Nummer < *automatisch* >

Directie < *automatisch* >

Gemeente Amsterdam

Voordracht voor de Raadsvergadering van < Datum >

Portefeuille: Verkeer, vervoer en luchtkwaliteit
Agendapunt: < *automatisch* >
Datum besluit: College van B en W < Datum collegebesluit >

Onderwerp

Vaststellen van de 'Nota Parkeernormen Auto en Fiets, stadsgebied Weesp'

De gemeenteraad van Amsterdam besluit

1. de 'Nota Parkeernormen Auto en Fiets, stadsgebied Weesp' vast te stellen, waarvan de belangrijkste punten zijn:
    a. De onderbouwing voor nieuwe parkeernormen in stadsgebied Weesp, inclusief Driemond;
    b. De nieuwe gebiedsindeling voor parkeernormen in stadsgebied Weesp;
    c. De autoparkeernormen per gebiedstype voor woningen en voorzieningen;
    d. De aanvullende beleidsregels autoparkeernormen;
    e. De fietsparkeernormen voor woningen en voorzieningen.
2. Kennis te nemen van
    a. De nota van beantwoording waarin het college reageert op de binnengekomen zienswijzen op het beleidsvoornemen en de wijziging die heeft plaatsgevonden op basis van de zienswijzen
    b. De reactie van stadsgebied Weesp op het beleidsvoornemen en de wijziging die heeft plaatsgevonden op basis van de reactie

---

Wettelijke grondslag

Artikel 160, eerste lid, onder b, van de Gemeentewet.
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 108 jo artikel 147, tweede lid, van de Gemeentewet.
De gemeenteraad is bevoegd tot regeling en bestuur inzake de huishouding van de gemeente

---

Bestuurlijke achtergrond

Op 19 maart 2024 heeft het college Verzamelbesluit Weesp college Amsterdam 2024 vastgesteld. Met dit verzamelbesluit werd regelgeving van Amsterdam en Weesp geharmoniseerd. Onderdeel hiervan was de harmonisatie van parkeernormen. Er is toentertijd gekozen om Weesp aan te laten sluiten bij de C-locatie gebieden van de nota parkeernormen auto Amsterdam. De C-locatie indeling is echter een maatwerkoplossing die enkel voor de landelijke gebieden van de gemeente Amsterdam wordt toegepast. Het is daarom belangrijk dat er duidelijke parkeernormen en aanvullende beleidsregels worden vastgesteld. Met de voorliggende nota wordt deze duidelijkheid geboden.

Onderbouwing besluit

Ad 1. De ‘Nota Parkeernormen Auto en Fiets, stadsgebied Weesp’ vast te stellen

In bijlage 1 kunt u de Nota Parkeernormen Auto en Fiets voor het stadsgebied Weesp vinden. De belangrijkste punten uit deze nota worden hierna toegelicht.

a. De onderbouwing voor nieuwe parkeernormen in stadsgebied Weesp, inclusief Driemond;

De huidige parkeernormen voor stadsgebied Weesp sluiten niet goed aan bij de uitgangspunten uit de omgevingsvisie 2050 voor Weesp. De parkeernormen zijn te hoog om voldoende ruimte over te houden voor verschillende opgaven uit de omgevingsvisie, zoals ruimte voor fietsen, lopen, vergroenen én het bouwen van voldoende betaalbare woningen in Weesp. Daarom is een aanpassing van de parkeernormen en aanvullende eisen in beleidsregels in stadsgebied Weesp noodzakelijk.

Dit beleidsvoorstel voorziet in het harmoniseren van de normen en aanvullende beleidsregels voor parkeernormen voor auto en fiets met de omgevingsvisie van Weesp. Als basis voor deze harmonisatie worden de geactualiseerde CROW-kencijfers gebruikt, die voor de meeste gemeenten de standaard vormen voor parkeernormering.

b. De nieuwe gebiedsindeling voor parkeernormen in stadsgebied Weesp;

Er is een nieuwe gebiedsindeling opgesteld voor stadsgebied Weesp, welke te vinden is op pagina 11 van de Nota. De gebiedsindeling sluit aan bij de huidige stedenbouwkundige structuur van het stadsgebied, maar houdt ook rekening met de verwachte veranderingen in de stedenbouwkundige structuur de komende jaren. Over het algemeen geldt dat hoe verder een gebied van het stadscentrum van Weesp ligt, hoe hoger de parkeernorm die wordt gesteld. In de historische kern van Weesp en de omliggende buurten gelden de laagste parkeernormen voor woningen en voorzieningen. In de overige buurten van Weesp ten zuiden van het spoor zijn de normen iets hoger.

Het voorstel voorziet niet in nieuwe parkeernormen voor Weespersluis. In de samenwerkingsovereenkomst met de ontwikkelaar van Weespersluis zijn namelijk al afspraken gemaakt over parkeernormen. Het wordt daarom als niet realistisch en niet noodzakelijk beschouwd om tijdens de bouw nieuwe parkeernormen op te leggen via een nieuwe nota parkeernormen. Dit wordt ook verder toegelicht in het beleidsvoorstel.

c. De autoparkeernormen per gebiedstype voor woningen en voorzieningen;

Voor zowel woningen als voorzieningen zijn nieuwe parkeernormen opgesteld. Deze normen liggen iets lager dan de parkeernormen die de afgelopen jaren in het stadsgebied zijn gehanteerd. In vergelijking met de normen in Amsterdam blijven de normen echter relatief hoog. De inschatting is dat de nieuwe normen enerzijds goed aansluiten bij de doelen uit de omgevingsvisie en anderzijds recht doen aan het mobiliteitsaanbod in Weesp en de marktomstandigheden van de woningbouw in de stad. Het is niet realistisch om de parkeernormen te verlagen tot het niveau van Amsterdam, aangezien het alternatief voor de auto in Weesp op veel plekken en tijden minder beschikbaar is.

De verwachting is dat de nieuwe normen per saldo de woningproductie stimuleren en bijdragen aan het realiseren van betaalbare woningen. Hogere parkeernormen voor woningen zouden de woningbouw duurder maken en het behalen van de gemeentelijke ambitie voor woningbouwaantallen bemoeilijken.

d. De aanvullende beleidsregels autoparkeernormen;

Naast parkeernormen per woning of aantal m² bevatten de beleidsregels ook aanvullende artikelen met extra eisen voor ontwikkelaars. De belangrijkste eis is dat parkeerplekken altijd op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. Dit voorkomt dat de parkeerdruk die ontstaat door nieuwe ontwikkelingen wordt afgewenteld op de openbare ruimte. Daarnaast worden alle nieuwe adressen uitgesloten van het verkrijgen van een parkeervergunning. In gebieden waar momenteel nog geen fiscaal parkeren geldt, maar ook waar dit in de toekomst wordt ingevoerd, zullen nieuwe bewoners en ondernemers eveneens geen parkeervergunning om op straat te parkeren krijgen.

e. De fietsparkeernormen voor woningen en voorzieningen.

Naast autoparkeernormen bevat het beleidsvoorstel ook fietsparkeernormen. Er worden normen per type woning en voorziening geëist. Als wordt gekozen voor een gezamenlijke fietsenstallingen voor bewoners bij nieuwbouwontwikkelingen worden naast een parkeernorm ook eisen gesteld aan de inrichting en toegankelijkheid van de stalling. De parkeernormen zijn vrijwel beleidsneutraal overgenomen uit de nota parkeernormen fiets Amsterdam en lijken goed aan te sluiten bij de situatie in Weesp. Enkele aanpassingen zijn gedaan in de aanvullende eisen, omdat deze in de Amsterdamse nota soms onduidelijk of niet goed toepasbaar waren. Zo geldt bijvoorbeeld dat voor fietsparkeren voor bezoekers geen eis wordt gesteld om fietsparkeerplekken op eigen terrein te realiseren. In de nota staat dat projectgroepen verantwoordelijk zijn voor het realiseren van stallingsplekken in de openbare ruimte binnen een project, dat was in de Amsterdamse nota onduidelijk.

Ad 2. Kennis te nemen van

a. De nota van beantwoording waarin het college reageert op de binnengekomen zienswijzen op het beleidsvoornemen en de wijziging die heeft plaatsgevonden op basis van de zienswijzen

In bijlage 2 kunt u de nota van beantwoording vinden, waarin het college reageert op de binnengekomen zienswijzen op het beleidsvoornemen. Gedurende de zienswijzeperiode van 20 juni tot 10 oktober 2025 zijn 68 zienswijzen ontvangen. Op enkele reacties na, is de overgrote meerderheid van de insprekers negatief over het voorstel voor nieuwe parkeernormen. Echter heeft een analyse van alle zienswijzen laten zien dat veel insprekers niet reageren op de inhoud van het beleidsvoornemen zelf, maar reageren over het invoeren van betaald parkeren en Weesp of Driemond. Daar ging dit beleidsvoornemen niet over. Gezien het grote aantal zorgen hierover wordt hier wel aandacht aan besteed in de nota van beantwoording.

De meeste zienswijzen gaan over de volgende onderwerpen:

- Zorgen over de hoogte van de nieuwe parkeernormen en de vergelijking met Amsterdam
    - Normen in Weesp moeten hoger zijn dan in Amsterdam
    - Er zijn minder alternatieven in Weesp dan in Amsterdam

    - Mensen zijn afhankelijker van de auto in Weesp dan in Amsterdam
- Zorgen over het niet kunnen krijgen van een parkeervergunning en de relatie met betaald parkeren
- Onduidelijkheid over de definitie van nieuwbouw en voor wie deze nieuwe normen gelden
- De gemeente gaat geen parkeerplekken maken en alle parkeerplekken moeten op eigen terrein komen

Wijziging
Op basis van de binnengekomen zienswijzen heeft het college besloten één wijziging aan te brengen in de mogelijkheid om bij kleine projecten af te wijken van de parkeernorm. In het oorspronkelijke voorstel was opgenomen dat wanneer de parkeereis op 4 of minder parkeerplekken uitkomt in gebied 1 of 2, een vrijstelling van de autoparkeernorm kan worden aangevraagd door de initiatiefnemer. In geval van vrijstelling werden de nieuwe adressen alsnog uitgesloten van parkeervergunningverlening. Van deze uitsluiting van parkeervergunningverlening is in het uiteindelijke voorstel enkel sprake wanneer als de parkeerdruk in de straat en omliggende straten 80% of hoger is, of door de realisatie van de woningen 80% o f hoger wordt. Hierbij zal de parkeernorm per woning als verwachtte extra parkeerdruk op straat worden gehanteerd. Dit houdt rekening met de beperkte alternatieven voor de auto en waarborgt voldoende parkeerruimte voor bestaande bewoners, wat een zorgpunt was dat naar voren kwam uit de zienswijzen.

b. De reactie van stadsgebied Weesp op het beleidsvoornemen en de wijziging die heeft plaatsgevonden op basis van de reactie

In bijlage 3 kunt u de reactie van stadsgebied Weesp vinden op het beleidsvoornemen. In het advies van stadsgebied Weesp wordt enkel negatief geadviseerd op de gebiedsindeling van het Cacaokwartier.

Wijziging
Op basis van het advies van stadsgebied Weesp heeft het college besloten om het Cacaokwartier op te nemen in gebied 2. De parkeernormen voor de nieuwe woningen en voorzieningen zijn in het Cacaokwartier hoger dan oorspronkelijk in het beleidsvoornemen was voorzien. Desondanks verwacht het college dat het opnemen van het Cacaokwartier in gebied 2 geen onoverkomelijke problemen zal veroorzaken in het verdere ontwikkelproces. Bovendien wordt hiermee tegemoetgekomen aan de wens van het stadsgebied én wordt er ruimte geboden om de eerder gedane toezegging om aanvullend onderzoek voor de parkeernorm uit te voeren, alsnog te realiseren. De uiteindelijke parkeernorm, die gelijk of lager zal moeten zijn dan de parkeernormen voor woningen en voorzieningen in gebied 2, zal pas later in het planproces definitief worden vastgesteld voor het Cacaokwartier.

Participatie

Van 20 juni tot 10 oktober 2025 hebben belanghebbenden kunnen reageren op het beleidsvoornemen dat op 17 juni is vrijgegeven door het College van B&W van de gemeente Amsterdam. De mogelijkheid tot inspreken is gecommuniceerd via de website van de gemeente en lokale media organisaties.

Er hebben in totaal 68 mensen gereageerd op het beleidsvoornemen. Het grootste deel van de inspraakreacties was negatief. Echter gingen de meeste inspraakreacties niet in

op de inhoud van het beleidsvoornemen, maar werden er zorgen geuit over een eventuele invoering van betaald parkeren in Weesp. Daar gaat deze Nota niet over. Omdat hier onduidelijkheid over bleek te bestaan is dit toegelicht in de Nota van Beantwoording. Verder zijn inhoudelijke onduidelijkheden verder toegelicht. Op basis van de inspraak is de uitzonderingsmogelijkheid voor kleine projecten aangepast. De nota van Beantwoording kunt u vinden in de bijlagen van deze voordracht.

Financiële onderbouwing

De parkeernormen zijn besproken met de ambtelijk opdrachtgever van de Directie Grond en Ontwikkeling en opgesteld in samenspraak met de projectgroepen die werken aan gebiedsontwikkeling. De verwachting is dat de nieuwe normen per saldo de woningproductie stimuleren en bijdragen aan het realiseren van betaalbare woningen. Hogere parkeernormen voor woningen zouden de woningbouw duurder maken en het behalen van de gemeentelijke ambitie voor woningbouwaantallen bemoeilijken. De financiële impact is daarmee ten minste neutraal, zo niet positief.

Conclusie:
<vrije tekst>

Geheimhouding

NVT

Welke stukken treft u aan?

Registratienr.	Naam
< *automatisch* >	< *Bestandsnaam* >
< *automatisch* >	< *Bestandsnaam* >

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Chiel van de Camp, Verkeer en Openbare Ruimte, 06-38594377,
c.van.de.camp@amsterdam.nl

Classificatiegegevens

1	Classificatie	Openbaar/geheim (indien geheim, vul dan ook onderstaande gegevens in)
2	Wie legt geheimhouding op?	Burgemeester/ college van B en W/ DB stadsdeel/ de gemeenteraad (let op dat er een beslispunt geheimhouding in de voordracht zit)
3	Gaat het stuk geheim door naar de commissie en/of raad?	N.v.t.
4	Einddatum	- [Tot een bepaalde datum - Tot een bepaald moment (vul dan hieronder de uiterlijke datum in) - Voor onbepaalde tijd]
5	Uiterlijke einddatum	[Indien er geen specifieke einddatum kan worden genoemd, hier een uiterlijke einddatum invullen]
6	Grondslag	[Vul hier het Woo-artikel in op grond waarvan dit stuk niet openbaar is]

7	Motivatie	[Leg in gewone taal uit waarom dit stuk geheim of vertrouwelijk is. Wat gaat er mis als deze informatie openbaar wordt? Indien voor onbepaalde tijd, motiveer de lengte van de opgelegde geheimhouding]