

Voordracht voor de raadsvergadering van 11 december 2024

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Agendapunt 26

Datum besluit College van B en W van 22 oktober 2024

Onderwerp

Vaststellen van de Parkeerverordening Amsterdam 2025

De gemeenteraad van Amsterdam besluit

1. De Parkeerverordening Amsterdam 2025, zoals opgenomen in bijlage 1, vast te stellen. De belangrijkste punten zijn:

a. Het vereenvoudigen van de parkeerregelgeving. De Parkeerverordening 2013 en de Verordening parkeerbelastingen Amsterdam 2024 worden geïntegreerd tot de nieuwe Parkeerverordening Amsterdam 2025;

b. Het toevoegen van de voertuigcategorie M1 (personenauto) aan de vereisten van een gebiedsgebonden autodeelvergunning. Hiermee worden de eisen van de gebiedsgebonden autodeelvergunning op dit punt gelijkgetrokken met de eisen van een stadsbrede autodeelvergunning;

c. Het laten vervallen van het vereiste dat een autodeelorganisatie houder moet zijn van een voertuig;

d. Het verruimen van de herhuisvestersregeling;

e. Het indexeren van de parkeervergunningtarieven met 3,5%;

f. Het indexeren van de kortparkeertarieven met 3,5%;

g. Het verhogen van het tarief van de naheffingsaanslag van € 76,70 naar € 78,50;

h. Het vaststellen van het tarief voor het plaatsen van een wielklem op € 158,00;

- i. Het aanscherpen van de schoner parkeren regeling voor de verlening van een parkeervergunning. Dieselvoertuigen met een emissieklasse 5 of hoger en benzine- en andere fossiel aangedreven voertuigen met een emissieklasse van 4 of hoger komen vanaf 1 januari 2025 in aanmerking voor een parkeervergunning;
- j. Het gelijktrekken van het parkeertarief in de Sluisbuurt, Baaibuurten en omgeving Diemerzeedijk met naastgelegen Sportheldenbuurt van € 2,80 naar € 4,04 per uur;
- k. De verplaatsing van 25 adressen aan het Nieuwendammer Molenpad en -Sluispad van het vergunninggebied Noord-7 naar het vergunninggebied Noord-10;
- l. Herstel omissie invoeren betaald parkeren bij sportpark Durgerdam, conform raadsbesluit van 24 april 2024;

2. Kennis te nemen dat het college van B en W vernieuwde nadere parkeerregelgeving vaststelt die voortvloeit uit de Parkeerverordening Amsterdam 2025.

Wettelijke grondslag

Artikel 149 van de Gemeentewet

De raad maakt de verordeningen die hij in het belang van de gemeente nodig oordeelt.

Artikel 160, eerste lid, van de Gemeentewet

a. Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

b. Het college is bevoegd beslissingen van de raad voor te bereiden en uit te voeren, tenzij bij of krachtens de wet de burgemeester hiermee is belast.

Artikel 216 van de Gemeentewet

De raad besluit tot het invoeren, wijzigen of afschaffen van een gemeentelijk belasting door het vaststellen van een belastingverordening.

Artikel 225, eerste lid, onder a en b, van de Gemeentewet

In het kader van de parkeerregulering kunnen de volgende belastingen worden geheven:

- a. een belasting ter zake van het parkeren van een voertuig op een bij de belastingverordening dan wel krachtens de belastingverordening in de daarin aangewezen gevallen door het college te bepalen plaats, tijdstip en wijze;
- b. een belasting ter zake van een van gemeentewege verleende vergunning voor het parkeren van een voertuig op de in die vergunning aangegeven plaats en wijze.

Bestuurlijke achtergrond

Parkeerverordening 2013

Op 3 april 2013 is de Parkeerverordening 2013 vastgesteld. Jaarlijks werden wijzigingen aangebracht om deze verordening te actualiseren.

Verordening parkeerbelastingen Amsterdam 2024

Bij raadsbesluit van 20 december 2023 is de Verordening parkeerbelastingen Amsterdam 2024 vastgesteld. Op 24 april 2024 heeft de gemeenteraad deze verordening per 1 juli 2024 gewijzigd (Gemeentebld 2024, 208686). In deze verordening zijn de gebieden opgenomen waar betaald parkeren geldt en wat de vergunninggebieden en -tarieven zijn. Jaarlijks werd deze verordening opnieuw vastgesteld met daarin de belangrijkste wijziging van de parkeervergunningtarieven en het tarief van de naheffingsaanslag voor het komende jaar.

Indexering van de vergunningtarieven

Bij de vaststelling van de Verordening Parkeerbelastingen 2020 op 19 december 2019 heeft de raad bepaald dat de vergunningtarieven jaarlijks worden geïndexeerd.

Verhoging van het tarief van de naheffingsaanslag

Het wettelijk maximumtarief voor de naheffingsaanslag is voor 2025 in het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen vastgesteld op € 78,80 (Staatscourant 2024, 27815).

Onderbouwing besluit

Ad 1. De Parkeerverordening Amsterdam 2025, zoals opgenomen in bijlage 1, vast te stellen. De belangrijkste punten zijn:

- a. Het vereenvoudigen van de parkeerregelgeving. De Parkeerverordening 2013 en de Verordening parkeerbelastingen Amsterdam 2024 worden geïntegreerd tot de nieuwe Parkeerverordening Amsterdam 2025.

Waarom zijn de parkeerverordeningen geïntegreerd?

De kaders voor het fiscaal parkeren zijn in de Parkeerverordening 2013 en Verordening parkeerbelastingen Amsterdam 2024 vastgesteld. In de Parkeerverordening 2013 zijn verschillende soorten parkeervergunningen vastgesteld en in de Verordening parkeerbelastingen Amsterdam 2024 zijn onder andere de tarieven van de parkeervergunningen en tijdgebonden parkeerrechten vastgesteld. De kaders uit deze verordeningen zijn nader uitgewerkt in nadere besluiten. Doordat er twee verordeningen zijn waarin de kaders voor het fiscaal parkeren zijn vastgesteld en er verschillende nadere besluiten zijn waarin de kaders uit deze verordeningen nader zijn uitgewerkt, wordt de huidige parkeerregelgeving ingewikkeld bevonden. Niet alleen gemeenteambtenaren hebben moeite om de geldende parkeerregels te vinden, maar ook juristen en rechters. Dit komt doordat de twee verordeningen elkaar deels overlappen, naar elkaar verwijzen en er meerdere nadere besluiten zijn.

Daarom is ervoor gekozen om de parkeerregelgeving zo veel mogelijk beleidsarm te vereenvoudigen, zodat de parkeerregels voor bijvoorbeeld burgers makkelijk zijn te vinden en te begrijpen. Door de integratie van de Parkeerverordening 2013 en Verordening parkeerbelastingen Amsterdam 2024 is de technische complexiteit van de parkeerregelgeving verminderd. Zo is het niet meer nodig om onderling te verwijzen tussen twee verordeningen. De kans op fouten, bijvoorbeeld omdat er vergeten is om een verwijzing op te nemen of aan te passen, is afgenomen. Verder hoeft er in plaats van twee slechts één verordening te worden aangepast. Bij de jaarlijkse wijzigingsverordening waarbij o.a. de jaarlijkse tariefswijzigingen worden doorgevoerd, hoeven bij de vereenvoudigde parkeerverordening alleen de relevante bijlagen opnieuw te worden vastgesteld.

Ook is door de integratie van deze verordeningen een overzicht gecreëerd waar een doelgroepenbenadering leidend is. De parkerende Amsterdammer en bezoekers van Amsterdam staan centraal. Dit houdt in dat de opbouw van deze verordening de verschillende doelgroepen volgt en daarin steeds de relevante informatie voorop stelt. Voor bewoners, bedrijven, andere organisaties en bezoekers is de plaats, het tijdstip en de wijze van parkeren van belang en daarom is dit als uitgangspunt genomen bij de vereenvoudiging van de parkeerregelgeving.

Zoals hierboven aangegeven, bevat deze parkeerverordening zo min mogelijk beleidswijzigingen. De regelgeving is wel geactualiseerd. De meest recente aangenomen (beleids)wijzigingen en de ambtelijk gehanteerde werkwijzen die geschikt waren voor codificatie zijn meegenomen in het ontwerp van deze parkeerverordening. Ook zijn bepaalde onduidelijkheden en omissies in de regelgeving hersteld.

Opbouw Parkeerverordening Amsterdam 2025

Zoals aangegeven, is een doelgroepenbenadering leidend in de opbouw van deze parkeerverordening. Op hoofdlijnen bevat de verordening de volgende onderdelen.

Hoofdstuk 1 van de parkeerverordening bevat de inleidende bepalingen, zoals de begripsbepalingen en het toepassingsbereik. Hierop volgend worden regels gesteld over fiscaal parkeren. Het algemene straatparkeerregime wordt in paragraaf 2 geregeld. Hiervoor gelden tarieven voor verschillende tariefgebieden. Indien dit belastbare feit wordt omgezet in het belastbare feit vergunningparkeren dient te worden gekeken naar de gestelde regels in paragraaf 3. In dit hoofdstuk zijn in paragraaf 4 regels gesteld over vergunningen die korting geven op de heffing ter zake van het algemene straatparkeerregime. Tot slot worden in paragraaf 5 regels gesteld over de gevolgen van wanbetalen.

In hoofdstuk 2 zijn vervolgens algemene bepalingen over vergunningen opgenomen.

Hoofdstukken 3 tot en met 7 bevatten steeds regels over vergunningverlening aan een specifieke doelgroep. Hoofdstuk 3 ziet op vergunningen voor bewoners. Hoofdstuk 4 ziet op vergunningen voor bedrijven. Hoofdstuk 5 ziet op vergunningen voor bijzondere organisaties. Hoofdstuk 6 ziet op vergunningen voor autodeelorganisaties. Tot slot ziet hoofdstuk 7 op vergunningen voor gehandicapten. Elk van deze hoofdstukken regelt – indien van toepassing – per doelgroep aan welke voorwaarden moet worden voldaan om de vergunning aan te kunnen vragen. Op basis waarvan het college de vergunning kan weigeren, de geldigheidsduur van de vergunning, de betalingstermijn van de verschuldigde parkeerbelasting, hoeveel vergunningen per vergunninggebied kunnen worden verleend en hoeveel vergunningen per adres of organisatie kunnen worden verleend. Er is in de parkeerverordening voor gekozen om de weigeringsgronden die waren opgenomen in artikel 32 van de Parkeerverordening 2013 overzichtelijk te categoriseren per doelgroep en vergunning.

In hoofdstuk 3 zijn naast de vergunning voor bewoners ook regels gesteld voor de bewoner die een vergunning aanvraagt voor een mantelzorger en over de aanvraag van een vergunning om bezoekers met korting te laten parkeren. Deze verschillende soorten vergunningen worden allemaal aangevraagd door een bewoner en horen daarom thuis in dit hoofdstuk. Naast de hiervoor besproken opgenomen regels over vergunningverlening die voor elke soort vergunning zijn opgenomen in eenzelfde stramen, zijn er voor de vergunning voor bewoners regels gesteld over een aantal bijzondere situaties waarin de weigeringsgronden van het college niet van toepassing zijn.

In hoofdstuk 4 zijn naast regels voor bedrijven ook specifieke regels opgenomen voor de aanvraag van een vergunning door een ambulante handelaar of markthandelaar. Er is sprake van eenzelfde vergunning, maar aan een ambulante handelaar of markthandelaar kunnen extra eisen worden gesteld. Net als in hoofdstuk 3 zijn regels opgenomen over een aantal bijzondere situaties waarin de weigeringsgronden van het college niet van toepassing zijn.

In hoofdstuk 5 zijn regels gesteld over verschillende bijzondere organisaties. Dit zijn sportorganisaties, volkstuincomplexen, hulpverleners of hulpverleningsinstellingen en maatschappelijke organisaties.

In hoofdstuk 6 is een onderscheid gemaakt in autodeelorganisaties en autodeelorganisaties die inzetten op stadsbreed autodelen.

In hoofdstuk 7 zijn regels gesteld over vergunningen voor personen en instellingen met een geldige Europese gehandicaptenparkeerkaart. Hoofdstuk 8 bevat een strafbepaling en een bepaling die ziet op toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de parkeerverordening.

In hoofdstuk 9 zijn een aantal slotbepalingen opgenomen. Dit betreft onder meer een experimenteerbepaling en een hardheidsclausule.

Tot slot zijn een aantal overgangsbepalingen opgenomen ten aanzien van gelijkstelling van belastbare feiten, afwikkeling van aanvragen, afwikkeling van bezwaarschriften en de geldigheid van wachtlijsten die zijn ontstaan of ingediend vóór de inwerkingtreding van deze parkeerverordening.

Bij deze parkeerverordening zijn een aantal bijlagen gevoegd. Het gaat dan met name om bijlagen bij hoofdstuk 1, waarin de fiscale onderwerpen zijn geregeld. Een toelichting bij de bijlagen is opgenomen in de artikelsgewijze toelichting.

b. Het toevoegen van de voertuigcategorie M1 (personenauto) aan de vereisten van een gebiedsgebonden autodeelvergunning. Hiermee worden de eisen van de gebiedsgebonden autodeelvergunning op dit punt gelijkgetrokken met de eisen van een stadsbrede autodeelvergunning.

Voor de stadsbrede autodeelvergunning geldt dat deze alleen wordt verleend aan volledig emissie- en uitstootvrije voertuigen met een voertuigclassificatie M1 (personenauto). Voor de gebiedsgebonden autodeelvergunning zijn geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van emissievrije voertuigen. Ook is er geen voertuigclassificatie opgenomen ten aanzien van de gebiedsgebonden autodeelvergunning. Het niet opnemen van een voertuigclassificatie is een omissie in de regelgeving voor de gebiedsgebonden autodeelvergunning.

Ten tijde van het opnemen van de autodeelvergunning in de Parkeerverordening 2013 was er geen reden om een voertuigclassificatie op te nemen, omdat deelauto's altijd personenauto's waren. Nu worden ook autodeelvergunningen aangevraagd voor voertuigen met andere voertuigclassificaties. Beleidsmatig stimuleert de gemeente deelauto's omdat hiermee het aantal privéauto's op straat kan worden teruggedrongen. Voor andere voertuigen zoals lichte elektrische voertuigen (voertuigclassificatie L6 en L7) en bedrijfsvoertuigen (voertuigclassificatie N1) geldt dat nu nog niet duidelijk is of het deelaanbod hiervan ook het aantal privéauto's op straat terugdringt.

Gebiedsgebonden autodeelvergunningen die zijn verleend aan voertuigen met een andere voertuigclassificatie dan M1 zullen niet worden ingetrokken. Als de aanvraag voor een vergunning voor 1 januari 2025 is gedaan, dan wordt de vergunning verleend onder de voorwaarden van de Parkeerverordening 2013.

Bij het opstellen van beleid voor deelmobiliteit zal bepaald worden of autodeelvergunningen voor alle voertuigclassificaties beschikbaar komen.

c. Het laten vervallen van het vereiste dat een autodeelorganisatie houder moet zijn van een voertuig.

Door het verder automatiseren van het wisselen van kentekens in het vergunningensysteem hoeft er bij een kentekenwissel door een autodeelorganisatie niet meer gecontroleerd te worden wie de houder is van het voertuig. Autodeelorganisaties kunnen vanaf 1 januari 2025 een kenteken real-time wisselen in het vergunningensysteem. De overige geldende eisen voor een autodeelvoertuig, zoals de voertuigclassificatie M1, worden geautomatiseerd gecontroleerd. Door het schrappen van de houderschapseis wordt het wisselen van kentekens sneller en gebruiksvriendelijker voor de aanvrager. Voor bedrijfsvergunningen wordt bij het wisselen van kentekens reeds succesvol gebruik gemaakt van deze systematiek. Gezien de bedrijfsbelangen van autodeelorganisaties wordt de kans op misbruik, waarbij een voertuig dat niet van die autodeelorganisaties is op de vergunning wordt aangemeld, zeer klein geschat.

d. Het verruimen van de herhuisvestersregeling.

Volgens de Parkeerverordening 2013 kunnen herhuisvesters (bewoners die wegens de stedelijke vernieuwing (sloop/nieuwbouw) van een project gedwongen moeten verhuizen) alleen hun parkeervergunning behouden als zij wegens de stedelijke vernieuwing terugkeren naar een nieuwbouwwoning van hetzelfde project. Verhuist een herhuisvester naar een nieuwbouwwoning buiten het project of naar een andere buurt, dan heeft de herhuisvester geen recht meer op een parkeervergunning. De huidige regelgeving zorgt voor veel onrust onder bewoners. Bewoners hebben voor het behoud van hun parkeervergunning een beperkte keus in aanbod van woningen en blijven hierdoor langer dan nodig in hun woning wonen die in (zeer) slechte staat is. Om de doorstroom van de herhuisvestigingsopgave te versoepelen en de herhuisvesters tegemoet te komen, wordt er sinds 26 maart 2024 op grond van de hardheidclausule afgeweken van deze regels.

Deze versoepeling wordt in de nieuwe parkeerverordening opgenomen. De bewoner, die vanwege een project tot stedelijke vernieuwing verhuist, hoeft voor behoud van het recht op de parkeervergunning niet meer terug te keren naar hetzelfde project. De bewoner behoudt het recht op de parkeervergunning als de bewoner terugkeert in een nieuwbouwwoning in hetzelfde stadsdeel.

Ook wordt er in de parkeerverordening een overgangsbepaling voor herhuisvesters opgenomen voor de gebieden waar nu nog geen betaald parkeren op straat is ingevoerd. Een bewoner die als gevolg van stedelijke vernieuwing uit een gebied verhuist waar nu nog geen betaald parkeren is ingevoerd en na het invoeren van betaald parkeren terugverhuist naar een nieuwbouwwoning in hetzelfde stadsdeel kan aanspraak maken op een parkeervergunning. De voorwaarde is dat deze bewoner voor de verhuizing houder moet zijn van een voertuig.

e. Het indexeren van de parkeervergunningtarieven met 3,5%.

Bij de vaststelling van de Verordening Parkeerbelastingen 2020 op 19 december 2019 heeft de raad bepaald dat de vergunningtarieven jaarlijks worden geïndexeerd. Voor de vergunningtarieven is – conform de Voorjaarsnota 2023 – besloten uit te gaan van de indexen uit het Centraal Economisch plan uit maart 2024 van het CPB. Voor 2025 betekent dit dat de vergunningtarieven worden geïndexeerd met 3,5%.

Tabel 1 was/wordt tabel tarief eerste bewonersvergunning en bedrijfsvergunning (tarief per zes maanden)

	2024		2025	
Vergunninggebied	BEWONERS- VERGUNNING	BEDRIJFS- VERGUNNING	BEWONERS- VERGUNNING	BEDRIJFS- VERGUNNING
Centrum 1 t/m 3	€ 315,60	€ 504,98	€ 326,65	€ 522,63
Centrum 4 (Oostelijke Eilanden)	€ 186,29	€ 298,07	€ 192,81	€ 308,50
Haven (Westpoort 2) (Minervahaven)	€ 186,29	€ 298,07	€ 192,81	€ 308,50
Nieuw-West 1, 2, 7, 8, 9	€ 37,29	€ 59,67	€ 38,60	€ 61,76
Nieuw-West 3 t/m 5 Westpoort 1)	€ 55,07	€ 88,11	€ 57,00	€ 91,20
Nieuw-West 6 (Geuzenveld)	€ 17,21	€ 27,54	€ 17,81	€ 28,50
Noord 1 t/m 14	€ 17,21	€ 27,54	€ 38,60	€ 61,75
Oost 1 t/m 18	€ 186,29	€ 298,07	€ 192,81	€ 308,50
West 7 t/m 10 (Westerpark), West 11 (Oud-West)	€ 186,29	€ 298,07	€ 192,81	€ 308,50
West 1 en 2 (De Baarsjes) en West 3 t/m 5 (Bos en Lommer)	€ 186,29	€ 298,07	€ 192,81	€ 308,50
West-6 (Kolenkit) vanaf 2023	€ 55,07	€ 88,12	€ 57,00	€ 91,20
West 12 (Westpoort 3)	€ 55,07	€ 88,11	€ 57,00	€ 91,20
Zuid 3 en 8	€ 186,29	€ 298,07	€ 192,81	€ 308,50
Zuid 1, 2 en 5	€ 186,29	€ 298,07	€ 192,81	€ 308,50
Zuid 4 (rivierenbuurt)	€ 186,29	€ 298,07	€ 192,81	€ 308,50
Zuid 6 en 7	€ 55,07	€ 88,11	€ 57,00	€ 91,20
Zuidoost 1 t/m 4	€ 37,29	€ 59,67	€ 38,60	€ 61,76
Weesp 1, 2, 4 en 5	€ 26,30	€ 42,08	€ 27,22	€ 43,55

f. Het indexeren van de kortparkeertarieven met 3,5%.

In de retrace VJN 2023 heeft het college ingestemd met het 'jaarlijks indexeren van het programmabudget stadsverbetering, stadsbehoud en kosten voor inning van handhaving van parkeren'. Dit betekent dat vanaf 2025 ook de kortparkeertarieven worden geïndexeerd. De indexatie van de kortparkeertarieven volgt na de harmonisatie van de tarieven van juli 2023. De afspraken uit het coalitieakkoord worden hiermee niet geschonden. In het coalitieakkoord staat: "(de) straattarieven worden verder geharmoniseerd, waarbij de doelstelling is dat het hoogste tarief niet stijgt – *tenzij door indexering*".

In de retraite VJN2024 is besloten om bij de indexatie van onze eigen inkomsten bij de Begroting 2025 en volgende uit te gaan van de indexen uit het Centraal Economisch Plan uit maart van het CPB. Ten behoeve van de parkeerbelastingtarieven wordt voor 2025 uitgegaan van een index van 3,5%.

Voor de kortparkeertarieven wordt voorgesteld om niet af te ronden. Afronding leidt tot onbedoeld afwijkende indexatie, omdat dan gewogen moet worden naar rato van het aantal keer (per jaar) dat een betreffend tarief door een parkeerder betaald wordt. Dat is niet goed mogelijk en wordt daarom afgeraden. Overigens passen de gemeenten Rotterdam en Utrecht ook geen afronding toe op de tarieven van kortparkeren op straat.

Voor de indexering voor 2026 en de daaropvolgende jaren wordt opnieuw uitgegaan van de niet-afgeronde uurtarieven. Op basis van deze systematiek worden de uurtarieven voor 2025 als volgt:

	2024	2025
Tariefgebied	Uurtarief	+3,5%
Tariefgebied 1	€ 7,50	€ 7,76
Tariefgebied 2	€ 6,50	€ 6,73
Tariefgebied 3	€ 5,00	€ 5,18
Tariefgebied 4	€ 3,90	€ 4,04
Tariefgebied 6	€ 2,80	€ 2,90
Tariefgebied 7	€ 1,60	€ 1,66
Tariefgebied 8	€ 1,20	€ 1,24
Tariefgebied 8p (P+R Weesp)	€ 7,50	€ 7,76
Tariefgebied 7 (flat-rate/Noord)	€ 1,60 voor de eerste 180 minuten of een gedeelte daarvan, daarna € 1,60 per 60 minuten	€ 1,66 voor de eerste 180 minuten of een gedeelte daarvan, daarna € 1,66 per 60 minuten

Deze geïndexeerde tarieven werken vervolgens volgens een standaardberekening door in de tarieven voor de bezoekersvergunning, kraskaartvergunning, dag- en avondkaart en ondernemersjaar kaarten.

g. Het verhogen van het tarief van de naeffingsanslag van € 76,70 naar € 78,50.

Het wettelijk maximumtarief voor de naheffingsaanslag is voor 2025 in het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen vastgesteld op € 78,80 (Staatscourant 2024, 27815). Het wettelijk maximum wordt voor 2025 niet gehaald. Dit komt doordat de rechtbank Amsterdam in een rechtszaak over de hoogte van het tarief van de naheffingsaanslag in 2021, waarvan de uitspraak dit voorjaar was, een aantal door gemeente opgevoerde kosten niet passend oordeelde. Dat had voor het tarief van 2021 geen gevolgen, omdat de kosten nog beduidend hoger waren dan het wettelijk maximum voor dat jaar.

De parkeerdienstverlener verwacht, onder invloed van het nieuwe contract en de uitbreidingen van betaald parkeren, beduidend meer naheffingsaanslagen op te leggen dan de laatste jaren. Daarnaast mag een deel van de kosten, onder invloed van genoemde uitspraak niet meer meegeteld worden. Dit leidt ertoe dat de totale kosten gedeeld door het aantal verwachte naheffingsaanslagen tot een prijs per naheffingsaanslag van € 78,50.

Overigens lopen nog meerdere rechtszaken over de kostenopbouw van de tarieven voor naheffingsaanslagen voor 2022 en 2023 bij het Gerechtshof. Het Hof heeft de behandeling hiervan opgeschort in afwachting van een uitspraak van de Hoge Raad op dit onderwerp in een zaak tegen de gemeente Den Haag.

h. Het vaststellen van het tarief voor het plaatsen van een wielklem op € 158,00.

In het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen worden regels gegeven welke kosten in rekening mogen worden gebracht bij het plaatsen en verwijderen van de wielklem. Indien dit niet in eigen beheer gebeurt mogen alleen die kosten in rekening worden gebracht die door de parkeerdienstverlener in rekening worden gebracht. Voor 2025 is dit bedrag € 158,00.

i. Het aanscherpen van de schoner parkeren regeling voor de verlening van een parkeervergunning. Dieselloertuigen met een emissieklasse 5 of hoger en benzine- en andere fossiel aangedreven voertuigen met een emissieklasse van 4 of hoger komen vanaf 1 januari 2025 in aanmerking voor een parkeervergunning.

Conform het collegebesluit van 17 september 2024 is in bijgevoegde Parkeerverordening de emissieklasse voor zowel diesel- als benzine auto's aangescherpt van respectievelijk Euro-3 en Euro-0 naar Euro-5 en Euro-4. Dit betekent dat geen parkeervergunningen meer worden verleend voor auto's die een lagere emissieklasse hebben. Voor dieselloertuigen wordt hiermee aangesloten op de milieuzone binnen de Ring-A10, die vanaf 1 januari 2025 wordt aangescherpt naar emissieklasse 5 en hoger.

In de schoner parkeren regeling gelden overgangsbepalingen. Zo gelden de huidige en aangescherpte emissie-eisen niet in gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit betekent dat aanvragen voor een parkeervergunning in een gebied waar betaald parkeren voor het eerst van

kracht wordt, niet getoetst worden aan emissie-eisen. Ook aanvragers die voor 1 januari 2025 op de wachtlijst staan, vallen niet onder de aangescherpte schoner parkeren regeling. Verleende parkeervergunningen worden niet ingetrokken voor voertuigen die niet aan de nieuwe milieueisen voldoen.

In de periode van 22 april tot en met 10 juni 2024 kon gereageerd worden op het beleidsvoornemen. De reacties onderschrijven op hoofdlijnen het voornemen om de luchtkwaliteit te verbeteren, maar er zijn zorgen over de impact op Amsterdammers met een laag inkomen. Het college heeft het beleidsvoornemen daarom aangepast en de milieu-eisen voor benzine- en andere koolstofhoudende voertuigen (behalve dieselloertuigen) verlaagd (ten opzichte van beleidsvoornemen) naar emissieklasse 4 of hoger (dit was emissieklasse 5). De milieu-eisen voor dieselloertuigen blijft hetzelfde als het beleidsvoornemen. In de bijgevoegde Nota van Beantwoording zijn alle inspraakreacties terug te vinden.

j. Het gelijktrekken van het parkeertarief in de Sluisbuurt, Baaibuurten en omgeving Diemerzeedijk met naastgelegen Sportheldenbuurt van € 2,80 naar € 4,04 per uur.

Door het gelijktrekken van het tarief in de Sluisbuurt, Baaibuurt Oost en -West en omgeving Diemerzeedijk (nu € 2,80 per uur) naar het tarief van de naastliggende Sportheldenbuurt (€ 4,04 per uur (*)) wordt voorkomen dat een 'waterbedeffect' ontstaat door bezoekers die een bestemming hebben in de Sportheldenbuurt maar hun auto elders parkeren vanwege een lager parkeertarief. Met het gelijktrekken van het tarief naar € 4,04 (*) is het parkeertarief op heel het Zeeburgereiland en IJburg hetzelfde. Vanwege de uitbreidingen van het betaald parkeren in Nieuw-West, Zuidoost en Noord zal het hogere tarief vanaf 7 april 2025 in werking treden.

Het stadsdeelbestuur van Oost heeft hierop op 2 oktober 2024 als volgt positief geadviseerd: "Stadsdeel Oost is volop in ontwikkeling, in verschillende gebieden worden nieuwe woningen gebouwd. Dit betekent ook dat tijdig het parkeerbeleid aangepast moet worden aan de nieuwe of toekomstige situatie. Aanpassen van het beleid kost tijd en dat willen we niet pas doen als er feitelijk problemen ontstaan in de openbare ruimte. De voorgestelde wijzigingen zijn vooraf uitgebreid met het stadsdeel besproken en we kunnen daarom ook op alle voorstellen positief adviseren".

(*) *prijspeil 2025.*

k. De verplaatsing van 25 adressen aan het Nieuwendammer Molenpad en -Sluispad van het vergunninggebied Noord-7 naar het vergunninggebied Noord-10.

De adressen aan het Nieuwendammer Molenpad, het Nieuwendammer Sluispad en de Nieuwendammerdijk 273, 275, 277 en 279 worden afgesplitst van Noord-7 en toegevoegd aan Noord-10. Deze adressen zijn bij de uitbreiding van betaald parkeren in 2019 toegevoegd aan Noord-7 om de bewoners de keus te bieden tussen parkeren op de Nieuwendammerdijk of in Tuindorp Nieuwendam. De bewoners van deze adressen parkeren in de praktijk vrijwel uitsluitend in Tuindorp Nieuwendam (vergunninggebied Noord-10). Deze grensaanpassing was al opgenomen in de Nota van Beantwoording 'Uitbreiden betaald parkeren in Noord' (raadsbesluit 24 april 2024), maar nog niet verwerkt in de regelgeving. Met de bijgevoegde Parkeerverordening wordt dit hersteld.

I. Herstel omissie invoeren betaald parkeren bij sportpark Durgerdam, conform raadsbesluit van 24 april 2024.

In de raadsvergadering van 24 april 2024 heeft de gemeenteraad besloten om betaald parkeren in te voeren in heel stadsdeel Noord, inclusief Sportpark Durgerdam. Dit laatste is echter per abuis niet in de regelgeving opgenomen. In de voorliggende Parkeerverordening is dit hersteld. Sportpark Durgerdam wordt onderdeel van vergunninggebied Noord-11.

Ad 2. Kennis te nemen dat het college van B en W vernieuwde nadere parkeerregelgeving vaststelt die voortvloeit uit de Parkeerverordening Amsterdam 2025.

In de Nadere regels Parkeerverordening Amsterdam 2025 wordt een aantal onderwerpen nader uitgewerkt die zijn geregeld in de Parkeerverordening Amsterdam 2025.

In de nadere regels worden de volgende besluiten geïntegreerd:

- Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening 2013 Amsterdam juli 2024;
- Uitvoerings- en aanwijzingsbesluit parkeerbelasting Amsterdam juli 2024;
- Uitvoeringsbesluit stadsbrede autodeelvergunningen Amsterdam 2024;
- Uitvoeringsbesluit garageparkeren vergunninghouders Amsterdam 2024;
- Uitvoeringsbesluit autodeelvergunningen Amsterdam;
- Uitvoeringsbesluit hulpverlenersvergunning 2018 op basis van artikel 15 lid 4 Parkeerverordening 2013;
- Uitvoeringsbesluit Autodeelorganisaties Amsterdam;
- Uitvoeringsbesluit eisen milieuparkeervergunning;
- Uitvoeringsbesluit milieueisen stadsbrede milieuparkeervergunning Parkeerverordening.

Net als de Parkeerverordening Amsterdam 2025 zijn met de Nadere regels Parkeerverordening Amsterdam 2025 geen wezenlijke beleidswijzingen beoogd. Met de integratie van de verschillende uitvoeringsbesluiten in één besluit is in lijn met de parkeerverordening een vereenvoudiging beoogd.

Opbouw Nadere regels Parkeerverordening Amsterdam 2025

De opbouw van de nadere regels sluit aan bij de opbouw van de parkeerverordening. De nadere regels bevat op hoofdlijnen de volgende onderdelen.

Hoofdstuk 1 van de nadere regels ziet op de heffing en het voldoen van de parkeerbelasting en werkt nader uit op welke plaats, op welke tijden en tegen welke tarieven kan worden geparkeerd. Dit wordt uitgewerkt voor bepaalde gebieden, zoals uitgewerkt in deeltariefgebieden, maar er worden ook nadere regels gesteld over parkeren op bepaalde (feest)dagen. Ook wordt uitgewerkt hoe gebruik moet worden gemaakt van parkeerapparatuur. Tot slot zijn regels uitgewerkt met betrekking tot de naheffingsaanslag en het aanbrengen en verwijderen van een wielklem.

Hoofdstuk 2 van de nadere regels ziet op parkeervergunningen in het algemeen. De deelvergunninggebieden worden hier vastgesteld en zijn opgenomen in een overzicht in bijlage II van het besluit. Daarnaast is vastgesteld hoeveel vergunningen maximaal kunnen worden verleend per (deel)vergunninggebied. Daarnaast is nader uitgewerkt in welke gebieden al dan niet een vergunning kan worden aangevraagd zonder het opgeven van een vast kenteken. Ook zijn enkele uitbreidingen en beperkingen van de geldigheid van parkeervergunningen opgenomen. Beperkingen van de geldigheid van vergunningen zijn uitgewerkt in bijlage IV waarin specifiek wordt aangegeven op welke tijden in bepaalde gebieden bepaalde vergunningen niet geldig zijn. In paragraaf 5 van dit hoofdstuk staan nadere regels over de aan te wijzen overloopgebieden.

De hoofdstukken 3 tot en met 6 bevatten ieder een uitwerking van nadere regels over vergunningverlening voor een specifieke doelgroep. Hoofdstuk 3 ziet op vergunningen voor bewoners. Hoofdstuk 4 ziet op vergunningen voor bedrijven. Hoofdstuk 5 ziet op vergunningen voor maatschappelijke organisaties. Tot slot ziet hoofdstuk 6 op vergunningen voor autodelen. Elk van deze hoofdstukken werkt nader uit hoeveel vergunningen per adres, bedrijf of organisatie kunnen worden verleend en of bepaalde verleende vergunningen op dat aantal in mindering worden gebracht.

In hoofdstuk 3 worden ook nadere regels gesteld over bezoekerskorting die bewoners kunnen krijgen en in hoofdstuk 4 worden ook nadere regels uitgewerkt voor ambulante handelaars en markthandelaars. Hoofdstuk 5 stelt nadere regels voor sportorganisaties, volkstuincomplexen, hulpverleners en maatschappelijke organisaties. Naast de regels over het aantal te verlenen vergunningen wordt voor een vergunning voor een professionele zorg- of hulpverlenersinstelling een lijst vastgesteld welke instelling hiervoor in aanmerking kan komen.

In hoofdstuk 6 worden nadere voorwaarden gesteld aan autodeelorganisaties en worden regels gesteld over gegevensdeling over het gebruik van deelauto's. Dit wordt apart geregeld voor gebiedsgebonden autodeelvergunningen en stadsbrede autodeelvergunningen.

De bijlagen die zijn opgenomen bij de nadere regels bevatten belangrijke informatie in aanvulling op de bepalingen. In de artikelen wordt steeds verwezen naar de betreffende bijlage. Bijlage I bevat de uitwerking van de deeltariefgebieden. In bijlage II zijn de verschillende deelvergunninggebieden

vastgesteld met een beschrijving. Bijlage III bevat het maximaal aantal te verlenen parkeervergunningen per vergunning- of deelvergunninggebied. Bijlage IV bevat de gebieden waar een parkeervergunning beperkt geldig is. In bijlage V zijn de overloopgebieden opgenomen en in bijlage VI zijn het maximaal aantal te verlenen vergunningen voor overloopgebieden opgenomen. Bijlage VII bevat het maximaal aantal te verlenen vergunningen voor bedrijven en bijlage VIII bevat de normering voor het aantal per werknemers te verlenen maatschappelijke vergunningen. Tot slot bevat bijlage IX de mogelijkheden en voorwaarden voor parkeren met een vergunning in een parkeergarage.

Participatie

Niet van toepassing.

Financiële onderbouwing

Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T + 1	Jaar T + 2	Jaar T + 3
1. Indexering tarieven gebiedsuitbreiding Noord en Sloterdijk	1	S	€ 0	€ 120000	€ 766800	€ 1402500
3. Tarief aanpassing Sluisbuurt / Zeeburgereiland	1	S	€ 0	€ 37500	€ 51750	€ 53560
2. Aanpassing Tarief wielklem	1	S	€ 0	€ 20000	€ 20000	€ 20000
Totale Baten			€ 0	€ 177500	€ 838550	€ 1476060

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T + 1	Jaar T + 2	Jaar T + 3
4. Aanpassing tarief wielklem	2	S	€ 0	€ 20000	€ 20000	€ 20000
Totale Lasten			€ 0	€ 20000	€ 20000	€ 20000

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting

Ad 1: De indexering van de vergunningentarieven, kortparkeertarieven en naheffingsaanslagen is al doorgevoerd in de begroting 2025 tot en met 2028. Dit betreft de besluitpunten e, f en g. Dit met uitzondering van de indexatie voor de gebiedsuitbreidingen Noord en Sloterdijk, deze indexering zal worden doorgevoerd bij de VJN 2025.

Ad 2 / 4 : De impact van de wijziging van het wielklemtarief (besluitpunt H). Zowel de baten als de lasten stijgen. De lasten hebben betrekking op de kosten van het plaatsen van de wielklem.

Ad 3: De extra baten als gevolg van de tariefaanpassing Sluisbuurt / Zeeburgereiland (besluitpunt J).

De beslispunten A t/m D, I en K t/m M hebben geen significante financiële impact.

Concluderend: de financiële impact van de punten 1 t/m 4 wordt verwerkt bij de Voorjaarsnota 2025.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben geen financiële consequenties.

Geheimhouding

Niet van toepassing.

Welke stukken treft u aan

Meegestuurd	Registratienr.	Naam
	AD2024-056987	Gemeenteraad Voordracht (pdf)
	AD2024-063056	Nota van beantwoording Beleidsvoornemen aanscherpen schoner parkeren-regeling 2025.pdf (pdf)
	AD2024-067317	NIET GEBRUIKENBekendmaking Parkeerverordening Amsterdam 2025.docx (msw12)
	AD2024-073181	Bekendmaking Parkeerverordening Amsterdam 2025.docx (msw12)

Ter Inzage	Registratienr.	Naam
------------	----------------	------

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Parkeren, Shantie Dhanes, 06 1481 8908, shantie.dhanes@amsterdam.nl

Parkeren, Bart Brouwer, 06 2850 4497, bart.brouwer@amsterdam.nl
