Nummer < *automatisch* >

Directie < *automatisch* >

Gemeente Amsterdam

Voordracht voor de Raadsvergadering van 10 december 2025

Portefeuille	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Agendapunt	< *automatisch* >
Datum besluit	College van B en W 14 oktober 2025

Onderwerp

Vaststellen van de Tweede wijzigingsverordening Parkeerverordening Amsterdam 2025

De gemeenteraad van Amsterdam besluit

1. Vast te stellen de Tweede wijzigingsverordening 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

Raadsbesluit van 24 april 2024 ‘Wijzigen van de Verordening Parkeerbelastingen 2023 en de Parkeerverordening 2013 aangaande uitbreiding betaald parkeren in Noord en Sloterdijk’.
De gemeenteraad heeft tijdens de raadsvergadering van 24 april 2024 het uitbreiden van betaald parkeren in Sloterdijk en stadsdeel Noord vastgesteld in de wijzigingsverordening van de Verordening Parkeerbelastingen 2024 en de Veertiende wijzigingsverordening Parkeerverordening 2013. Onderdeel van die wijziging was de verhoging van het straattarief en de uitbreiding van de tijden van betaald parkeren in de buurten direct achter de pontaanlandingen ‘Buiksloterweg’ en ‘IJplein’

Raadsbesluit 11 juni 2025 ‘Vaststellen Eerste wijzigingsverordening Parkeerverordening Amsterdam 2025
Bij deze wijziging van de Parkeerverordening is de reikwijdte van de Maatschappelijke vergunning uitgebreid. Nadere uitleg daarover stond ook in de raadsinformatiebrief ‘Nieuwe regeling

maatschappelijke parkeervergunningen' van 4 maart 2025' Bij de gevoegde bespreking van die brief en de raadsvoordracht in de commissie MOW-vergadering van 22 mei is daarbij aangegeven de maatschappelijke vergunning per 1 januari 2026 mee zou gaan tellen voor het vergunningenplafond.

Onderbouwing besluit

Ad 1. Vast te stellen de Tweede wijzigingsverordening Parkeerverordening Amsterdam 2025

Met deze wijzigingsverordening worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:
a. Invoeren van betaald parkeren in Nieuwe Meer (Oeverlanden), bij het Volkstuinpark Ons Buiten en de Oude Haagseweg;
b. Invoeren van betaald parkeren op de toegangsweg van Herdenkingspark Westgaarde (Ookmeerweg, inclusief vier woonadressen);
c. Invoeren van een 'parkeervergunning leerlingenvervoer, waarmee de chauffeurs van de aanbieder van het leerlingenvervoer bij hun woonadres de elektrische personenbus kunnen parkeren;
d. Indexatie van de kortparkeertarieven met 3,69 %;
e. Indexatie van tarieven voor parkeervergunningen met 3,69%;
f. Aanpassen van de tarieven van de naheffingsaanslag, de wielklem, de wegsleepkosten en de bewaarkosten;
g. De maatschappelijke vergunning gaat meetellen voor de vergunningenplafonds;
h. Bij de overdracht van een bewonersvergunning wordt niet langer op de milieueisen gecontroleerd mits het om dezelfde auto gaat;
i. Het experiment voor de BIZ-bus wordt voorzien van een tarief;
j. De voorwaarde dat vergunningen voor deelauto's alleen voor volledig elektrische deelauto's kunnen worden verleend wordt gecompleteerd;
k. Uitzonderen van motorfietsen en brommobielen van de schoner parkeren regels vanwege afwijkende emissieclassificatie;
l. Overige juridisch/technische wijzigingen.

Ad. a Invoeren van betaald parkeren in Nieuwe Meer (Oeverlanden), bij het Volkstuinpark Ons Buiten en de Oude Haagseweg

Hierbij horen de volgende eigenschappen (conform het advies van het stadsdeelbestuur van Nieuw-West)
- het uurtarief van €1,72 (ma -za, van 09.00 tot 19.00)
- het bewonersvergunningtarief van €40,02 per half jaar (dit tarief geldt ook voor de volkstuinvergunningen);
- het bedrijfsvergunningtarief van €64,04 per half jaar;
- de vaststelling van het vergunninggebied Nieuw-West 10
- een bezoekersregeling met een kortingspercentage van 65%;

In het afgelopen jaar zijn er diverse klachten binnengekomen over (parkeer)overlast bij de parkeerterreinen van de Nieuwe Meer. Het gaat om de parkeerterreinen:
- Riekerweg bij Tuinpark Ons Buiten
- Oude Haagseweg tegenover hotel Mercure, bij "De Roze Bril"
- Oude Haagseweg vanaf busstation Oeverlanden richting Oude Haagse Brug

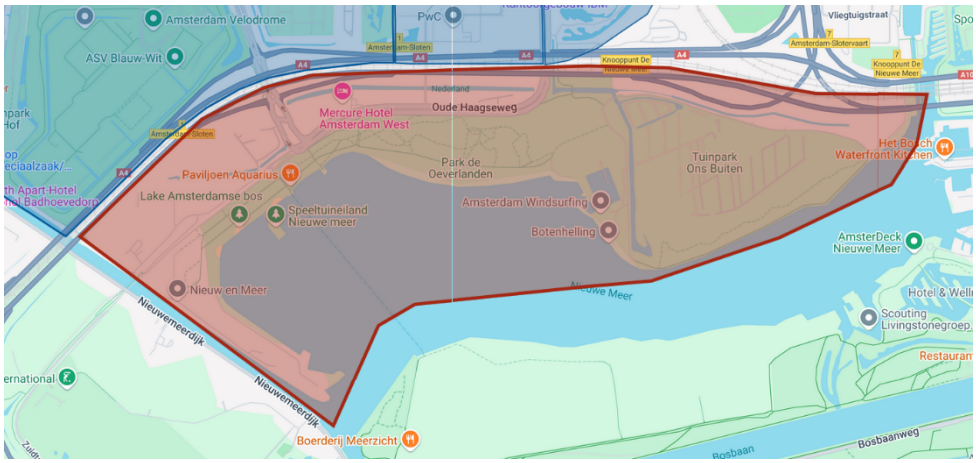
Deze drie parkeerterreinen zijn als enige buiten de uitbreiding van betaald parkeren gehouden, die halverwege 2024 is ingevoerd in de wijken Osdorp, De Aker, De Punt, Sloten, Nieuw-Sloten en Riekerpolder.

Met name bij Tuinpark Ons Buiten spelen meerdere problemen tegelijk. Sinds de invoering betaald parkeren in de omgeving is de parkeerdruk gestegen. Veel langparkeerders parkeren hier nog gratis hun auto. Er staan daarnaast ook verwaarloosde en achtergelaten voertuigen en caravans. De tuinders van het tuinpark kunnen hierdoor tijdens het seizoen vaak nauwelijks hun auto kwijt. Daarnaast wordt het parkeerterrein 's nachts gebruikt voor prostitutie en illegale feesten[1].

Bij de twee terreinen langs de Oude Haagseweg speelt vooral de parkeerproblematiek. Hier wordt veelal lang-geparkeerd waardoor er nauwelijks parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de bezoekers en recreanten van het gebied. Sommige parkeerplaatsen zijn permanent bezet door ondernemers die dagelijks hun bedrijfsauto omruilen met hun privé-auto.

Voor alle drie de parkeerterreinen geldt dat het parkeerprobleem naar verwachting structureel opgelost wordt als betaald parkeren wordt ingevoerd. Auto's zonder parkeervergunning zullen niet meer (langdurig) in het gebied worden geparkeerd en er is structurele (fiscale) handhaving waardoor het toezicht in het gebied toeneemt.

Sinds 2024 geldt betaald parkeren in Osdorp, De Aker, De Punt, Sloten, Nieuw-Sloten en Riekerpolder. Bij die uitbreiding heeft het college ervoor gekozen om het gebied rond De Oeverlanden hierin niet mee te nemen. De inschatting dat het waterbedeffect hier niet in grote mate zou optreden vanwege de afgelegen locaties, is onjuist gebleken.



Kaartje 1: uitbreiden betaald parkeren in Nieuwe Meer en de vaststelling van het vergunninggebied

Het stadsdeelbestuur van Nieuw-West heeft het college op 10 juni 2025 geadviseerd om in dit gebied betaald parkeren in te voeren met hetzelfde tarief, dagen en tijden als in het naastgelegen Nieuw-Sloten. Met het onderhavige voorstel wordt dit advies overgenomen. Ook Volkstuinpark Ons Buiten heeft aangegeven er veel belang aan te hechten aan de invoering van betaald parkeren. De vereniging heeft zich daarover uitgesproken in een inspraakreactie bij de vergadering van de stadsdeelcommissie Nieuw-West op 27 mei 2025, met als slotzin: "haal alstublieft de invoering van betaald parkeren (...) naar voren, zo spoedig mogelijk". Net als bij andere volkstuinparken in Amsterdam komt de vereniging in aanmerking voor volkstuinvergunningen met maximaal één vergunning per drie percelen. Voor Tuinpark Ons Buiten, met circa 450 tuinen, geldt dat maximaal (450/3=) 150 volkstuin-parkeervergunningen worden verleend. Deze vergunningen kunnen op wisselend kenteken worden verleend, waardoor opeenvolgend verschillende voertuigen gebruik kunnen maken van de volkstuinvergunning.

[1] Zie ook: Volkstuinders voelen zich onveilig op parkeerterrein: "Drugsafval en prostitutie, https://www.at5.nl/artikelen/233639/volkstuinders-nieuw-west-parkeren-prostitutie, d.d. 21/7/2025

In het gebied is vrijwilligersvereniging ‘Oeverlanden Blijven’ actief. Zij houden zich bezig met het behoud van biologische en recreatieve waarde van het gebied en de bescherming van de natuur en het milieu. Deze vereniging komt in aanmerking voor een bedrijfsvergunning voor hun locatie aan de Riekerweg 32. Deze vergunning kan op wisselend kenteken verleend worden zodat de vergunning volgtijdelijk door verschillende vrijwilligers gebruikt kan worden.

De woonboten gelegen aan de Ringvaartdijk 100 t/m 114 (even) zijn al onderdeel van het vergunninggebied Nieuw-West 9 (Osdorp, De Aker, De Punt, Sloten, Nieuw-Sloten en Riekerpolder). Daaraan verandert met dit besluit niets. De paar parkeerplaatsen bij deze woonboten worden toegevoegd aan Nieuw-West-9

De gemeente Haarlemmermeer heeft ambtelijk haar zorg uitgesproken over het uitbreiden van betaald parkeren. Uitbreiden van betaald parkeren in Nieuw-Sloten en Dorp-Sloten heeft geleid tot parkeeroverlast in Badhoevedorp in het grensgebied met Nieuw-Sloten en De Aker. Het is denkbaar dat de overlast in Badhoevedorp groter wordt als ook in Nieuwe Meer betaald parkeren wordt ingevoerd. In de bijgevoegde zienswijze geeft de gemeente Haarlemmermeer aan dat zij, door het invoeren van betaald parkeren in Nieuwe Meer, een toename van ‘vreemd- parkeerders' verwachten. Dit is een van de voornaamste keerzijdes van onderhavig besluit. In de afweging wegen de argumenten vóór betaald parkeren bij het volkstuinpark en de Oude Haagseweg echter zwaarder. De overlast in dit gebied met betrekking tot parkeren en de openbare orde kan niet langer getolereerd worden. Daarnaast heeft de gemeente Haarlemmermeer net als de gemeente Amsterdam instrumenten in handen om het parkeren op hun grondgebied te reguleren.

Ad b. Invoeren van betaald parkeren op de toegangsweg van Herdenkingspark Westgaarde (Ookmeerweg, inclusief vier woonadressen)

Hierbij horen de volgende eigenschappen (conform het advies van het stadsdeelbestuur van Nieuw-West):
- het uurtarief van €1,72
- De woningen zijn al onderdeel van het vergunninggebied Nieuw-West 9 (De Aker/ Nieuw-Sloten).

Net als bij de Nieuwe Meer geldt dat ook bij de toegangsweg van herdenkingspark Westgaarde en een zijstraat daarvan met vier woningen (Ookmeerweg 276 t/m 279) geen betaald parkeren geldt. Als gevolg hiervan staat het kleine strookje bij het uitvaartcentrum vol met geparkeerde auto’s. Dit is een omissie bij de besluitvorming van het invoeren van betaald parkeren in De Aker (raadsbesluit 7 juni 2023) omdat dit deel van de Ookmeerweg per abuis is gezien als terrein van het uitvaartcentrum. Tot aan het hek van het Westgaarde is dit echter openbaar gebied. Door ook hier betaald parkeren in te voeren, met dezelfde voorwaarden en eigenschappen als in de rest van De Aker, wordt deze omissie hersteld. Naar verwachting verdwijnt de parkeeroverlast hierdoor. Deze oplossing is 14 juli 2025 ambtelijk besproken met vertegenwoordigers van het herdenkingspark Westgaarde en de bewoners.

Op 6 augustus 2025 is per mail het volgende bevestigd: “*Namens de PC Uitvaart Westgaarde Ookmeerweg 275 en PC Uitvaart Ookmeerweg 273 zijn wij akkoord (...) met het voorstel zoals (...) aangegeven*”.

Ook de bewoners van de vier woningen zijn akkoord met het voorstel, waarbij één van de bewoners ook andere opties voorlegde, zoals het instellen van een parkeerverbod of een regeling waarbij er slechts twee uur geparkeerd mag worden. Dit laatste is echter juridisch niet mogelijk (om deze reden zijn alle parkeerregimes met een parkeerduurbeperking in Amsterdam afgeschaft). Ook gaf deze bewoner aan dat gratis parkeren mogelijk leidt tot waardevermeerdering van de woningen. Er is echter geen eenduidige correlatie van de invloed van betaald parkeren op de woningwaarde. Het lijkt aannemelijker dat als de parkeeroverlast wordt aangepakt dat het woonmilieu en daarmee de aantrekkelijkheid van de woningen ten positieve wordt beïnvloed.

De vier woningen aan de Ookmeerweg bij het uitvaartcentrum zijn al onderdeel van het vergunninggebied Nieuw-West 9 (De Aker/ Nieuw-Sloten). De bewoners van de vier woningen komen daarom al in aanmerking voor maximaal twee bewonersvergunningen in dit gebied. Dit is indertijd besloten zodat deze bewoners, net als de andere bewoners van De Aker, niet geconfronteerd worden met hoge (kort)parkeerkosten als (regelmatig) geparkeerd wordt in De Aker, De Punt, Nieuw-Sloten of Osdorp.

Ad c. Invoeren van een 'parkeervergunning leerlingenvervoer, waarmee de chauffeurs van de aanbieder van het leerlingenvervoer bij hun woonadres de elektrische personenbus kunnen parkeren

Sinds de invoering van betaald parkeren in Nieuw-West heeft de uitvoerder van het leerlingenvervoer (Munckhof) aangegeven dat het nieuwe parkeerbeleid een negatief effect heeft op het aantrekken van chauffeurs ten behoeve van het leerlingenvervoer.

Het leerlingenvervoer is één van de wettelijke taken van de gemeente. Het leerlingenvervoer biedt op grond van de 'Verordening bekostiging leerlingenvervoer Gemeente Amsterdam 2024' een vergoeding voor het vervoer naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school voor leerlingen van het speciaal onderwijs (speciaal basisonderwijs, speciaal onderwijs, speciaal voortgezet onderwijs), religieus onderwijs en regulier onderwijs onder bepaalde voorwaarden. De vergoeding is voor eigen vervoer zoals de fiets en auto of voor het OV. Voor een deel van de leerlingen wordt door de gemeente aangepast vervoer (AV) geboden. Dit gaat om taxivervoer met busjes.

De huidige opdracht voor het aangepast vervoer is gegund aan Munckhof. In het schooljaar 2023- 2024 maken gemiddeld 1.541 leerlingen gebruik van het taxivervoer. De gemeente monitort het aantal ritten op weekniveau. In schooljaar 2023-2024 worden per week gemiddeld 3.200 ritten uitgevoerd. In totaal zijn er meer dan 200 routes, oftewel verschillende specifieke ritten langs de woningen naar de scholen (en weer terug).

Chauffeurstekort
In het schooljaar 2022-2023 was er sprake van een groot chauffeurstekort met als gevolg schrijnende situaties van kinderen die niet of te laat werden opgehaald. Op dat moment hadden 42 routes (20%) geen vaste chauffeur. Ook was er media- en (landelijke) politieke aandacht voor het probleem. De gemeente en Munckhof hebben ingezet op het dichten van het chauffeurstekort. Hoewel er op dit moment genoeg chauffeurs zijn voor de verschillende routes, is de opvangschil voor ziekte en verlof onvoldoende gevuld.

De eerste signalen dat kandidaten voor een chauffeursfunctie afhaakten kwamen in het najaar van 2024. Dit kwam door de invoering van betaald parkeren in met name Nieuw-West en Zuidoost. De kandidaten haakten af omdat ze niet in aanmerking kwamen voor een parkeervergunning voor het personenbusje van Munckhof. Zonder parkeervergunning staan de financiële lasten van het betaald parkeren niet in verhouding tot het inkomen van een chauffeur. Naar verluidt zijn om dezelfde redenen chauffeurs uit dienst getreden, hoewel we dit niet hebben kunnen verifiëren. Mogelijk lagen er ook andere redenen aan ten grondslag.

Waarom moeten de personenbusjes bij het woonadres van de chauffeur geparkeerd kunnen worden?
De taxibusjes van Munckhof moeten bij het woonadres van de chauffeur geparkeerd kunnen worden. De reden hiervoor is dat het leerlingenvervoer uit korte en specifiek geplande diensten bestaat (rond de start- en eindtijd van scholen). Het gaat dus niet om langdurige diensten, zoals reguliere taxichauffeurs hebben of buschauffeurs.

De reistijd naar het regionale kantoor van Munckhof in Zaandam is in de meeste gevallen langer dan de daadwerkelijke werktijd van een enkele dienst. Chauffeurs hebben in de ochtend en in de middag een dienst. Ertussen zit weinig tijd om het personenbusje naar Zaandam te rijden en zelf terug te keren naar huis, om in de middag opnieuw naar Zaandam te reizen om de personenbus weer op te halen voor de middagroute.

De uitgangspunten van de nieuwe vergunning
De essentie van het voorstel is dat de gemeente de parkeervergunning niet verleent aan de chauffeur, maar aan de aanbieder van het leerlingenvervoer. De vergunning kan alleen worden aangevraagd voor emissievrije voertuigen en wordt vervolgens door de aanbieder beschikbaar gesteld aan de chauffeur voor het vergunninggebied van zijn woonadres, waarbij een aantal vergunninggebieden zijn uitgezonderd omdat dit nieuwbouwwijken zijn die autoluw zijn ingericht.Het voordeel hiervan is dat er geen belemmeringen meer zijn voor het parkeren van het personenbusje bij het huisadres waarmee een horde is weggenomen voor potentiële chauffeurs. De chauffeur wordt daarnaast ook niet meer belast met de aanvraagprocedure om in aanmerking te komen voor een parkeervergunning. Dat neemt de aanbieder op zich, net als de kosten. Er kan geen misbruik worden gemaakt van de regeling door alsnog een privé-voertuig op de parkeervergunning te zetten en het is veel eenvoudiger om de rechtmatigheid van de verleende vergunningen te toetsen. Een klein nadeel is dat in sommige gebieden de wachtlijst een beetje langer kan worden. Gegeven de beperkte aantallen zal dit geen significante verslechtering zijn.

Ad d. Indexatie van de kortparkeertarieven met 3,69 %

In de retraite VJN2024 is besloten om bij de indexatie van onze eigen inkomsten bij de Begroting 2026 uit te gaan van de indexen uit het Centraal Economisch Plan uit maart van het CPB. Ten behoeve van de parkeerbelastingtarieven wordt voor 2026 uitgegaan van een index van 3,69 %.

Voor de kortparkeertarieven is voor de tariefsverhoging van 2026 voorgesteld om (naar beneden en boven) af te ronden tot € 0,01. Een afronding op vijf cent wordt niet voorgesteld. 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

Op basis van deze systematiek worden de uurtarieven voor 2026 als volgt:

	2025	2026
Tariefgebied	Uurtarief	+3,69 %
Tariefgebied 1	€ 7,76	€ 8,05
Tariefgebied 2	€ 6,73	€ 6,98
Tariefgebied 3	€ 5,18	€ 5,37
Tariefgebied 4	€ 4,04	€ 4,19
Tariefgebied 6	€ 2,90	€3,01
Tariefgebied 7	€ 1,66	€ 1,72
Tariefgebied 8	€ 1,24	€ 1,29
Tariefgebied 8p (P+R Weesp)	€ 7,76	€ 8,05
Tariefgebied 7 (flat-rate/Noord)	€ 1,66 voor de eerste 180 minuten of een gedeelte	€ 1,72

	daarvan, daarna € 1,66 per 60 minuten	

Ad e. Indexatie van tarieven voor parkeervergunningen met 3,69 %

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 2025 van het CPB. Voor 2026 betekent dit dat de vergunningtarieven worden geïndexeerd met 3,69 %.

Tabel 1 was/wordt tabel tarief eerste bewonersvergunning en bedrijfsvergunning

	2025		2026	
Vergunninggebied	BEWONERS-VERGUNNING	BEDRIJFS-VERGUNNING	BEWONERS-VERGUNNING	BEDRIJFS-VERGUNNING
Centrum 1 t/m 3	€ 326,65	€ 522,63	€ 338,70	€ 541,92
Centrum 4 (Oostelijke Eilanden)	€ 192,81	€ 308,50	€ 199,93	€ 319,88
Haven (Westpoort 2) (Minervahaven)	€ 192,81	€ 308,50	€ 199,93	€ 319,88
Nieuw-West 1, 2, 7, 8, 9	€ 38,60	€ 61,76	€ 40,02	€ 64,04
Nieuw-West 3 t/m 5 Westpoort 1)	€ 57,00	€ 91,20	€ 59,10	€ 94,56
Nieuw-West 6 (Geuzenveld)	€ 17,81	€ 28,50	€ 18,47	€ 29,55
Noord 1 t/m 14	€ 38,60	€ 61,75	€ 40,02	€ 64,04
Oost 1 t/m 18	€ 192,81	€ 308,50	€ 199,93	€ 319,88
West 7 t/m 10 (Westerpark), West 11 (Oud-West)	€ 192,81	€ 308,50	€ 199,93	€ 319,88
West 1 en 2 (De Baarsjes) en West 3 t/m 5 (Bos en Lommer)	€ 192,81	€ 308,50	€ 199,93	€ 319,88
West-6 (Kolenkit) vanaf 2023	€ 57,00	€ 91,20	€ 59,10	€ 94,56
West 12 (Westpoort 3)	€ 57,00	€ 91,20	€ 59,10	€ 94,56
Zuid 3 en 8	€ 192,81	€ 308,50	€ 199,93	€ 319,88
Zuid 1, 2 en 5	€ 192,81	€ 308,50	€ 199,93	€ 319,88
Zuid 4 (rivierenbuurt)	€ 192,81	€ 308,50	€ 199,93	€ 319,88
Zuid 6 en 7	€ 57,00	€ 91,20	€ 59,10	€ 94,56
Zuidoost 1 t/m 4	€ 38,60	€ 61,76	€ 40,02	€ 64,04

Weesp 1, 2, 4 en 5	€ 27,22	€ 43,55	€ 28,22	€ 45,16

Ad f. Aanpassen van de tarieven van de naheffingsaanslag, de wielklem, de wegsleepkosten en de bewaarkosten

Het wettelijk maximumtarief voor de naheffingsaanslag is voor 2026 in het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen vastgesteld op € 82,- (Staatscourant 2025, 24417). Het wettelijk maximum voor 2026 wordt niet gehaald. Dit komt mede doordat het gerechtshof Amsterdam in een rechtszaak over de hoogte van het tarief van de naheffingsaanslag in 2021[2], een aantal door gemeente opgevoerde kosten niet zonder verdere uitleg passend oordeelde. Dit betrof kosten van parkeeronderzoek en kosten Stadsloket voor parkeerproducten. Dat had voor het tarief van 2021 geen gevolgen, omdat de kosten in verhouding tot het geraamd aantal naheffingsaanslagen nog beduidend hoger waren dan het wettelijk maximum voor dat jaar. De zaak ligt sinds 2024 bij de Hoge Raad, maar is nog niet gepland. Overigens is de conclusie van de Advocaat Generaal intussen wel verschenen[3], die aangeeft dat er geen reden is om door Amsterdam opgevoerde kosten niet op te voeren. Daarmee zou het percentage verhaalbare kosten weer kunnen stijgen naar 100%, maar dat hangt dus af van de definitieve uitspraak van de Hoge Raad in dezen. Deze uitspraak wordt in 2026 verwacht.

Voor het tweede jaar blijft het tarief voor de naheffingsaanslag onder het wettelijke maximum. De voor 2026 kosten geraamde kosten (rekening houdend met de rechtelijke uitspraken) van € 59,5 mln gedeeld door het geraamde aantal daadwerkelijke naheffingen (752k) leidt tot een tarief voor een naheffingsaanslag van € 79,10.

Voor het plaatsen en verwijderen van een wielklem mag alleen dat bedrag worden geheven dat door de parkeerdienstverlener aan de gemeente in rekening wordt gebracht. Het tarief voor 2026 stijgt daarom van € 158,- naar € 166,-.

Voertuigen die al minimaal 24 uur zijn voorzien van een wielklem ter zekerheidstelling van een aantal onbetaalde parkeerbonnen kunnen worden weggesleept en bewaard. Het sleeptarief voor 2025 is € 461,- , voor het bewaren van een voertuig wordt € 9,- per etmaal gerekend Het college is voornemens de kosten voor het slepen en bewaren van foutgeparkeerde voertuigen per 1 januari 2026 te verhogen naar € 484,-, respectievelijk € 10,- per etmaal. Het tarief voor de fiscale versleep en bewaring wordt daaraan gelijkgesteld.

Ad g. De maatschappelijke vergunning gaat meetellen voor de vergunningenplafonds

Bij de vorige wijziging van de Parkeerverordening en de daarop gebaseerde nadere regels per 1 juli 2025 is de regeling van de maatschappelijke verruimd qua doelgroepen en uitgiftenormen (zie hiervoor de raadsinformatiebrief ‘Nieuwe regeling maatschappelijke parkeervergunningen’, d.d. 4 maart 2025). Sluitstuk van deze wijziging is dat de maatschappelijke vergunningen gaan meetellen voor de vergunningenplafonds. In het artikel dat de vergunningenplafonds regelt (artikel 2.1 van de Parkeerverordening) wordt de maatschappelijke vergunning toegevoegd (net als overigens de Parkeervergunning leerlingenvervoer, zie beslispunt 1c). In de reguliere systematiek van de Parkeerverordening hoort daar bij dat de aanvraag voor een nieuwe vergunning op een wachtlijst wordt geplaatst als het vergunningenplafond is bereikt. Gezien het maatschappelijke belang worden de maatschappelijke vergunningen bij aanvraag meteen verleend en niet op een wachtlijst geplaatst. Dit

[2] Gerechtshof Amsterdam, 21 mei 2025, ECLI:NL:GHAMS:2024:1370
[3] Conclusie AG Pauwels, 25 oktober 2024, ECLI:NL:PHR:2024:1117

betekent dat bewoners en ondernemers die op de wachtlijst staan een plaats naar achter schuiven als er een maatschappelijke vergunning wordt verleend.

Deze wijziging volgt een half jaar nadat de regeling voor maatschappelijke vergunningen is verruimd. De verruiming van de regeling heeft ertoe geleid dat er meer maatschappelijke vergunningen zijn verleend. Zo zijn er in de zomermaanden juli en augustus 132 nieuwe vergunningen verleend. Om te voorkomen dat de wachtlijsten in sommige deelvergunninggebieden toenemen als de uitgegeven maatschappelijke vergunningen onder het plafond worden opgenomen, worden de plafonds – bij de wijziging van de Nadere regels van de Parkeerverordening per 1 januari 2026 - eenmalig verhoogd gelijk aan het aantal actieve maatschappelijke vergunningen dat in dat specifieke deelvergunninggebied in omloop is. Zodoende worden bewoners en ondernemers die op dat moment op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning niet geconfronteerd met een langere wachttijd.

Ad h. Bij de overdracht van een bewonersvergunning wordt niet langer op de milieueisen gecontroleerd mits het om dezelfde auto gaat

Bewoners kunnen onder voorwaarden hun parkeervergunning overdragen aan een huisgenoot. Een van die voorwaarden is dat de auto van de persoon die vergunning verkrijgt voldoet aan de ‘schoner parkeren’ milieueisen. De schoner parkeren regeling bestaat sinds 2017 waarbij de ratio is dat een nieuw aangeschafte auto van bewoners moet voldoen aan een bepaalde emissieklasse om daarvoor een parkeervergunning te krijgen of houden. Als bewoners voor het eerst met die milieueisen te maken krijgen, bijvoorbeeld omdat betaald parkeren in hun buurt wordt ingevoerd, gelden die eisen niet voor de auto die al in bezit was.

In de praktijk leidt deze regeling soms tot de onwenselijke situatie dat partners die al jaren over een parkeervergunning voor hun, naar huidige maatstaven te vervuilende, auto beschikken en die hun vergunning van de ene naar de andere partner willen overdragen dit niet kunnen. Vooral als sprake is ernstig zieke of zelfs overleden partners is al snel sprake van schrijnende situaties. Daarom wordt de regeling voor de overdracht van een parkeervergunning voor bewoners aangepast dat niet meer wordt gecontroleerd op de emissieklasse zolang het om dezelfde auto gaat.

Ad i. Het experiment voor de BIZ-bus wordt voorzien van een tarief

Op 27 mei 2025 heeft het college ingestemd met de uitvoering van het project BIZ-bus. Om de pilot nog dit jaar te kunnen starten, is op basis van de hardheidsclausule besloten om tijdelijk af te wijken van de reguliere parkeerregelgeving en een stadsbrede parkeervergunning te verlenen voor de bestelbus die in het experiment wordt ingezet.
Voor een juridisch correcte uitvoering van deze pilot is het noodzakelijk om het project als experiment op te nemen in de Nadere regels experimenten Parkeerverordening Amsterdam 2025 (deze zal gelijktijdig met de wijzigingsverordening in werking treden) en daarvoor een tarief op te nemen in de Parkeerverordening Amsterdam 2025.

De pilot BIZ-bus voorziet in het kosteloos beschikbaar stellen van een elektrisch aangedreven bestelbus aan vier Amsterdamse Bedrijfsinvesteringszones (BIZ), verspreid over de uitstootvrije zone. Doel is om te onderzoeken of gedeeld elektrisch vervoer een haalbaar alternatief biedt voor de huidige logistieke inrichting. Ondernemers doen ervaring op met elektrisch rijden en voertuigdeling, waarmee wordt bijgedragen aan een soepele transitie naar uitstootvrije stadslogistiek.

Ad j. De voorwaarde dat vergunningen voor deelauto's alleen voor volledig elektrische deelauto's kunnen worden verleend wordt gecompleteerd

Bij het vaststellen van de Eerste wijzigingsverordening Parkeerverordening Amsterdam 2025 op 11 juni 2025 is het amendement 211 van de leden IJmker en Moeskops inzake 'geen uitbreiding van benzine deelauto's' aangenomen dat artikel 6.1 (Aanvraag door autodeelorganisaties) gewijzigd vaststelt. Hiermee is bepaald dat gebiedsgebonden autodeelvergunningen alleen nog kunnen worden verleend voor volledig elektrische auto's. Wat het amendement niet regelt is dat deze voorwaarde ook geldt voor de belanghebbendenvergunning. Deze vergunning is nodig voor het parkeren op de vaste belanghebbenden parkeerplaats die veel deelauto's nog steeds hebben.

Met het amendement is de redactie en nummering van artikel 6.1 ietwat rommelig geworden. Dat wordt hierbij hersteld. Datzelfde geldt voor bijlage X, waar de emissiestandaard is opgenomen. Daarbij wordt een overgangsbepaling opgenomen voor houders van een vergunning die is aangevraagd voor 1 juli 2025. Zij kunnen tot 1 januari 2028 nog het kenteken wijzigen naar een niet elektrisch voertuig. Technisch kan het onderscheid niet worden gemaakt tussen vergunningen van voor 1 juli 2025 en daarna. Tenslotte wordt de gebiedsgebonden autodeelvergunning ook mogelijk gemaakt in Weesp.

Ad k. Uitzonderen van motorfietsen en brommobielen van de schoner parkeren regels vanwege afwijkende emissieclassificatie

Op 1 januari 2025 is de schoner parkeren-regeling aangescherpt en zijn de milieueisen voor het aanvragen van een nieuwe parkeervergunning verhoogd naar emissieklasse Euro 5 voor dieselvoertuigen en emissieklasse Euro 4 voor benzine- en andere koolstofhoudende brandstofvoertuigen. Hierbij is er geen onderscheid gemaakt in de voertuigcategorieën. De milieuprestaties van motorfietsen en brommobielen zijn niet vergelijkbaar met de milieuprestaties (aangegeven in emissieklasse) van andere voertuigen. Daarom is het niet logisch om de milieueisen voor een nieuwe parkeervergunning te laten gelden voor deze voeruigen. Daarnaast is, door de lage aantallen parkeervergunningen voor brommobielen en motorfietsen, de impact van het uitsluiten van deze voertuig categorieën op de luchtkwaliteit en het klimaat minimaal. Het college stelt daarom voor om deze categorieën uit te sluiten van de schoner parkeren-regeling.

Het gaat om de voertuigen in voertuigcategorie 'L'. De facto worden deze categorieën uitgezonderd:
L3e: Motorfietsen met twee wielen
L4e: Motorfietsen met zijspan
L5e: Driewielige motorvoertuigen (bijv. trikes)
L6e: Lichte vierwielers (bijv. brommobielen)
L7e: Zware vierwieler (bijv. quads)

Ad l. Overige juridisch/technische wijzigingen

Bij de verruiming van de herhuisvestersregeling per 1 juli 2025 is opgenomen dat de nieuwe woning van een herhuisvester een sociale huurwoning moet betreffen. Het komt echter voor dat een herhuisvester (inmiddels) te veel verdient om in aanmerking te komen voor een sociale huurwoning met zijn Stadsvernieuwingsurgentieverklaring. Die moet dan verhuizen naar een middenhuurwoning. Om die reden wordt het niet langer vereist dat het een sociale huurwoning moet betreffen. Het woord 'sociaal' wordt verwijderd. Aan de toelichting op de herhuisvestersregeling wordt een uitleg toegevoegd dat voor een aantal vergunninggebieden deze regeling niet van toepassing is, omdat die gebieden dusdanig autoluw zijn ingericht dat geen parkeerplaatsen beschikbaar.

In de begripsbepaling waarmee het houderschap van een motorvoertuig wordt gedefinieerd staat dat dat onder andere kan worden aangetoond door het overleggen van een arbeidsovereenkomst én een verklaring van de werkgever dat het voertuig exclusief door de bewoner wordt gebruikt. Vanuit privacyoverwegingen en omdat de gemeente handelt vanuit vertrouwen in de burger vervalt de eis van het overleggen van een arbeidsovereenkomst. Een verklaring van de werkgever is voldoende.

De verhoging van het straattarief in de Van der Pekbuurt, Vogelbuurt Zuid en IJplein e.o., waartoe door de raad besloten is op 24 april 2024 wordt uitgevoerd per 13 april 2027. Deze verhoging van tarief 7 (€ 1,72 per uur) naar tarief 6 (€ 3,01 per uur) heeft ook gevolgen voor het tarief dat gerekend wordt voor de bezoekersregeling. De betreffende tarieventabel in Bijlage VII wordt daarop aangepast.

Bij het vaststellen van de Eerste wijzigingsverordening Parkeerverordening Amsterdam 2025 op 11 juni 2025 ten behoeve van het mogelijk maken van het progressief tarief bij sportparken en begraafplaatsen, is bij het progressieve tarief bij de sportparken in stadsdeel Oost per abuis als hoog tarief, het niet bestaande ‘tarief 5’ opgenomen. Dat wordt hierbij gecorrigeerd naar het bedoelde tarief 4.

Voor een aantal vergunninggebieden staat het te heffen tarief met de bezoekersregeling per abuis bij het verkeerde tariefgebied genoemd in Bijlage VII. Vergunninggebieden Oost-3, Oost-4 en Nieuw-West-5 worden gecorrigeerd opgenomen.

Participatie

- Bij beslispunt 1a: Invoeren van betaald parkeren in Nieuwe Meer (Oeverlanden), bij het Volkstuinpark Ons Buiten en de Oude Haagseweg. Het stadsdeelbestuur van Nieuw-West heeft het college op 10 juni 2025 geadviseerd om in dit gebied betaald parkeren in te voeren met hetzelfde tarief, dagen en tijden als in het naastgelegen Nieuw-Sloten. Met het onderhavige voorstel wordt dit advies overgenomen. Het advies van het stadsdeelbestuur is bijgevoegd. Ook Volkstuinpark Ons Buiten heeft aangegeven er veel belang aan te hechten aan de invoering van betaald parkeren. De vereniging heeft zich daarover uitgesproken in een inspraakreactie bij de vergadering van de stadsdeelcommissie Nieuw-West op 27 mei 2025, met als slotzin: “haal alstublieft de invoering van betaald parkeren (...) naar voren, zo spoedig mogelijk”. De gemeente Haarlemmermeer geeft aan een toename van ‘vreemd- parkeerders' vanuit Amsterdam naar de gemeente Haarlemmermeer te verwachten (zie bijlage: zienswijze betaald parkeren gemeenten Haarlemmermeer, d.d. 15 september 2025).Bij beslispunt 1b: Invoeren van betaald parkeren op de toegangsweg van Herdenkingspark Westgaarde (Ookmeerweg, inclusief vier woonadressen): Het betreft het herstel van een omissie van het besluit met betrekking tot de invoering van betaald parkeren in Osdorp, Nieuw-Sloten, De Aker en De Punt. Voorliggende oplossing is 14 juli 2025 (ambtelijk) besproken met vertegenwoordigers van het herdenkingspark Westgaarde en de bewoners van de vier woningen. Op 6 augustus 2025 is per mail het volgende bevestigd: “Namens de PC Uitvaart Westgaarde Ookmeerweg 275 en PC Uitvaart Ookmeerweg 273 zijn wij akkoord (...) met het voorstel zoals (...) aangegeven”. Ook de bewoners van de vier woningen zijn akkoord met het voorstel, waarbij één van de bewoners ook andere opties voorlegde, zoals het instellen van een parkeerverbod of een regeling waarbij er slechts twee uur geparkeerd mag worden. Dit laatste is echter juridisch niet mogelijk (om deze reden zijn alle parkeerregimes met een parkeerduurbeperking in Amsterdam afgeschaft).

- Bij beslispunt 1c: Invoeren van een ‘parkeervergunning leerlingenvervoer, waarmee de chauffeurs van de aanbieder van het leerlingenvervoer bij hun woonadres de elektrische personenbus kunnen parkeren. Het voorstel is voortgekomen uit gesprekken met de aanbieder van het leerlingenvervoer (Munckhof) en zij kunnen zich helemaal vinden in de voorliggende wijziging. Voor het overige heeft geen participatie plaatsgevonden omdat de wijziging niet zal

leiden tot een groot aantal extra uitgegeven parkeervergunningen. De belangen van bewoners en ondernemers worden niet geschaad.

Financiële onderbouwing

Financiële onderbouwing: Ja

Tabel: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Kortparkeren, NHA's en vergunningen (Nieuwe Meer)	A1.1.1.1	S	€ 0.000,00	€ -111.000	€ -192.000	€ -192.000
Kortparkeren, NHA's (Westgaarde)	A1.1.1.1	S	€ 0.000,00	€ -1.000	€ -1.800	€ -1.800
Totaal			€ 0.000,00	€ -112.000	€ -193.800	€ -193.800

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Plaatsing parkeerautomaten en bebording (Nieuwe Meer)	2.1.2.4.1	I	€ 0.000,00	€ 19.500	€ 0,00	€ 0,00
Beheer parkeerautomaten (Nieuwe Meer)	2.1.2.4.1	S	€ 0.000,00	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000
Handhaving en vergunningverlening (Nieuwe Meer)	2.1.2.4.1	S	€ 0.000,00	€ 38.500	€ 38.500	€ 38.500
Totaal			€ 0.000,00	€ 73.000	€ 53.500	€ 53.500

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Bovenstaande zijn door te voeren mutaties. Mutatie lasten wordt gedekt door de mutatie baten.

Overige toelichting:
Per onderdeel een korte toelichting:
a. Betaald Parkeren Nieuwe Meer (Oeverlanden), bij het Volkstuinpark Ons Buiten en de Oude Haagseweg
Betaald parkeren treedt in werking op 6 april 2026. De kosten voor het plaatsen van vijf parkeerautomaten en bebording zijn 19.500 euro. De structurele kosten voor beheer en onderhoud automaten zijn 15.000 euro. Structurele kosten van de parkeerdienstverlener (handhaving, vergunningverlening en opleggen naheffingen: 38.500 euro. De structurele opbrengsten zijn als volgt

geraamd: kortparkeren: 100.000 euro, naheffingen: 80.000 euro en parkeervergunningen: 12.000 euro.
b. Betaald Parkeren bij herdenkingspark Westgaarde.
Het betreft een zeer klein gebied met zeer beperkte extra baten.
d. Indexatie kortparkeertarieven.
De mutatie van de opbrengsten is reeds verwerkt in de nog goed te keuren begroting 2026-2029.
e. Indexatie vergunningtarieven.
De mutatie van de opbrengsten is reeds verwerkt in de nog goed te keuren begroting 2026-2029.
f. Aanpassing tarieven naheffingsaanslagen, klem-, sleep- en bewaarkosten.
De mutaties van de opbrengsten van naheffingsaanslagen, klemmen, slepen en bewaren zijn, op basis van de aangepaste tarieven, reeds verwerkt in de begroting.

De onderdelen c en g tot en met l hebben geen significante financiële gevolgen. Hiervoor wordt de begroting dan ook niet gemuteerd. Ze zien voornamelijk op verduidelijking van vergunningvoorwaarden. Op basis daarvan zullen naar verwachting weliswaar enkele extra vergunning verleend worden. Dat aantal is niet in te schatten, maar zal altijd dermate beperkt zijn dat de mogelijke extra baten verwaarloosbaar zijn.

Conclusie:
De begrotingsmutaties worden verwerkt bij het eerstvolgende P&C moment zijnde de 4-maandsrapportage 2026. Waarbij het uitgangspunt is dat de baten ten gunste komen van programma A en de lasten worden geboekt onder programma 2

Geheimhouding
n.v.t.

Welke stukken treft u aan?

Registratienr.	Naam
< *automatisch* >	BEKENDMAKING Tweede wijzigingsverordening Parkeerverordening Amsterdam 2025
< *automatisch* >	Advies DB Nieuw-West betaald parkeren Oeverlanden
	Zienswijze Haarlemmermeer invoeren betaald parkeren

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

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

Classificatiegegevens

1	Classificatie	Openbaar
2	Wie legt geheimhouding op?	
3	Gaat het stuk geheim door naar de commissie en/of raad?	
4	Einddatum	
5	Uiterlijke einddatum	
6	Grondslag	
7	Motivatie	