen te staan.*
- iv. *Het aantal vergunningen waarvoor een huishouden in aanmerking komt kan gemaximeerd worden tot één vergunning. Het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening dient hiervoor aangepast te worden. Hiervoor dient echter wel een aparte inspraakprocedure gevolgd te worden. In een later stadium kan hier naar worden gekeken - bijvoorbeeld in relatie tot de Agenda Autoluw - maar het aanpassen van het staande beleid met betrekking tot het maximaal aantal vergunningen waarvoor een huishouden in aanmerking komt lag met het beleidsvoornemen niet voor ter inspraak.*

Stadsdeel Centrum : Kort samengevat adviseert het Dagelijks Bestuur om in de gebieden met een combinatie van drukte door bezoekers en verkeer, weinig voetgangersruimte, een parkeerdruk die hoger is dan 90% en/of een opgave wat betreft kades en bruggen een vergunningstop in te voeren;
REACTIE: Wij bedanken het DB voor de steun voor de autoluw ambities van het college. Het college onderschrijft de, door het DB geschetste, grote opgave in stadsdeel Centrum. De drukte door bezoekers, de beperkte voetgangersruimte, de hoge parkeerdruk en daarbovenop de urgente problematiek rond bruggen en kademuren. Het college ziet dan ook de behoefte om in het grootste deel van stadsdeel Centrum veel en snel plekken op te heffen. Daarom heeft het college in het 'Haalbaarheidsonderzoek opheffen 7.000-10.000 plekken' maatregelen aangekondigd die op korte termijn heel veel ruimte in het centrum opleveren, namelijk: het verhogen van bezoekerstarieven - wat in het centrum veel impact heeft -, de aanleg van nieuwe parkeergarages (Singelgracht, Vijzelgracht, Rokin), de aankoop van nieuwe garages (ODE en Amsterdam Centraal) en intensiveren van dubbelgebruik in bestaande garages. Daarnaast zet het college het verlagen van de vergunningenplafonds in om op langere termijn een verdere afname van de straatparkeervraag te realiseren.

Met name wat betreft de opgave voor bruggen en kademuren is het op korte termijn nog onzeker hoeveel parkeerplekken opgeheven moeten worden. Daarom onderschrijft het college het belang van monitoring en bijsturing. Daarvoor zullen - tegelijkertijd met de voorgenomen herindeling van uitgiftegebieden (2020) - de resultaten van de verlaging uitgebreid gemonitord worden. Op dat moment is er ook meer zicht op de opgave voor bruggen en kademuren. Het college zal op basis van deze inzichten het beleid bijstellen, waarbij maatwerk en het sneller verlagen van het vergunningenplafonds zeker een optie zijn.

Stadsdeel Nieuw-West : Kort samengevat adviseert het Dagelijks Bestuur:

- i. *De plafonds niet te verlagen voor uitgebreide onderbouwings aanwezig is, bijvoorbeeld m.b.t. toekomstige betaald parkeergebieden*
- ii. *Meer duidelijkheid te geven over hoe om te gaan met de plafonds in fiscale uitbreidingsgebieden en in het kader van draagvlak, stedelijke opzet en vervoersarmoede daarmee coulant om te gaan;*
- iii. *De Nota Parkeermaatregelen Nieuw-West bevat maatregelen om waterbedeecten (die veroorzaakt kunnen worden door de verlaging van de vergunningenplafonds) tegen te gaan en het DB adviseert deze nota prioriteit te geven in de naderende besluitvorming*

REACTIE: Wij bedanken het DB voor het advies.

Het college is het eens met het DB dat het voorgenomen besluit tot verlaging van de vergunningenplafonds geen gevolgen mag hebben voor bestaande vergunninghouders. In Nieuw-West blijft het beleid daarom beperkt tot een verlaging van de vergunningenplafonds tot het huidige aantal vergunninghouders.

Omdat het DB zorgen uit over onder andere vervoersarmoede en het versterken van waterbedeecten heeft het college besloten bij het verlagen van de vergunningenplafonds (tot het huidige aantal

vergunninghouders) een passende marge in acht te nemen. Hiermee wordt voorkomen dat beperkte en/of tijdelijke fluctuaties in het aantal aanvragen op korte termijn onbedoelde gevolgen hebben voor potentiële vergunninghouders (o.a. wachtlijst, overloopvergunningen en tweede vergunningen). De verwachting is met het overnemen van dit advies dan ook dat er in Nieuw-West op korte termijn geen wachtlijsten zullen ontstaan. Vervoersarmoede en het versterken van waterbedeffecten zullen zich als gevolg van deze maatregel dus niet op korte termijn (in grotere mate) voordoen.

Het beleidsvoornemen heeft alleen betrekking op de huidige fiscaal gereguleerde gebieden. Het college neemt het advies van het stadsdeel over dat bij het uitbreiden van het fiscale regime voor die nieuwe (deel)vergunningengebieden een passend vergunningenplafond wordt vastgesteld. Dat is een separaat besluit waarbij het college uiteraard duidelijk zal onderbouwen hoe het gekozen plafond tot stand is gekomen.

Stadsdeel Noord : Kort samengevat adviseert het Dagelijks Bestuur positief met de volgende aandachtspunten:

- i. Mocht na participatie, inspraak en besluitvorming tot uitbreiding van betaald parkeren worden besloten door de gemeenteraad, dan is in nieuwe gebieden/zones altijd sprake van een zogenaamde 'gewenningsperiode'. Het Dagelijks Bestuur van Noord wil om die reden dat na een jaar van invoering het nieuwe vergunningenplafond wordt vastgesteld;
- ii. De stadsdeelcommissie vindt het belangrijk dat de capaciteit van het openbaar vervoer vergroot wordt bij een verlaging van de mobiliteit met de auto;
- iii. De stadsdeelcommissie hecht waarde aan transparante en tijdige communicatie richting bewoners over de vaststelling van het parkeervergunningenplafond.

REACTIE: Bedankt voor de steun voor de plannen. Hieronder een puntsgewijze reactie op de adviezen:

- i. Het beleidsvoornemen heeft alleen betrekking op de huidige fiscaal gereguleerde gebieden. Het college neemt het advies van het stadsdeel over dat bij het uitbreiden van het fiscale regime voor die nieuwe (deel)vergunningengebieden een passend vergunningenplafond wordt vastgesteld. Dat is een separaat besluit waarbij het college uiteraard duidelijk zal onderbouwen hoe het gekozen plafond tot stand is gekomen.
- ii. Omdat het DB zorgen uit over onder andere de capaciteit van het openbaar vervoer heeft het college besloten bij het verlagen van de vergunningenplafonds (tot het huidige aantal vergunninghouders) een passende marge in acht te nemen. Hiermee wordt voorkomen dat beperkte en/of tijdelijke fluctuaties in het aantal aanvragen op korte termijn onbedoelde gevolgen hebben voor potentiële vergunninghouders (o.a. wachtlijst, overloopvergunningen en tweede vergunningen). De verwachting is dan ook niet dat er in Noord op korte termijn wachtlijsten zullen ontstaan. Voor bewoners en ondernemers in Noord verandert feitelijk niets.
- iii. Het college is het met het DB eens dat er transparant en tijdig gecommuniceerd moet worden over de vaststelling van het vergunningplafond. De bewoners zijn geïnformeerd over het voornemen van het college en zijn tot 8 mei 2019 in de gelegenheid gesteld om in te spreken. De communicatie zal worden aangepast op de actuele situatie.

Stadsdeel West : Kort samengevat adviseert het Dagelijks Bestuur een gebiedsgerichte aanpak in plaats van de generieke aanpak om het doel van het beleid, verwijderen van parkeerplaatsen voor meer groen, fietsparkeren of speelruimte daadwerkelijk invulling te geven. Bij een generieke maatregel leidt de afname van het vergunningenplafond tot meer lege parkeerplekken, zonder vooruitzicht op verbetering. Concreet is dit vertaald naar de volgende twee adviezen:

- i. De vergunningenplafonds te verlagen in de gebieden waar middelen voor herinrichting gereserveerd zijn en de hoogte van het vergunningenplafond af te stemmen op de ruimtebehoefte in het gebied. In gebieden met een (zeer) hoge parkeerdruk betekent dit mogelijk dat een versnelde verlaging van het vergunningenplafond nodig is, zoals de Frederik Hendrikbuurt en de Kinkerbuurt.
- ii. De vergunningenplafonds niet te verlagen in gebieden waarvoor nog geen middelen voor herinrichting gereserveerd zijn of waar de parkeerdruk laag genoeg is om ook zonder verlaging te gaan tot herinrichting, zoals in grote delen van Bos & Lommer.

REACTIE: Wij bedanken het DB voor het advies.

Het stadsdeel stelt voor om in overleg met de stadsdelen maatwerk toe te passen, deels door te versnellen deels door niet te verlagen.

Het college herkent de, door het DB geschetste, verschillen in opgave binnen stadsdeel West. Het college deelt de ambities van het stadsdeel in wijken zoals de Kinkerbuurt en de Frederik Hendrikbuurt en ziet dan ook de behoefte om daar veel en snel plekken op te heffen. Daarom heeft het college in het 'Haalbaarheidsonderzoek opheffen 7.000-10.000 plekken' maatregelen aangekondigd die op korte termijn heel veel ruimte in deze delen van stadsdeel West opleveren, namelijk het verhogen van bezoekerstarieven, de aanleg van een nieuwe parkeergarage (Singelgracht) en het intensiveren van dubbelgebruik in bestaande garages. Daarnaast zet het college het verlagen van de vergunningenplafonds in om op langere termijn een verdere afname van de parkeervraag op straat te realiseren.

Het college maakt met de eerste generieke stap van 1,1% een eerste begin met het verder verminderen van de parkeervraag, maar onderschrijft zeker het door het DB geschetste belang van monitoring en bijsturing. Daarvoor zullen, tegelijkertijd met de voorgenomen herindeling van uitgiftegebieden (2020),

de resultaten van de verlaging uitgebreid gemonitord worden. Het college zal op basis van deze inzichten het beleid bijstellen, waarbij maatwerk en het sneller of langzamer verlagen van het vergunningplafonds zeker een optie zijn.

Het specifieke advies van het DB om in Bos en Lommer het vergunningenplafond niet verder te verlagen dan het huidige aantal uitgegeven parkeervergunningen is overgenomen. In vergunninggebied West 3.1 zal het vergunningenplafond vooralsnog niet in halfjaarlijkse stappen worden verlaagd. Wel wordt het plafond verlaagd tot het huidige aantal uitgegeven vergunningen, met daarboven een passende marge (conform beslispunt 1c).

Stadsdeel Zuidoost : Kort samengevat stemt het Dagelijks Bestuur in met het beleidsvoornemen met de kanttekening dat duidelijkheid wordt gegeven over de effecten van voorzienbare ontwikkelingen zoals:

- i. Uitbreid van betaald parkeren
- ii. Sloop van bewonersgarages
- iii. Herinrichting van garages in betaald parkeergebied
- iv. Ongelijkheid ivm reeds verstrekte tweede vergunningen en een wachtlijst voor een nieuwe eerste vergunning

Verder adviseert het DB om duidelijke evaluatie- of ijkmomenten op te nemen

REACTIE: Wij bedanken het DB voor de steun van de plannen. Hieronder een puntsgewijze reactie op de adviezen:

- i. *Het beleidsvoornemen heeft alleen betrekking op de huidige fiscaal geregeleerde gebieden. Indien het fiscale regime wordt uitgebreid dan zal voor die nieuwe (deel)vergunningengebieden een passend vergunningenplafond wordt vastgesteld. Dat is een separaat besluit dat niet is gekoppeld aan het onderhavige beleidsvoornemen.*
- ii en iii *Omdat het DB zorgen uit over de consequenties van voorzienbare ontwikkelingen zoals sloop en herinrichting van garages heeft het college besloten bij het verlagen van de vergunningplafonds (tot het huidige aantal vergunninghouders) een passende marge in acht te nemen. Hiermee wordt voorkomen dat beperkte en/of tijdelijke fluctuaties in het aantal aanvragen op korte termijn onbedoelde gevolgen hebben voor potentiële vergunninghouders (o.a. wachtlijst, overloopvergunningen en tweede vergunningen). Bij het vaststellen van de passende marge zal ook rekening worden gehouden met voorzienbare ontwikkelingen, zoals de sloop of herinrichting van parkeergarages. De verwachting is dan ook niet dat er in Zuidoost op korte termijn wachtlijsten zullen ontstaan en verandert er voor de bewoners en ondernemers in Zuidoost feitelijk niets.*
- iv. *Zoals hierboven aangegeven is de verwachting dat er in Zuidoost op korte termijn geen wachtlijst zal ontstaan.*

Het college onderschrijft daarnaast, met het DB, het belang van monitoring en bijsturing. Daarvoor zullen, tegelijkertijd met de voorgenomen herindeling van uitgiftegebieden (2020), de resultaten van de verlaging uitgebreid gemonitord worden en zal het beleid zo nodig worden bijgesteld.

Stadsdeel Zuid : Kort samengevat adviseert het Dagelijks Bestuur:

- i. Maatwerk in het beleid voor verlaging van de vergunningenplafonds mogelijk te maken;
- ii. Gegevens, zoals de omloopsnelheid van de uit te geven vergunningen, die in sommige buurten hoog is (bijvoorbeeld de Pijp), mee te nemen bij het vaststellen van het percentage waarmee het vergunningenplafond per gebied wordt verlaagd;
- iii. Een belangrijk aandachtspunt is het feit dat het openbaar vervoer in Buitenveldert zeer beperkt is (enkel tram 5 en bus 62) en veel (oudere) bewoners in Buitenveldert hierdoor afhankelijk zijn van een auto.

REACTIE: Wij bedanken het DB voor het advies. Hieronder een puntsgewijze reactie op de adviezen:

- i en ii *Het stadsdeel stelt voor om maatwerk toe te passen in de vorm van verschillende verlagingspercentages voor verschillende gebieden.*
Het college herkent de, door het DB geschetste, verschillen in opgave binnen stadsdeel Zuid, waarbij met name de opgave in De Pijp duidelijk groter is. Daarom heeft het college in het 'Haalbaarheidsonderzoek opheffen 7.000-10.000 plekken' maatregelen aangekondigd die op korte termijn meer ruimte in stadsdeel Zuid opleveren, namelijk het verhogen van bezoekerstarieven en het intensiveren van dubbelgebruik in bestaande garages. Daarnaast zet het college in op het verlagen van de vergunningenplafonds om op langere termijn een verdere afname van de straatparkeervraag te realiseren.
Het college maakt met de eerste generieke stap van 1,1% een begin met het verder verminderen van de parkeervraag, maar onderschrijft zeker het door het DB geschetste belang van monitoring en bijsturing. Daarvoor zullen, tegelijkertijd met de voorgenomen herindeling van uitgiftegebieden (2020), de resultaten van de verlaging uitgebreid gemonitord worden. Het college zal op basis van deze inzichten het beleid bijstellen, waarbij maatwerk en het sneller of langzamer verlagen van het vergunningplafonds zeker een optie zijn.
- iii. *Omdat het DB zorgen heeft over onder andere het aanbod van het openbaar vervoer in Buitenveldert heeft het college besloten bij het verlagen van de vergunningplafonds (tot het*

huidige aantal vergunninghouders) een passende marge in acht te nemen. Hiermee wordt voorkomen dat beperkte en/of tijdelijke fluctuaties in het aantal aanvragen op korte termijn onbedoelde gevolgen hebben voor potentiële vergunninghouders (o.a. wachtlijst, overloopvergunningen en tweede vergunningen). De verwachting is met het overnemen van dit advies dan ook niet dat er in Buitenveldert op korte termijn wachtlijsten zullen ontstaan. Voor bewoners en ondernemers van Buitenveldert verandert hierdoor feitelijk niets.

Ad 2b. Kennis te nemen van de wijzigingen van het onderhavige besluit ten opzichte van het beleidsvoornemen dat het college van B&W op 23 maart 2019 heeft vrijgegeven voor inspraak, op basis van de stadsdeeladviezen en de binnengekomen zienswijzen:

- ***op advies van bijna alle stadsdelen: monitoren van de effecten van de halfjaarlijkse stapsgewijze verlaging van de vergunningplafonds en waar nodig bijsturen van het beleid als onderdeel van de voorgenomen splitsing van grote deelvergunninggebieden (volgens planning in 2020), waarbij maatwerk en het sneller of langzamer verlagen van de vergunningplafonds, zoals geadviseerd door de stadsdelen Centrum, West, Oost en Zuid, een optie zijn.***

Het college herkent de, door de DB's geschetste, verschillen in opgave binnen de stadsdelen. Het college begrijpt dan ook de behoefte om daar waar de ambities groot zijn, veel en snel plekken op te heffen. Daarom heeft het college in het 'Haalbaarheidsonderzoek opheffen 7.000-10.000 plekken' maatregelen aangekondigd die op korte termijn heel veel ruimte in die gebieden opleveren, namelijk: het verhogen van bezoekerstarieven, de aanleg van nieuwe parkeergarages, de aankoop van nieuwe garages en intensiveren van dubbelgebruik in bestaande garages. Daarnaast zet het college in op het verlagen van de vergunningplafonds om op langere termijn een verdere afname van de straatparkeervraag te realiseren.

Het college maakt met de eerste generieke stap van 1,1% een begin met het verder verminderen van de parkeervraag, maar onderschrijft zeker het door de DB's geschetste belang van monitoring en bijsturing. Daarvoor zullen, tegelijkertijd met de voorgenomen herindeling van uitgiftegebieden (2020), de resultaten van de verlaging uitgebreid gemonitord worden. Het college zal op basis van deze inzichten het beleid bijstellen, waarbij maatwerk en het sneller of langzamer verlagen van het vergunningplafonds zeker een optie zijn.

- ***op advies van stadsdeel West wordt in het gebied Bos en Lommer (vergunninggebieden West 3.1) het vergunningplafond vooralsnog niet in halfjaarlijkse stappen verlaagd; wel wordt het plafond verlaagd tot het huidig aantal uitgegeven vergunningen, met daarboven een passende marge (conform besispunt 1c);***

Het advies van het DB van stadsdeel West om in Bos en Lommer het vergunningplafond niet verder te verlagen dan het huidig aantal vergunninghouders is overgenomen. In vergunninggebied West 3.1 zal het vergunningplafond vooralsnog niet in halfjaarlijkse stappen worden verlaagd. Wel wordt het plafond verlaagd tot het huidig aantal uitgegeven vergunningen, vermeerderd met een passende marge.

- ***op advies van de stadsdelen Nieuw-West, Zuid, Zuidoost en Noord is in de gebieden buiten het groot-centrum gebied voor de bepaling van het nieuwe plafond een passende marge gehanteerd bovenop het huidig aantal uitgegeven parkeervergunningen. Hierdoor zal niet direct een wachtlijst ontstaan, waarmee een groot deel van de zorgen van deze stadsdelen weggenomen kan worden;***

Omdat de DB's van Noord, Zuid en Zuidoost zorgen uiten over onder andere vervoersarmoede, tekort aan openbaar vervoer en het versterken van waterbedeffecten heeft het college besloten bij het verlagen van de vergunningplafonds (tot het huidige aantal vergunninghouders) een passende marge in acht te nemen. Hiermee wordt voorkomen dat beperkte en/of tijdelijke fluctuaties in het aantal aanvragen op korte termijn onbedoelde gevolgen hebben voor potentiële vergunninghouders (o.a. wachtlijst, overloopvergunningen en tweede vergunningen). De verwachting is met het overnemen van dit advies dan ook dat er in Nieuw-West op korte termijn geen wachtlijsten zullen ontstaan. Ook vervoersarmoede of een versterkt waterbedeffect zullen zich als gevolg van deze maatregel niet op korte termijn voordoen.

- ***op advies van de stadsdelen Nieuw West, Zuidoost en Noord wordt het beleid tot het verlagen van de vergunningplafonds expliciet beperkt tot de bestaande gebieden met fiscaal parkeren, bij het uitbreiden van het fiscale regime zal voor nieuwe (deel)vergunningengebieden een passend vergunningplafond wordt vastgesteld;***

Het beleidsvoornemen heeft alleen betrekking op de huidige fiscaal gereguleerde gebieden. Het college neemt het advies van deze stadsdelen over dat bij het uitbreiden van het fiscale regime voor die nieuwe (deel)vergunningengebieden een passend vergunningplafond wordt vastgesteld. Dat is een separaat besluit waarbij het college uiteraard duidelijk zal onderbouwen hoe het gekozen plafond tot stand is gekomen.

- ***op advies van Stadsdeel Oost wordt de suggestie overgenomen om indien vrijgekomen ruimte en middelen niet tegelijk beschikbaar komen, de vrijgekomen ruimte tijdelijk in te vullen.***

Het college ondersteunt de suggestie om indien nodig met tijdelijke invulling te werken. Dit is een goede manier om tijdelijk ruimte in te vullen, en zo te voorkomen dat plekken leeg komen te staan.

Ad 2c. Kennis te nemen van het waarschijnlijke scenario dat nieuwe wachtlijsters in (1) Centrum 1 en 2 en (2) Zuid 3.1 niet meer tijdelijk in de zogenoemde overloopgebieden (respectievelijk (1) Centrum 4 en (2) Zuid 2 en Zuid 8) kunnen parkeren, omdat in de Parkeerverordening is opgenomen dat geen overloopvergunningen meer worden verleend als het vergunningplafond in het overloopgebied is bereikt. Met een overloopvergunning kunnen 'wachtlijsters' tijdelijk parkeren in een vergunninggebied waar nog wel parkeerruimte is;

In de Parkeerverordening 2013 is in artikel 32 (weigeringsgronden), lid 4, opgenomen dat (...) een overloopvergunning wordt (...) geweigerd indien het bewonersvergunningplafond van het debetreffende vergunninggebied is bereikt. Bij een geleidelijke verlaging van het plafond is het zeer aangemelijk dat een wachtlijst ontstaat, als gevolg waarvan overloopvergunningen niet meer beschikbaar zijn. Dit geldt alleen voor nieuwe aanvragers; rechtmatig verleende vergunningen worden niet - vanwege het verlagen van het plafond of vanwege de inwerkingtreding van genoemd artikel - actief ingetrokken.

Burgemeester en wethouders voornoemd,

*Femke Halsema,
burgemeester*

*Peter Teesink,
gemeentesecretaris*