Bijlage 3: Voorstel format Fiche (Streven: Max 1 A4)

Onderwerp	
Invoering van Parkeren voor Bewoners en aangemeld Bezoek (PBB) in Centrum en de Pijp (dus geen straatparkeren voor toeristen of dagjes mensen meer in deze gebieden)	
Huidig beleid	
In het Centrum en De Pijp geldt betaald parkeren van maandag t/m zondag met een uurtarief van respectievelijk €7,50 en €6,00. Bewoners komen in aanmerking voor één parkeervergunning per huishouden, mits er geen stallingsplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn. In De Pijp kunnen bewoners een bezoekersvergunning aanvragen waarmee tegen 65% korting kan worden geparkeerd. Vergunninghouders kunnen gratis parkeren in parkeergarages: Rokin, Europarking, Stadhuisgarage, Markenhoven, Oosterdokseiland, Albert Cuypstraat, Museumpleingarage, Willemspoort, IJdok, Tolstraat en parkeergarage Heinekenplein.	
Te overwegen maatregelen (incl budget)	
Alleen bewoners en aangemeld bezoek in het Centrum en De Pijp te laten parkeren kan op twee manieren worden gerealiseerd: 1. Invoeren E9-regime (vergunninghoudersregime, ook wel belanghebbendenregime genoemd), dit valt onder de Wegenverkeerswet. 2. Invoeren selectief toegangsverbod (intelligente toegang)	
Realiseerbaarheid	
Gevolgen ***Ad.1:*** Een E-9 regime is feitelijk een parkeerverbodsregime waarbij een bewoner (of bezoeker van een bewoner) alleen nog in het gebied kan parkeren met een belanghebbendenvergunning. Het is niet mogelijk om met een fiscale maatregel een parkeerverbod in te stellen. Ook zal de handhaving moeten worden aangepast (handhaving kan alleen met Boa's) en de vergunningen die zijn uitgegeven aan bewoners en ondernemers (maar ook speciale doelgroepen, zoals stadsbrede vergunningen voor gehandicapten, hulpverleners, deelauto's en vergunningen voor mantelzorgers) zullen moeten worden omgezet. Voor het Centrum en De Pijp leidt dit in totaal jaarlijks tot meer dan €60 mln inkomstenderving (13,3 mln inkomstenderving per jaar uit parkeervergunningen, €48 mln uit kortparkeren en naheffingsaanslagen).	***Risico's*** **Ad.1** - Er zullen waterbedeffecten in de wijken rondom de 'E9-gebieden' ontstaan. - ondernemers, winkeliers, kantoren, culturele instellingen e.d. kunnen naar verwachting in mindere mate klanten ontvangen (met de auto), - er zullen allerlei aanvullende regelingen moeten worden ingevoerd, bijvoorbeeld voor aannemers / klusbedrijven. - Vergunninghouders die nu in garages parkeren die de gemeente huurt, zullen mogelijk op termijn weer op straat moeten parkeren (de vraag naar kortparkeren in garages zal immers toenemen als dat op straat niet meer is toegestaan) - De inkomsten uit belanghebbendenvergunningen zijn maximaal kostendekkend (leges) en

	opbrengsten van boetes gaan naar het Rijk. Een E9-regime is om die reden altijd verlieslatend en leidt tot meer administratieve handelingen voor de gemeente, bewoners en ondernemers.
Ad.2: Met een selectief toegangsverbod (intelligente toegang) kan een bepaald gebied afgesloten worden voor motorvoertuigen, uitgezonderd de doelgroep met een rvv-ontheffing (zoals bewoners en hun bezoekers). Momenteel loopt een pilot in een beperkt gebied (Oudezijde) waarin een aantal straten, stegen of pleinen zijn afgesloten met elektrische, verzinkbare paaltjes (vezip), slagbomen of uitneembare palen. Om zo'n gebied in te rijden is een RVV-ontheffing nodig en/of een pasje.	***Ad.2*** Om heel het Centrum en De Pijp af te sluiten is een aanzienlijk aantal toegangspoorten nodig en een forse organisatie ter verwerking van ontheffingsaanvragen, het bepalen van doelgroepen, het uitzonderingsbeleid etc.). De effectiviteit van het afsluiten van een relatief groot gebied is beperkt, vanwege de vele ontheffingen die zullen moeten worden afgegeven (bewoners, ondernemers, bezoekers van bewoners en ondernemers, hulpverleners, maar bijvoorbeeld ook bezoekers van commerciële parkeergarages). De meeste verplaatsingen in het centrumgebied zijn van bewoners en hun bezoek, naast logistieke bewegingen: allemaal verplaatsingen met een bestemming in de eventueel af te sluiten gebieden. Ook zijn mogelijk schadeclaims te verwachten van bijvoorbeeld winkeliers, ondernemers en garage exploitanten die als gevolg van een toegangsbeperking geen of minder klanten zullen ontvangen. Een uitgebreide studie is nodig om de omvang van de impact die een selectieve verbodsbepaling met zich meebrengt in beeld te krijgen (financieel en verkeerskundig). In het algemeen wordt opgemerkt dat het financieel verlieslatend is: de handhaving moet worden bekostigd, terwijl de opbrengsten van boetes naar het Rijk gaan. Opbrengsten (leges) kunnen alleen de kosten dekken die zijn gerelateerd aan de administratieve handelingen en niet de handhaving. De administratieve last zal ten slotte toenemen, voor de gemeente, maar ook voor bewoners en ondernemers.
Raakvlakken met andere portefeuilles: Een omvangrijke Inkomstenderving raakt vrijwel alle andere portefeuilles.	
Op welke termijn kunnen deze plannen worden gerealiseerd?	

