

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2662

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **Ziengs** (beiden VVD) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het Amsterdamse parkeervergunningenbeleid* (ingezonden 26 maart 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 mei 2019).

Vraag 1

Bent u beiden op de hoogte van het huidige parkeervergunningenbeleid van gemeente Amsterdam?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3

Waarom hanteert gemeente Amsterdam een discriminerend parkeerbeleid sinds juli 2017? Zou een classificatie op basis van euroklassen, conform het register van de Rijksdienst Wegverkeer (RDW), niet eerlijker zijn dan het hanteren van leeftijdseisen voor voertuigen? Zo ja, wat is daarvoor nodig? Waarom komen oldtimers die op benzine rijden niet meer in aanmerking voor een parkeervergunning in Amsterdam? Kunt u aangeven hoeveel kilometers oldtimers gemiddeld op jaarbasis rijden? Is het dan niet een zwaar middel om iemand zijn/haar hobby moeilijker te maken?

Antwoord 2, 3

Gemeenten bepalen binnen de kaders van de Gemeentewet hun beleid ten aanzien van parkeervergunningen. Voor de argumentatie voor de invoering van het parkeervergunningenbeleid van de gemeente Amsterdam en het beleid ten aanzien van oldtimers verwijs ik u graag naar het Collegebesluit en de Nota van Beantwoording «Maatregelenpakket Schone Lucht voor Amsterdam» d.d. 12 april 2016. Om de harmonisatie van milieuzones mogelijk te maken, heb ik de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) gevraagd de emissieklasse van voertuigen vast te leggen. Deze aanpassing van het kentekenregister wordt medio dit jaar voltooid. Vanuit het oogpunt van handhaving heeft de gemeente daarom gekozen voor een indeling op basis van datum eerste toelating op het

¹ <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeervergunning/schoner-parkeren/>

kentekenbewijs. Amsterdam heeft gekozen voor jaartallen die zo goed mogelijk aansluiten op de invoering van verschillende Europese emissiestandaarden.

Volgens meest recente data van het CBS reden oldtimers van 40 jaar of ouder in 2016 gemiddeld 1.700 kilometer.

Vraag 4

Vindt u het niet zonde dat iemand die in Amsterdam woont en een mooie klassieker uit de jaren «70/'80 heeft, die auto niet meer kan parkeren? Bent u op de hoogte dat dealers elders in het land hun Amsterdamse klandizie verliezen? Waarom wordt Amsterdamse autoliefhebbers de kans ontnomen om in de stad te wonen en een leuke auto met een vergunning te bezitten?

Antwoord 4

Het Amsterdamse parkeervergunningenbeleid heeft betrekking op parkeren op straat. Een inwoner van Amsterdam kan met zijn/haar oldtimer nog steeds gebruik maken van parkeergarages, waarvoor desgewenst een abonnement afgesloten kan worden.

Ik ken geen cijfers over verlies van klandizie bij dealers elders in Nederland.

Vraag 5

Deelt u de mening dat iedere auto die door de algemene periodieke keuring (apk) is gekomen en door de RDW toegelaten is, eigenlijk overal op het nationale wegennet zou moeten kunnen rijden en zeker moet kunnen parkeren? Hoeveel viezer is een oldtimer of oudere auto die geparkeerd staat ten opzichte van eentje die van meer recente datum is?

Antwoord 5

Een APK-goedgekeurde auto voldoet aan de eisen met betrekking tot de veiligheid, het milieu en de registratie en is daarmee in principe gerechtigd tot gebruik op de weg. Dit betekent echter niet dat gemeenten geen verkeersregulering of parkeerregulering mogen toepassen, zie ook vraag 6. PBL heeft in 2012 onderzoek gedaan naar de milieueffecten van oldtimers (destijds nog gedefinieerd als auto's ouder dan 25 jaar). Daaruit blijkt onder andere dat de NOx-uitstoot van benzineoldtimers fors hoger is dan die van nieuwe auto's².

Vraag 6

In hoeverre zijn gemeenten autonoom om dit allemaal zelf te regelen en hoe rechtvaardig is dit?

Antwoord 6

De Gemeentewet biedt een grondslag voor het heffen van belastingen in het kader van parkeerregulering (artikel 225) en een grondslag voor het handhaven van (parkeer)verordeningen (artikel 154). Verder volgt uit de Grondwet (artikel 124, eerste lid) en de Gemeentewet (artikelen 121 en 149) dat gemeenten in autonomie regels kunnen stellen over zaken die zij voor de huishouding van de gemeente van belang achten. Die autonome ruimte kan gebruikt worden voor (andere) regels met betrekking tot parkeerregulering zolang dit niet leidt tot strijdigheid met hogere regelgeving.

Vraag 7

Kunt u, daar de gemeente schermt met een algemeen belang van schone lucht, aangeven welke Amsterdamse straten anno 2018 nog de Europese norm voor luchtkwaliteit overschrijden?

Antwoord 7

Uit de meest recente NSL Monitoringsrapportage 2018, welke rapporteert over de luchtkwaliteit over het gepasseerde jaar 2017, blijkt dat er sprake is van overschrijdingen van de norm voor NO₂ in Amsterdam op de volgende locaties: Nassaukade, Stadhouderskade, Amsteldijk, Wibautstraat, Weesperstraat, Valkenburgerstraat, Prins Hendrikkade en langs het Oosterdok.

² https://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2012_Milieueffecten-van-oldtimers.pdf

Uit de NSL monitoringsrapportage 2019 welke eind 2019 naar uw Kamer wordt gezonden, zal blijken of er over het jaar 2018 sprake is van resterende NO₂-overschrijdingen.

Vraag 8

Wat is ervoor nodig om de Wegenverkeerswet zodanig te wijzigen dat de mogelijkheid van aanvullende eisen op gemeentelijk grondgebied kan worden aangepast? Welke concrete wetsartikelen moeten daarvoor worden aangepast? Hoe snel kan dat geregeld worden met een Kamermeerderheid?

Antwoord 8

De Wegenverkeerswet heeft ten doel het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg. Gelet op voornoemde doelen ligt het niet voor de hand om de Wegenverkeerswet te wijzigen