

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam houdende regels over experimenten van parkeren (Nadere regels experimenten Parkeerverordening Amsterdam 2025)

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,
gelet op artikel 9.1 van de Parkeerverordening Amsterdam 2025,
besluit de volgende regeling vast te stellen:

Nadere regels experimenten Parkeerverordening Amsterdam 2025

HOOFDSTUK 1 EXPERIMENT ONDERNEMERSDAGVERGUNNINGEN

Artikel 1.1 Begripsbepaling en doel experiment

1. In dit hoofdstuk wordt onder het experiment verstaan: het experiment waarbij, in afwijking van artikel 1.11, eerste lid, van de Parkeerverordening Amsterdam 2025, bedrijven een ondernemersdagvergunning kunnen aanvragen als zij op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning voor bedrijven die zij kunnen gebruiken om te parkeren van maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur tot 19.00 uur.
2. Het doel van dit experiment is om de lokale economie en bedrijvigheid in stadsdeel West te stimuleren.

Artikel 1.2 Per bedrijf

HHet college kanvoor elke aanvraag voor een parkeervergunning voor bedrijven, als bedoeld in artikel 4.1 van de Parkeerverordening Amsterdam 2025, die op de wachtlijst staat één ondernemersdagvergunning verlenen.

Artikel 1.3 Aanvraag door bedrijven en ambulante handelaren

1. Een bedrijf in de gemeente Amsterdam kan, met inachtneming van artikel 1.2, een ondernemersdagvergunning aanvragen voor het parkeren van maandag tot en met zaterdag tussen 09.00 uur en 19.00 uur voor een vergunninggebied in stadsdeel West waar het bedrijf zijn vestigingsadres heeft als:
 - a. dat bedrijf in afwachting van een parkeervergunning voor bedrijven of overloopvergunning op de wachtlijst is geplaatst; en
 - b. het adres van het bedrijf formeel een bedrijfsfunctie heeft.
2. Een markthandelaar kan een vergunning als bedoeld in het eerste lid aanvragen als:
 - a. de markthandelaar in afwachting van een parkeervergunning voor bedrijven of overloopvergunning op de wachtlijst is geplaatst; en
 - b. in het bezit is van een vaste marktplaats op een gemeentelijke markt.

Artikel 1.3 Beoordeling van de aanvraag

Het college weigert de ondernemersdagvergunning als:

- a. niet voldaan is aan artikel 1.3;
- b. in het vergunninggebied geen vergunning voor verlening beschikbaar is; of
- c. voor het bedrijf of f markthandelaar geen vergunning voor verlening beschikbaar is.

Artikel 1.4 Maximaal aantal te verlenen ondernemersdagvergunningen per (deel)vergunninggebied

Het maximaal aantal te verlenen ondernemersdagvergunningen, als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, bedraagt gezamenlijk in,

Vergunninggebied	Deelvergunninggebied	Aantal
West-1	West-1.1	47
	West-1.2	56
	West-1.3	31

	West-1.4	0
West-2		48
West-3	West-3.1	5.855
	West-3.2	217
	West-3.3	0
West-4	West-4.1	191
	West-4.2	0
West-5		0
West-6	West-6.1	773
	West-6.2	0
West-7	West-7.1	25
	West-7.2	5
	West-7.3	0
	West-7.4	8
	West-7.5	0
	West-7.6	0
West-8	West-8.1	0
	West-8.2	27
	West-8.3	0
West-9	West-9.1	0
	West-9.2	0
	West-9.21	125
West-10	West-10.1	165
	West-10.2	0
West-11	West-11.1	49
	West-11.2	0
	West-11.3	64
	West-11.4	0
West-12	West-12a	519
	West-12b	0

Artikel 1.5 Tarief vergunning

Het tarief voor een vergunning, als bedoeld in artikel 1.3, eerste lid, is vastgesteld in bijlage XI, onder a, van de Parkeerverordening Amsterdam 2025

Artikel 1.6 Geldigheid

De ondernemersdagvergunning geldt tot de aanvrager in aanmerking komt voor een vergunning voor bedrijven, als bedoeld in artikel 4.2 van de Parkeerverordening Amsterdam 2025, of tot het experiment afloopt.

HOOFDSTUK 2 EXPERIMENT ONDERNEMERSJAARKAART VOLLEDIGE GELDIGHEIDSDUUR

Artikel 2.1 Begripsbepaling

In dit hoofdstuk wordt onder het experiment ondernemersjaarkaart volledige geldigheidsduur verstaan: een parkeerrecht waarmee een ondernemer in de hele gemeente of een deel van de gemeente, met uitzondering van stadsgebied Weesp, voor de duur van een jaar tegen een gunstiger tarief dan per uur betalen, onbeperkt kan parkeren.

Artikel 2.2 Aanvraag door bedrijven

1. Een ondernemer kan een ondernemersjaarkaart parkeren kopen als:
 - a. het bedrijf ingeschreven is in de Kamer van Koophandel of een Amsterdamse taxivergunning heeft;
 - b. de ondernemersjaarkaart is ook geldig in alle gebieden met een lager parkeertarief dan het tariefgebied waarvoor de jaarkaart is aangeschaft.

2. Een ondernemersjaarkaart kan voor de tariefgebieden 1 t/m 4 worden aangeschaft.

Artikel 2.3 Aantal te verlenen ondernemersjaarkaart per bedrijf

Een bedrijf kan maximaal twee ondernemersjaarkaarten parkeren met volledige geldigheidsduur aanschaffen.

Artikel 2.4 Beoordeling van de aanvraag

Het college weigert de ondernemersjaarkaart met volledige geldigheidsduur als:

- a. niet voldaan is aan artikel 2.2;
- b. voor het bedrijf geen ondernemersjaarkaart met volledige geldigheidsduur voor verlening beschikbaar is.

Artikel 2.5 Tarief ondernemersjaarkaart

Het tarief voor een ondernemersjaarkaart met volledige geldigheidsduur, als bedoeld in artikel 2.2, is vastgesteld in bijlage XI, onder b, van de Parkeerverordening Amsterdam 2025.

Artikel 2.6 Geldigheid

1. De ondernemersjaarkaart kan aangeschaft worden zolang het experiment loopt.
2. De ondernemersjaarkaart kan direct gebruikt worden of maximaal één maand vooruit aangeschaft worden.
3. De ondernemersjaarkaart is niet geldig in parkeergarages of gebieden waar beperkingen gelden.

HOOFDSTUK 3 EXPERIMENT ONDERNEMERSJAARKAART BEPERKTE GELDIGHEIDSDUUR

Artikel 3.1 Begripsbepaling

In dit hoofdstuk wordt onder het experiment ondernemersjaarkaart beperkte geldigheidsduur verstaan: een parkeerrecht waarmee een ondernemer in de hele gemeente of een deel van de gemeente, met uitzondering van stadsgebied Weesp, voor de duur van een jaar tegen een gunstiger tarief dan per uur betalen, van maandag tot en met vrijdag van 09.00 uur tot 19.00 uur kan parkeren.

Artikel 3.2 Aanvraag door bedrijven

1. Een ondernemer kan een ondernemersjaarkaart parkeren kopen als:
 - a. Het bedrijf ingeschreven is in de Kamer van Koophandel of een Amsterdamse taxivergunning heeft;
 - b. De ondernemersjaarkaart is ook geldig in alle gebieden met een lager parkeertarief dan het tariefgebied waarvoor de jaarkaart is aangeschaft.
2. Een ondernemersjaarkaart kan voor de tariefgebieden 1 t/m 4 worden aangeschaft.

Artikel 3.3 Aantal te verlenen ondernemersjaarkaart beperkt geldig

Een bedrijf kan maximaal twee ondernemersjaarkaarten parkeren met beperkte geldigheid aanschaffen.

Artikel 3.4 Beoordeling van de aanvraag

Het college weigert de ondernemersjaarkaart met beperkte geldigheidsduur als:

- a. niet voldaan is aan artikel 3.2;
- b. voor het bedrijf geen ondernemersjaarkaart met beperkte geldigheidsduur voor verlening beschikbaar is.

Artikel 3.5 Tarief ondernemersjaarkaart

Het tarief voor een ondernemersjaarkaart met beperkte geldigheidsduur, als bedoeld in artikel 3.2, is vastgesteld in bijlage XI, onder c, van de Parkeerverordening Amsterdam 2025.

Artikel 3.6 Geldigheid

1. De ondernemersjaarkaart kan aangeschaft worden tot het experiment loopt.
2. De ondernemersjaarkaart kan direct gebruikt worden of maximaal één maand vooruit aangeschaft worden.
3. De ondernemersjaarkaart is niet geldig in parkeergarages of gebieden waar beperkingen gelden.

HOOFDSTUK 4 EXPERIMENT E-TAXI PARKEERVERGUNNING

Artikel 4.1 Begripsbepaling

In dit hoofdstuk wordt onder het experiment verstaan: een parkeervergunning voor volledig elektrische taxi, voorzien van voertuigclassificatie M1 of M2. Artikel 4.2 Doel experiment

Het doel van dit experiment is om een stimulans te geven aan het verschonen van de taxibranche door het faciliteren van het gebruik van elektrische taxi's.

Artikel 4.2 Aanvraag door taxi's

1. De aanvrager van een e-taxi parkeervergunning dient een geldige Taxxxivergunning, als bedoeld in de Taxiverordening Amsterdam 2012, te hebben.
2. Het voertuig waarvoor de parkeervergunning wordt aangevraagd, is een geheel elektrische taxi, zonder uitstoot van schadelijke stoffen aan de uitlaat, met voertuigclassificatie M1 of M2.
3. De aanvrager geeft (laad)pasgegevens door aan de gemeente om het experiment te monitoren.
4. De aanvrager geeft op het aanvraagformulier voor de e-taxiparkeervergunning toestemming de laad- en pasgegevens van de bijbehorende laadpas te gebruiken voor monitoring van het experiment.
5. In afwijking van de vereisten van de Parkeerverordening Amsterdam 2025 voor een reguliere bedrijfsvergunning wordt per geldige Taxxxivergunning-pasnummer maximaal één e-taxiparkeervergunning verleend.
6. Uitsluitend gedurende het experiment worden op het adres verleende bewoners- en bedrijfsvergunningen niet afgetrokken van het recht op de e-taxi parkeervergunning.

Artikel 4.3 Voorwaarden gebruik e-taxi parkeervergunning

1. De e-taxi parkeervergunning is alleen geldig gedurende het opladen op parkeerplaatsen bij publieke oplaadpunten.
2. Er wordt niet langer dan 30 minuten aan een stuk gebruik gemaakt van de e-taxiparkeervergunning op dezelfde oplaadplek.
3. De vergunninghouder is aanwezig in of bij het elektrische voertuig bij gebruik van de e-taxi parkeervergunning.
4. De chauffeur voldoet op de laadplek aan het bepaalde in artikel 2, tweede tot en met vierde lid van de Nadere regels eisen chauffeurs 2018.
5. De vergunninghouder volgt (tussentijdse) aanwijzingen van het college van B&W voor het juist gebruik van de vergunning direct op.

Artikel 4.4 Maximaal aantal te verlenen e-taxi parkeervergunning

Er kunnen maximaal 250 e-taxi parkeervergunningen worden verleend.

Artikel 4.5 Beoordeling van de aanvraag

1. Het college weigert de e-taxi parkeervergunning als:
 - a. niet voldaan is aan artikel 4.2;
 - b. geen vergunning voor verlening beschikbaar is;
 - c. voor de aanvrager geen vergunning voor verlening beschikbaar is.
2. De aanvrager van een e-taxi vergunning kan op een wachtlijst worden geplaatst, als bedoeld in artikel 2.2 van de Parkeerverordening Amsterdam 2025.

Het college weigert de e-taxi parkeervergunning als:

- a. niet voldaan is aan artikel 4.2;
- b. geen vergunning voor verlening beschikbaar is;
- c. voor de aanvrager geen vergunning voor verlening beschikbaar is.

Artikel 4.6 Tarief e-taxi parkeervergunning

Het tarief voor een e-taxi parkeervergunning, als bedoeld in artikel 4.2, is vastgesteld in bijlage XI, onder d, van de Parkeerverordening Amsterdam 2025.

Artikel 4.7 Geldigheid

Een vergunning voor e-taxi geldt tot het experiment afloopt of het recht op de vergunning eerder komt te vervallen.

Artikel 4.8 Omvang, duur en afloop van het experiment

Het experiment geldt in alle vergunninggebieden, met uitzondering van stadsgebied Weesp.

HOOFDSTUK 5 EXPERIMENT STADSBREDE PARKEERVERGUNNINGEN VOOR EMISSIELOZE BROMMOBIELLEN

Artikel 5.1 Begripsbepaling

1. Onder emissieloze brommobiel wordt verstaan: een brommobiel als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 waarvan de aandrijving geen schadelijke stoffen veroorzaakt.
2. Onder experiment wordt verstaan: het experiment om, in afwijking van artikel 1.11, eerste lid, van de Parkeerverordening Amsterdam 2025, stadsbrede parkeervergunningen te verlenen voor emissieloze brommobielen.
3. Onder pilot klushub wordt verstaan: De pilot waarbij deelnemende technisch dienstverleners hun voertuig (bestelbus) parkeren in de garage waar de pilot plaatsvindt en verder reizen naar de werklocatie met een ander vervoersmiddel, waaronder een emissieloze brommobiel.

Artikel 5.2 Doel experiment

Het doel van het experiment is om het gebruik van volledig elektrische, emissieloze brommobielen te stimuleren.

Artikel 5.3 Per aanvrager

1. Er kan maximaal één vergunning voor emissieloze brommobielen per adres worden verleend.
2. Er is geen maximaal aantal te verlenen vergunningen per adres voor emissieloze brommobielen als de brommobiel waarvoor de vergunning wordt aangevraagd is gekocht vóór mei 2020 zonder kenteken.

Artikel 5.4 Aanvraag

1. Een bewoner kan, met inachtneming van artikel 5.3, een vergunning aanvragen voor het parkeren van een emissieloze brommobiel in alle vergunninggebieden als de bewoner houder is van een emissieloze brommobiel.
2. Een bedrijf of ambulante handelaar kan, met inachtneming van artikel 5.3, een vergunning aanvragen voor het parkeren van een emissieloze brommobiel in alle vergunninggebieden.
3. Een gecontracteerd bedrijf van de pilot klushub kan, met inachtneming van artikel 5.3, een vergunning aanvragen voor het parkeren van een emissieloze brommobiel in alle vergunninggebieden.

Artikel 5.5 Beoordeling van de aanvraag

1. Het college weigert de vergunning voor een emissiesloze brommobiel als:
 - a. niet voldaan is aan artikel 5.3;
 - b. geen vergunning voor verlening beschikbaar is;
 - c. voor de aanvrager geen vergunning voor verlening beschikbaar is.
2. De aanvrager van een vergunning voor een emissieloze brommobiel kan op de wachtlijst worden geplaatst, als bedoeld in artikel 2.2 van de Parkeerverordening Amsterdam 2025.

Artikel 5.6 Aantal te verlenen vergunningen

Er kunnen maximaal 3000 vergunningen voor emissieloze brommobielen worden verleend.

Artikel 5.7 Tarief vergunning

Het tarief voor een vergunning voor emissieloze brommobielen is vastgesteld in bijlage XI, onder e, van de Parkeerverordening Amsterdam 2025.

Artikel 5.8 Duur van het experiment.

Het experiment geldt in alle vergunninggebieden van 1 juli 2020 tot en met 31 augustus 2026.

HOOFDSTUK 6 EXPERIMENT MAAC DEELINITIATIEVEN

Artikel 6.1 Begripsbepaling

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1. experiment: het experiment betreft het verlenen van coöperatieve autodeelvergunning met eigen parkeerplaats voor deelinitiatieven in het kader van MaaC, ten behoeve van onderzoek naar het effect van MaaC op autobezit en het gebruik van deze vorm van deelmobiliteit;
2. MaaC-deelinitiatief: Een Mobility as a Commons-deelinitiatief is een bij de Kamer van Koophandel ingeschreven rechtspersoon die democratisch georganiseerd, open en zonder winstoogmerk is, met als (sub)doel om mobiliteit te delen;

3. stemgerechtigd: een persoon is stemgerechtigd als deze deel kan nemen aan de besluitvorming van het MaaC-deelinitiatief.

Artikel 6.2 Doel experiment

1. Het experiment betreft het verlenen van coöperatieve autodeelvergunningen in combinatie met belanghebbendenvergunning met eigen parkeerplaats voor lokale, door bewoners opgezette deel(auto)concepten ten behoeve van onderzoek naar het effect van MaaC op autobezit en het gebruik van deze vorm van deelmobiliteit. Daarmee is de experimenteerregeling MaaC-deelinitiatieven Amsterdam een uitzondering op de artikelen 5.20 en 6.1 van de Parkeerverordening Amsterdam 2025.
2. Doelstellingen van het experiment zijn:
 - a. Het vergroten van inzicht in en kennis over MaaC;
 - b. Het verkennen van sturingsmechanismen en governancestructuren die bij deze vorm van deelmobiliteit passen;
 - c. Alternatieven voor commerciële deelmobiliteit onderzoeken en faciliteren;
 - d. Het bereiken van een afname van autobezit onder leden van het bewonerscollectief.

Artikel 6.3 Maximaal aantal te verlenen vergunningen in het kader van het experiment MaaC

1. Het maximale aantal auto's waarvoor in het kader van dit experiment een coöperatieve autodeelvergunning in combinatie met belanghebbendenvergunning met eigen parkeerplaats kan worden verleend is vastgesteld op 150.
2. Na tussentijdse evaluatie, na twee jaar vanaf de start van het experiment, kan het college besluiten om het aantal te verlenen vergunningen in het kader van dit experiment te verhogen met maximaal 150 vergunningen.
3. Het college heeft de bevoegdheid om op stadsdeelniveau de uitgifte van nieuwe vergunningen te stoppen, indien er meer dan 25 vergunningen worden verstrekt in dat stadsdeel.

Artikel 6.4 Vergunningverlening

Het college kan een coöperatieve autodeelvergunning in combinatie met belanghebbendenvergunning met eigen parkeerplaats verlenen aan MaaC-deelinitiatieven die voldoen aan de in dit hoofdstuk gestelde voorwaarden.

Artikel 6.5 Vergunningsvoorwaarden

Een MaaC-deelinitiatief komt in aanmerking voor een coöperatieve autodeelvergunning in combinatie met belanghebbendenvergunning met eigen parkeerplaats indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a. De deelauto dient te voldoen aan de milieuzone-eisen voor personenauto's binnen de gemeente Amsterdam.
- b. Het parkeervergunningsgebied waar het MaaC-deelinitiatief een coöperatieve autodeelvergunning aanvraagt is niet uitgezonderd voor commerciële deelauto-organisaties zoals bedoeld in artikelen 5.20 en 6.1 van de Parkeerverordening Amsterdam 2025.
- c. De auto's zijn in bezit van of worden geleased door het MaaC-deelinitiatief.
- d. Het MaaC-deelinitiatief telt minimaal 5 stemgerechtigde leden die elk volgens de definitie uit de verordening op een uniek adres ingeschreven staan in het parkeervergunningsgebied waar de vergunning wordt aangevraagd.
- e. Per 5 stemgerechtigde leden die volgens de definitie uit de verordening op een uniek adres ingeschreven staan kan het MaaC-deelinitiatief aanspraak maken op één eigen parkeerplaats.
- f. Tijdens de geldigheidsduur van de vergunning dient de aanvrager te voldoen aan de eisen, zoals gesteld in dit hoofdstuk.
- g. Een coöperatieve autodeelvergunning wordt altijd in combinatie met een belanghebbendenvergunning met eigen parkeerplaats uitgegeven

Artikel 6.6 Proefperiode

- a. Het college kan voor de duur van 6 maanden artikel 6.5 onder c voor MaaC deelinitiatieven buiten werking stellen. Het MaaC-deelinitiatief hoeft dan niet de auto zelf te leasen of te bezitten, maar kan voor die duur gebruik maken van een dienstverlener die auto's aan het initiatief ter beschikking stelt
- b. De organisatie die de auto's ter beschikking stelt overhandigt een verklaring waaruit blijkt dat de auto's na zes maanden – indien het MaaC-deelinitiatief doorgang vindt - op naam van het MaaC deelinitiatief worden gezet

- c. De organisatie die de auto's ter beschikking stelt is verplicht om kosteloos het MaaC deelinitiatief de kans te bieden om het leasecontract van de organisatie over te nemen.

Artikel 6.7 Deelnemers proefperiode

Als het MaaC-deelinitiatief besluit om na de proefperiode, zoals bedoeld in artikel 6.6, een doorstart te maken is zij verplicht te voldoen aan de gestelde voorwaarden zoals beschreven in dit hoofdstuk.

Artikel 6.8 Duur van het experiment

1. Dit experiment is op 24 mei 2024 in werking getreden. Het experiment loopt voor een periode van 4 jaar, met als uiterste datum 24 mei 2028. De looptijd van de vergunningen bedraagt vier jaar. Het college kan de vergunningen verlengen met een maximale duur van 2 jaar na beëindiging van dit experiment.
2. Het experiment kent een tussentijdse evaluatie na 2 jaar. Het college besluit op basis van de tussentijdse evaluatie of het experiment op dezelfde voet doorgaat, het doorgaat met een aantal aanpassingen, zoals het verhogen van het vergunningsplafond van het experiment of dat er gestopt wordt met uitgifte van nieuwe vergunningen;
3. Bij de tussentijdse evaluatie zullen tenminste, maar niet uitsluitend, de volgende aspecten naar voren komen:
 - a. Het aantal initiatieven dat zich heeft gemeld en het volledige proces heeft doorlopen
 - b. Het aantal initiatieven dat zich heeft gemeld, maar niet in staat is geweest om het volledige proces te doorlopen.
 - c. Het aantal verleende autodeelvergunningen in het kader van dit experiment.
 - d. De vermindering in autobezit en parkeervergunningen van deelnemende privépersonen van de MaaC deelinitiatieven.
4. Na eventuele bijsturing van het college van B&W zal er na vier jaar, na de volledige looptijd van het experiment de evaluatie nogmaals worden uitgevoerd waarbij het college van B&W een advies krijgt over het inbedden van MaaC in het deelmobiliteitsbeleid.

Artikel 6.9 Behandeling aanvragen voor vergunningen

De beoordeling vindt plaats op volgorde van ontvangst van de aanvragen ('wie het eerst komt, het eerst maalt' principe). Aanvragen kunnen worden gedaan met behulp van een aanvraagformulier en voorzien van daarop aangegeven bijlagen.

Artikel 6.10 Privacy en Security

Het MaaC-deelinitiatief verzamelt en verwerkt persoonsgegevens en andere gegevens in overeenstemming met de wet- en regelgeving en geeft een beschrijving van de manier waarop hij de wet- en regelgeving op het gebied van dataverwerking en privacy uitvoert.

1. Het MaaC-deelinitiatief heeft een privacyverklaring in de Nederlandse taal en zij staat toe dat de gegevens die aan de gemeente worden geleverd gedurende de looptijd van het experiment conform het vastgestelde beleid, gebruikt mogen worden door de gemeente voor monitorings- en evaluatiedoeleinden en dat deze gegevens geanonimiseerd bekend gemaakt mogen worden.

Artikel 6.11 Aanvullende voorwaarden

- a. De in het kader van het experiment aan te bieden auto's bevatten uitsluitend reclame voor de eigen rechtspersoon;
- b. Het college maakt slechts gebruik van reeds bestaande parkeerplaatsen bij realisatie van eigen parkeerplaatsen voor een MaaC-deelinitiatief.

Artikel 6.12 Verplichtingen aanvrager

Een aanvrager die van de gemeente een vergunning heeft gekregen is verplicht mee te werken aan de evaluatie. De aanvrager levert daartoe halfjaarlijks de nodige informatie en data aan. De gegevens worden niet voor andere doeleinden gebruikt.

1. De aanvrager die van de gemeente een vergunning heeft gekregen levert, uitsluitend ten behoeve van de evaluatie van het project, elk half jaar de volgende informatie geanonimiseerd aan:
 - a. Aantal ritten
 - b. Duur rit
 - c. Afstand rit
 - d. Tijdstip start en einde rit
 - e. Datum ritten

2. De aanvrager die van de gemeente een vergunning heeft gekregen deelt uitsluitend ten behoeve van de evaluatie van het project voorafgaand aan de start van het MaaC-deelinitiatief geanonimiseerd het aantal auto's en aantal vergunningen in bezit van de leden. En voorts elk half jaar de toe- en afname van het aantal auto's en aantal parkeervergunningen van de leden.
3. De aanvrager van de gemeente die een vergunning heeft gekregen verleent, ten behoeve van de controle of is voldaan aan de vergunningsvoorwaarde van het aantal benodigde stemgerechtigde deelnemers, te allen tijde inzage in haar administratie aan het college of aan door hen aangewezen personen. Hieronder valt indien noodzakelijk ook dossierinzage door een accountant namens de gemeente Amsterdam.
4. Aanvrager die van de gemeente een vergunning heeft gekregen draagt zorg voor onderhoud van zijn deelauto's.
5. De aanvrager stelt één contactpersoon aan die namens het initiatief met de gemeente communiceert.

Artikel 6.13 Beëindiging of intrekking van de vergunning

Het college kan de vergunningen intrekken als het MaaC-deelinitiatief aan wie de vergunningen verleend zijn niet meer aan de voorwaarden voldoet zoals omschreven in dit hoofdstuk. Indien er gebruik is gemaakt van de proefperiode zoals beschreven in artikel 6.6 zijn de voorwaarden uit dat artikel hier van toepassing.

Artikel 6.14 Overdraagbaarheid

De in het kader van dit besluit verleende vergunningen zijn niet overdraagbaar.

Artikel 6.15 Financiële kaders

De kosten voor een coöperatieve autodeelvergunning voor een MaaC-deelinitiatief kent een 0-tarief, zoals vastgesteld in bijlage XI, onder f, van de Parkeerverordening Amsterdam 2025. De kosten voor de belanghebbendenvergunning met eigen parkeerplaats (leges) zijn gelijk aan die van commerciële deelauto aanbieders, huisartsen en diplomaten zoals vastgesteld in de vigerende Legesverordening Amsterdam.

Artikel 6.16 Contact leden en kosten deelauto's

Aanvrager draagt de kosten voor aanschaf, gebruik en onderhoud van de deelauto's waarvoor aan hem een vergunning is verleend. Aanvrager is tevens verantwoordelijk voor contact met haar leden.

HOOFDSTUK 7 EXPERIMENT AVOND- EN NACHTPARKEREN BEDRIJVENTERREINEN SLOTERDIJK POORT, SLOTERDIJK DE HEINING EN CORNELIS DOUWESTERREIN

Artikel 7.1 Begripsbepaling

1. In dit hoofdstuk wordt onder het experiment verstaan: het experiment waarbij, in afwijking van artikel 1.3, eerste lid, onder b, van de Parkeerverordening Amsterdam 2025, op bedrijventerreinen Sloterdijk Poort, Sloterdijk de Heining en Cornelis Douwesterrein parkeerbelasting wordt geheven van zondag tot en met zaterdag van 19.00 uur tot en met 06.00 uur.

Artikel 7.2 Nadere gebiedsbepaling in deeltariefgebieden met heffingstijden.

De gebieden Sloterdijk Poort, Sloterdijk de Heining en Cornelis Douwesterrein vormen samen deeltariefgebied exp.1 in de zin van bijlage II van de Nadere regels Parkeerverordening Amsterdam 2025. In deeltariefgebied exp.1 wordt parkeerbelasting geheven van zondag tot en met zaterdag van 19.00 uur tot en met 06.00 uur. Deeltariefgebied exp1 wordt gevormd door deeltariefgebieden exp.1.a en exp.1.b.

Deeltariefgebied exp.1.a:

Het gebied waarvan de grenzen worden gevormd door (1) het midden van de Basisweg, (2) het midden van de Noordzeeweg, (3) het zuidelijk talud van het goederenspoor, (4) het midden van de Australiëhavenweg, (5) de noordzijde van de Westpoortweg, (6) het water ten westen van De Heining, (7) de noordzijde van de Wethouder van Essenweg, (8) het midden van het water ten westen van de Westrandweg, (9) het midden van Daveren, (10) de zuidzijde van de Theemsweg en (11) het midden van de Seineweg tot het midden van de Basisweg.

Deeltariefgebied exp.1.b:

Het gebied waarvan de grenzen worden gevormd door (1) het midden van de Ring A10, (2) de zuidzijde van het Coentunnelcircuit, (3) het midden van de Cornelis Douwesweg, (4) midden van de Klaprozenweg, (5) het midden van de tt. Vasumweg tot aan Kraanspoor, (6) het water langs Kraanspoor en (7) het midden van Het IJ.

Artikel 7.3 Duur en afloop van het experiment

Het experiment geldt in de gebieden Sloterdijk Poort, Sloterdijk de Heining en Cornelis Douwesterrein van 7 april 2025 tot en met 30 juni 2027.

HOOFDSTUK 8 SLOTBEPALINGEN

§ 1. Intrekken oude regelingen

Artikel 8.1 Intrekken experiment Ondernemersjaarkaart

Het collegebesluit Kennisnemen van de uitwerking van de ondernemers(parkeer)vergunning en instemmen met de tariefstructuur. (2017, nr. 41/32) wordt ingetrokken.

Artikel 8.2 Intrekken Experiment e-taxi parkeervergunning

Het Experiment parkeervergunning elektrische taxi's bij oplaadpunten wordt ingetrokken.

Artikel 8.3 Intrekken Experiment stadsbrede parkeervergunning voor emissieloze brommobielen

Het Experiment stadsbrede parkeervergunningen voor emissieloze brommobielen wordt ingetrokken.

Artikel 8.4 Intrekken Experiment Maac deelinitiatieven

De Experimenteerregeling Maac-deelinitiatieven Amsterdam wordt ingetrokken.

§ 2. Inwerkingtreding

Artikel 8.5 Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2025.

Artikel 8.6 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Nadere regels experimenten Parkeerverordening Amsterdam 2025.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 17 december 2024

De burgemeester

Femke Halsema

De gemeentesecretaris

Peter Teesink

Toelichting

Algemeen

In de Parkeerverordening Amsterdam 2025 is in artikel 9.1 een experimenteerbepaling opgenomen. Op grond van dit artikel is het mogelijk dat het college de werking van een of meer artikelen van de Parkeerverordening Amsterdam 2025 buiten toepassing laat voor een bepaald gebied tijdens de duur van de werking van het experiment. In dit besluit zijn deze experimenten gebundeld voor een duidelijk overzicht van de bij de vaststelling lopende experimenten die zien op parkeren in de gemeente Amsterdam.

Ieder hoofdstuk van dit besluit regelt een experiment. De experimenten in de hoofdstukken 1 tot en met 6 bestonden al op basis van de voorgaande parkeerverordeningen. In deze nadere regels zijn die qua inhoud integraal opgenomen. Als er geen toelichting was bij de oude regelingen, dan is die hier ook niet opgenomen.

HOOFDSTUK 3 EXPERIMENT STADSBREDE PARKEERVERGUNNINGEN VOOR EMISSIELOZE BROMMOBIELEN

Algemeen

De transitie naar volledig elektrische, emissieloze brommobielen met een kleinere footprint op de openbare ruimte in 2030, zoals genoemd in het Actieplan Luchtkwaliteit 2030, is een belangrijk instrument voor het efficiënt gebruiken van de schaarse (parkeer)ruimte in de drukste gebieden van de stad en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Ter stimulering van dergelijke voertuigen wordt een tijdelijke stadsbrede parkeervergunning in het leven geroepen tegen gereduceerd tarief. De vergunning wordt geïntroduceerd als experiment.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 5.1 Begripsbepaling

Derde lid.

Met dit lid kan de stadsbrede parkeervergunning voor emissieloze brommobielen ook verleend worden aan gecontracteerde bedrijven van de pilot 'klushub'. Deze pilot biedt aannemers de mogelijkheid een bedrijfsbus in een door de gemeente beschikbaar gestelde parkeergarage om te ruilen voor een emissieloze brommobiel. Met de verlening van stadsbrede parkeervergunningen voor deze emissieloze brommobielen kunnen ondernemers die (nog) geen emissievrij voertuig hebben toch terecht in het gebied dat valt onder de uitstootvrije zone.

Artikel 5.3 Per aanvrager

Eerste lid.

Het aantal parkeervergunningen voor emissieloze brommobielen dat op een adres is verleend heeft tijdens de duur van het experiment geen invloed op het aantal andere parkeervergunningen dat voor dat adres kan worden verleend. Het aantal stallingsplaatsen en belanghebbendenparkeerplaatsen waar de bewoner of het bedrijf over beschikt of kan beschikken en het aantal andere parkeervergunningen dat op het adres is verleend, is niet van invloed op het aantal stadsbrede parkeervergunningen voor emissieloze brommobielen dat op een adres wordt verleend.

Tweede lid.

Voor stadsbrede parkeervergunningen die worden verleend voor emissieloze brommobielen die vóór 1 april 2020 zijn gekocht, geldt voor geen maximumaantal per adres.

Artikel 5.6 Aantal te verlenen vergunningen

Het maximaal aantal te verlenen vergunningen voor alle soorten vergunningen in een vergunninggebied wordt elk half jaar verlaagd met het aantal parkeervergunningen voor emissieloze brommobielen dat in het vergunninggebied is verleend. Deze vergunningplafonds worden vastgesteld in de Nadere regels Parkeerverordening Amsterdam 2025.

HOOFDSTUK 6 EXPERIMENT MAAC DEELINITIATIEVEN

Algemeen

Door coöperatief mobiliteit organiseren en te faciliteren geven we Amsterdammers de regie over hun (deel)mobiliteit. Met de grootse ambities van het Amsterdamse college op het gebied van 0-emissie en autoluw wordt er gestuurd op het voor de Amsterdammer minder aantrekkelijk maken om auto's te bezitten en meer deelvervoer te gebruiken. Momenteel doen we dat via commerciële deelmobiliteitsbedrijven, peer-2-peer of gewoon in goed vertrouwen.

Er bestaat behoefte aan een level playingfield voor Amsterdammers die mobiliteit willen delen. Momenteel is het huidige autodeelbeleid te nauw gedefinieerd waardoor MaaC-deelinitiatieven niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Auto's delen in kleine groep mensen zonder winst oogmerk of zonder tussenkomst van een verhuurplatform wordt zo onmogelijk gemaakt.

Met dit experiment maken wij het mogelijk voor MaaC-deelinitiatieven om een coöperatieve autodeelvergunning in combinatie met een belanghebbendenvergunning met eigen parkeerplaats aan te vragen.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 6.2 Doelstellingen van het experiment MaaC

Verwacht wordt dat in tegenstelling tot commerciële deelauto's, deelauto's binnen een MaaC deelinitiatief vaker als alternatief voor de privéauto worden gebruikt in plaats van als aanvulling hierop. Dit onder andere omdat het meedoen aan een MaaC-deelinitiatief een substantiële (tijds)investering vraagt dan het gebruik van een commerciële deelauto. Met dit experiment willen wij deze hypothese onderzoeken. Daarnaast is het van belang om meer inzicht te verkrijgen in de potentie van MaaC deelinitiatieven als aanvulling op commerciële deelmobiliteit.

Artikel 6.3 Maximaal te verlenen vergunningen in het kader van het experiment MaaC

Er is een maximumaantal van 150 coöperatieve autodeelvergunningen i.c.m. belanghebbendenvergunning met eigen parkeerplaats.

Indien uit de tussentijdse evaluatie blijkt dat het experiment succesvol is kan het college besluiten het plafond te verhogen met nog eens 150 vergunningen. Dit aantal is gebaseerd op het huidige aantal autodeelvergunningen in de stad. Momenteel telt Amsterdam zo'n 3000 autodeelvergunningen. Door

5% MaaC autodeelvergunningen toe te voegen verwachten we voldoende inzicht te krijgen in het gebruik van MaaC-deelinitiatief auto's en hoe de gemeente in toekomstig beleid hiervoor ruimte kan maken.

Artikel 6.4 Vergunningverlening

Binnen een MaaC-deelinitiatief organiseert een groep bewoners deelmobiliteit in gedeeld eigenaarschap. Zij kopen deze deelauto's gezamenlijk in (bijvoorbeeld door leasen) en delen de deelauto's zonder winstoogmerk met de leden van het MaaC-deelinitiatief. Zij hebben de mobiliteit in eigen beheer en zijn verantwoordelijk voor de vervoersmodaliteiten. Het MaaC-deelinitiatief kan zelf het prijsmodel bepalen voor de deelauto's en sturen op duurzaam reisgedrag.

Het model is anders dan het delen/huren van auto's met burens waarbij de auto's eigendom zijn van één persoon. In deze vorm heb je de huurder en de verhuurder waarbij de verhuurder de voorwaarden bepaalt (kosten, dag in week (alleen op woensdag), tijdsduur (voor 20:00 uur moet de auto terug) etc.)) Bij een MaaC-deelinitiatief staan de deelauto's op naam van het MaaC-deelinitiatief, waardoor elk lid mede bezitter is van de deelauto's.

Kenmerken MaaC deelinitiatief

- Ingeschreven bij de Kamer van Koophandel
- Geen winstoogmerk
- Deelauto's op naam van MaaC deelinitiatief
- Deelauto's worden beheerd door het MaaC deelinitiatief
- Verzekering op naam van het MaaC deelinitiatief tenzij er gebruik wordt gemaakt van een proefperiode zoals beschreven in artikel 6

Artikel 6.6 Proefperiode

Omdat nieuwe MaaC-deelinitiatieven over het algemeen nog geen financiële geschiedenis hebben, is het voor hen erg moeilijk om in aanmerking te komen voor een bankrekening en leasecontract. Daarnaast kan het oprichten van de coöperatie en samenwerking met bewoners de benodigde tijd in beslag nemen. Als er dan niet gereden kan worden is het aannemelijk dat de interesse en aandacht voor het initiatief verzwakt. Om bovenstaande opgaves te verhelpen kan een MaaC-deelinitiatief ook gebruik maken van een zogenaamde proefperiode, die aangeboden wordt door een andere organisatie.

Artikel 6.8 Duur van het experiment

Het college heeft gekozen voor een minimale duur van 4 jaar van het experiment met een mogelijkheid om de vergunning met nog twee jaar na beëindiging van het experiment te verlengen. Overwegingen hiervoor zijn de relatief grote investeringen in auto's of leasecontracten die het MaaC-deelinitiatief moeten doen om een auto aan te schaffen. In het geval dat het experiment niet succesvol blijkt en het college besluit MaaC niet op te nemen in vast beleid hebben bewoners voldoende tijd voor de afronding van het leasecontract of om een andere bestemming te vinden voor de auto.

Artikel 6.9 Behandeling aanvragen vergunningen

Aanvragen kunnen worden ingediend via een online formulier te vinden op de website van de gemeente Amsterdam. Indien het aanvraagformulier compleet en met de juiste bijlage is ingediend zullen deze op volgorde van ontvangst worden uitgegeven. Hierbij geldt het 'wie het eerst komt wie het eerst maalt' principe.

Artikel 6.10 Privacy en security

Daarnaast stelt de gemeente eisen op het gebied van privacy en security. Het MaaC-deelinitiatief verzamelt en verwerkt gegevens volgens de AVG.

Artikel 6.12 Verplichtingen aanvrager

Omdat het hier gaat om een experiment zijn onderzoek en evaluatie een vereiste. Om goed inzicht te krijgen in de effecten van MaaC-deelinitiatieven is het noodzakelijk dat de gemeente de daarvoor benodigde (geanonimiseerde) data van de MaaC-deelinitiatieven ontvangt. De gemeente kan het initiatief adviseren hoe de data het beste aan te leveren om te voldoen aan de richtlijnen van de AVG.

Artikel 6.14 Overdraagbaarheid

Vergunningen uit het MaaC-deelinitiatief zijn in principe niet overdraagbaar, tenzij gebruik is gemaakt van een proefperiode. In dat geval kan de organisatie die de proefperiode aanbiedt de vergunningen eenmalig overdragen aan het MaaC-deelinitiatief. Dit doet de gemeente omdat het opzetten van een MaaC-deelinitiatief met bijbehorende deelauto's gezien kan worden als grote drempel. Door bewoners op een vrijblijvende manier kennis te laten maken met deze manier van deelmobiliteit verwacht het college een groter publiek te bereiken.

HOOFDSTUK 7 EXPERIMENT AVOND- EN NACHTPARKEREN BEDRIJVENTERREINEN SLOTERDIJK POORT, SLOTERDIJK DE HEINING EN CORNELIS DOUWSTERREIN

Tijdens de inspraak over het uitbreiden van betaald parkeren in stadsdeel Noord heeft de ondernemersvereniging van het Cornelis Douwesterrein de gemeente verzocht om te onderzoeken of de parkeerdruk overdag voldoende kan worden beheerst door in de nachtelijk uren betaald parkeren in te voeren.

Dit experiment wordt ingevoerd om tegemoet te komen aan het verzoek van de ondernemersvereniging.

De doelstelling bij dit experiment is dat de bruto parkeerdruk overdag beperkt blijft tot maximaal 95% in Sloterdijk de Heining en maximaal 85% in Sloterdijk Poort en het Cornelis Douwesterrein. Om de het experiment optimale kans van slagen te bieden wordt het regime van kracht in elke nacht die grenst aan een doordeweekse dag.