BASEVALUE

AANGEPAST CONCEPT

TAXATIERAPPORT

Gronden Lutkemeerweg [redacted] te Amsterdam



Opdrachtgever:	Gemeente Amsterdam
Datum:	30 juli 2018
Kenmerk:	100537/CON/0.2
Status:	Tweede concept

Register-Taxateur

NVM BUSINESS

RICS

Valuation & Consultancy

BaseValue B.V., Botterstraat 139, 8081 JW Elburg

t 085-400 01 71 *e* info@basevalue.nl *i* www.basevalue.nl

iban NL37 INGB 0007 5658 39 *kvk* 66983517 *btw* NL856781253B01

RICS

Inhoudsopgave

1. Benoeming en status van taxateur 4
1.1. Benoeming verantwoordelijke en controlerende taxateur 4
1.2. Kwalificaties en onafhankelijkheid 4

2. Opdrachtformulering 5
2.1. Opdrachtverstrekking 5
2.2. Opdrachtgever en eventuele andere beoogde gebruikers 5
2.3. Uw contactpersoon 5
2.4. Verantwoording en aansprakelijkheid 5
2.5. Doel van de taxatie 6
2.6. Te taxeren belang 6
2.7. Taxatie type 6
2.8. Onderwerp van de taxatie 6
2.9. Waarderingsgrondslag (basis van waarde) 6
2.10. Waardepeildatum 6
2.11. Bezichtiging 6
2.12. Aard en bron van de informatie waarop de taxateur zich baseert 7
2.13. Uitgangspunten en bijzondere uitgangspunten 7
2.14. Beperkingen in gebruik, distributie en publicatie 8

3. Procedure concept taxatierapport 9

4. Werkwijze en methodieken 10
4.1. Werkwijze 10
4.2. Waarderingsmethode 10

5. Locatie, object en bereikbaarheid 12
5.1. Locatieomschrijving 12
5.2. Object 12
5.3. Business Park Amsterdam Osdorp 13
5.4. Huidig agrarisch gebruik 14
5.5. Bereikbaarheid 15
5.6. Voorzieningen 16
5.7. Bodemverontreiniging 16
5.8. Asbest 17

6. Privaatrechtelijke aspecten 18
6.1. Kadastrale situatie 18

7. Publiekrechtelijke aspecten 20
7.1. Bestemming 20
7.2. Wet voorkeursrecht gemeenten 21
7.3. Monumentale status 22
7.4. Beschermd Stadsgezicht 22

8. Marktsituatie en referenties 23
8.1. Bedrijfsruimtemarkt 23
8.2. Bedrijventerreinen 28
8.3. Grondprijsbeleid 29
8.4. Referentie transacties ruwe bouwgrond 30
8.5. Referentie transacties gronden in bouwrijpe staat 31
8.6. Huidig aanbod 31
8.7. Ontwikkeling opbrengsten 32
8.8. Kosten grond, weg en waterbouw 32

CONCEPT

8.9. Bijkomende kosten / Voorbereiding, Toezicht en Uitvoering 35
8.10. Ontwikkeling van de GWW kosten 36
8.11. Conclusie 37

9. Waardering 38
9.1. Stedenbouwkundige uitgangspunten 38
9.2. Ontwikkelprogramma 39
9.3. Ruimtegebruik 39
9.4. Grondopbrengsten van gronden in bouwrijpe staat 40
9.5. Grondexploitatiekosten 41
9.6. Planning en fasering 42
9.7. Indices en disconteringsvoet 42
9.8. Overzicht kosten en opbrengsten 43
9.9. Uitgangspunt fiscale levering van de gronden 45
9.10. Onderbouwing waardering 45

10. SWOT-analyse 47

11. Marktwaarde en ondertekening 48

12. Plausibiliteitsverklaring 49

Bijlagen

De volgende bijlagen vormen een onlosmakelijk deel van dit taxatierapport.

- Opdrachtbevestiging
- Algemene voorwaarden BaseValue BV, november 2016
- Waarderingsmethodieken
- Waardebegrippen en definities
- Locatiefoto's
- Kadastrale bericht en kaart
- Akte van levering
- Bestemmingsplangegevens
- Bodemloketrapporten
- Inputparameters taxatie
- Rekenbladen

CONCEPT

1. Benoeming en status van taxateur

1.1. Benoeming verantwoordelijke en controlerende taxateur

Verantwoordelijk taxateur namens BaseValue B.V.:

[redacted] lid van de NVM, vakgroep Business, ingeschreven in het Nederlands Register Vastgoed Taxateurs (NRVT) te Rotterdam, in de Kamer Bedrijfsmatig Vastgoed onder nummer [redacted]

De taxatiewerkzaamheden zijn alvorens het taxatierapport werd uitgebracht onderworpen aan een plausibiliteitstoets door de controlerend taxateur. De controlerend taxateur heeft een verklaring afgelegd dat hij de plausibiliteitstoets heeft uitgevoerd, welke verklaring in het taxatierapport is opgenomen.
Controlerend taxateur namens BaseValue B.V.:

[redacted] lid van de NVM, vakgroep Business, ingeschreven in het Nederlands Register Vastgoed Taxateurs (NRVT) te Rotterdam, in de Kamers Bedrijfsmatig Vastgoed - Grootzakelijk Vastgoed, Wonen en WOZ, onder nummer [redacted] RICS Registered Valuer onder nummer [redacted] en ingeschreven in het Landelijk Register van Gerechtelijke Deskundigen (LRGD) met als vakgebied: vastgoed, specialisaties: Bedrijfsmatig Vastgoed, Wonen alsmede WOZ, rechtsgebied: Civiel recht.

1.2. Kwalificaties en onafhankelijkheid

- Taxateur is professioneel en gekwalificeerd zoals benoemd in PS2 van de RICS Taxatiestandaarden (Red Book), Engelse versie juli 2017. Tevens beschikt taxateur over voldoende actuele lokale, nationale en internationale (naar gelang het geval) kennis van het type object, de specifieke markt hiervoor en de benodigde vaardigheden en inzicht om de taxatie vakbekwaam uit te voeren.
- Taxateur is voldoende competent met betrekking tot het te taxeren vastgoed object.
- Taxateur conformeert zich aan de jaarlijkse hercertificering en permanente educatie zoals vereist door het NRVT, de RICS en de NVM.
- BaseValue B.V. verklaart recentelijk niet betrokken te zijn geweest bij de te waarderen onroerende zaken, welke betrokkenheid eventueel kan leiden tot belangenverstrengeling.
- BaseValue B.V. heeft geen financiële voordelen uit de taxatieopdracht anders dan het in rekening gebrachte taxatiehonorarium. BaseValue B.V. kan regelmatig opdrachten voor de opdrachtgever vervullen. Indien BaseValue B.V. regelmatig opdrachten voor de opdrachtgever vervult, is het jaarlijkse financiële aandeel van de opdrachtgever minimaal te noemen ten opzichte van de jaaromzet van BaseValue B.V.
- De taxatie is een onafhankelijk en objectief waardeoordeel.
- Taxateur treedt op als extern taxateur.

CONCEPT

2. Opdrachtformulering

2.1. Opdrachtverstrekking

Op 28 juni 2018 heeft [redacted] handelend namens Gemeente Amsterdam, postbus 121, 1000 AC te Amsterdam, telefonisch opdracht verstrekt tot het taxeren van de nader omschreven onroerende zaak.

De taxatie is uitgevoerd conform de afspraken zoals vastgelegd in de opdrachtbrief getekend op 9 juli 2018, onder referentienummer 100537/OFF/1.0 en welke in het rapport is opgenomen als bijlage. Het in de opdrachtbrief besproken object en diepgang van de afgesproken werkzaamheden ten aanzien van de taxatie zijn gedurende het taxatieproces niet aangepast.

2.2. Opdrachtgever en eventuele andere beoogde gebruikers

Opdrachtgever	
Bedrijfsnaam	Gemeente Amsterdam
Contactpersoon	[redacted]
Telefoonnummer	[redacted]
E-Mail	[redacted]

2.3. Uw contactpersoon

Opdrachtnemer	
Bedrijfsnaam	BaseValue B.V.
Contactpersoon	[redacted]
Telefoonnummer	[redacted]
E-Mail	[redacted]

2.4. Verantwoording en aansprakelijkheid

Algemene voorwaarden BaseValue november 2016

Op deze opdracht zijn de Algemene voorwaarden BaseValue B.V. november 2016 van toepassing. Deze zijn opgenomen in de bijlage van dit rapport.

Aansprakelijkheid

BaseValue B.V. heeft een beroepsaansprakelijkheidsverzekering, doch iedere aansprakelijkheid is beperkt tot het bedrag dat in het desbetreffende geval onder de beroepsaansprakelijkheidsverzekering (HDI Global SE, polisnummer VBA1603810, gevestigd te Rotterdam) wordt uitgekeerd. De aansprakelijkheid van BaseValue B.V. zal onder alle omstandigheden gemaximeerd zijn tot drie keer het overeengekomen honorarium met een limiet van € 0,5 miljoen.

Toepassing van de RICS Taxatiestandaarden 2017

Deze taxatie is in overeenstemming met de RICS Taxatiestandaarden 2017 – inclusief de 'International Valuation Standards' (IVS). BaseValue is een RICS gereguleerd bedrijf en moet zich daarom onderwerpen aan de RICS Rules of Conduct. RICS gereguleerde bedrijven staan onder toezicht en kunnen aan een onderzoek worden onderworpen ter beoordeling aan het al dan niet voldoen aan de gestelde Rules of Conduct en het eventueel treffen van disciplinerende maatregelen.

CONCEPT

Toepassing van NRVT-taxatie reglementen

Wij conformeren ons aan de reglementen die het Nederlands Register Vastgoed Taxateurs (NRVT) heeft opgesteld en van toepassing heeft verklaard op de bij haar geregistreerde taxateurs[1].

2.5. Doel van de taxatie

Het doel van de taxatie is inzicht krijgen in de marktwaarde van het getaxeerde in verband met een beoogde transactie. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om een volledige schadeloosstellingsrapportage op te zetten. Het gaat enkel om de marktwaarde van de betreffende gronden op de bezichtigingsdatum (waardepeildatum). Aangezien de gronden reeds positief bestemd zijn als bedrijventerrein ontleent de waarde zich dan ook hieraan, mits de waarde van het huidig agrarisch gebruik hoger blijkt te zijn.

2.6. Te taxeren belang

Het belang van de taxatie betreft de volle eigendom.

2.7. Taxatie type

De taxatieopdracht betreft een volledige taxatie. Dit houdt in dat een volledig onderzoek wordt gedaan en een volledige rapportage wordt opgeleverd conform de eisen die het NRVT en de IVS daar aan stellen.

2.8. Onderwerp van de taxatie

Deze taxatie omvat gronden [redacted] thans in gebruik als agrarische cultuurgrond, ten behoeve van de realisatie van een bedrijventerrein cum annexis.

Object	
Adres	Lutkemeerweg [redacted]
Postcode	[redacted]
Plaats	Amsterdam

2.9. Waarderingsgrondslag (basis van waarde)

De basis van de waarde is de marktwaarde.
Marktwaarde ('market value') zoals gedefinieerd in IVS-raamwerk, paragraaf 30 is:

> *'Het geschatte bedrag waartegen een object tussen een bereidwillige koper en een bereidwillige verkoper na behoorlijke marketing in een zakelijke transactie zou worden overgedragen op de taxatiedatum, waarbij de partijen met kennis van zaken, prudent en niet onder dwang hebben gehandeld.'*[2]

2.10. Waardepeildatum

De waardepeildatum is vastgesteld op 12 juli 2018 en is gelijk aan de bezichtigingsdatum.

2.11. Bezichtiging

Op 12 juli 2018 is de locatie door [redacted] bezichtigd.

[1] Gedrags- en beroepsregels en het kamerreglement en, voor zover van toepassing, het reglement "Grootzakelijk Vastgoed", allen per 1 juli 2018 van toepassing. Verder conformeert taxateur zich aan het bepaalde in de praktijkhandreikingen zoals die door het NRVT op de website worden gepubliceerd (www.nrvt.nl).

[2] Definitie gebaseerd op de RICS taxatiestandaarden (Red Book), Red Book, Engelse versie juli 2017.

CONCEPT

Het doel van de bezichtiging is een goede indruk te krijgen van het object en zijn omgeving. Een bezichtiging houdt in een bezoek aan de directe omgeving van het object en een bezoek waar kenmerken, kwaliteiten, dimensies en vorm van het object worden waargenomen.

Bezichtiging	
Opname intern	n.v.t.
Opname extern	Ja
Technische ruimte(n)	n.v.t.
Dak inspectie	n.v.t.
Mondelinge toelichting	Ja (door [redacted]
Deskundige bijstand	n.v.t.

III

2.12. Aard en bron van de informatie waarop de taxateur zich baseert

Hierna staat bij de bron aangegeven welke relevante informatie wij van de opdrachtgever hebben ontvangen. De overige informatie vragen wij zelf op bij de aangegeven instanties. Taxateur geeft aan of hij de ontvangen informatie als 'plausibel' beoordeelt. Deze informatie wordt vervolgens als 'uitgangspunt' gehanteerd.

Ontvangen informatie	Bron	Plausibel
Kaart bouwrijp maken [redacted]	Opdrachtgever	Ja
[redacted]	Opdrachtgever	Ja
Kaart verwerving deel perceel [redacted]	Opdrachtgever	Ja
Lutkemeerpolder BP Verbeelding	Opdrachtgever	Ja
[redacted]	Opdrachtgever	Ja

II + III

7

Overzicht van ontvangen informatie

Wanneer informatie niet ter beschikking wordt gesteld, kan hier niet specifiek rekening mee worden gehouden. In dat geval worden de uitgangspunten geformuleerd en in het rapport vermeld.

2.13. Uitgangspunten en bijzondere uitgangspunten

Uitgangspunten

Bij de taxatie gaan we uit van de volgende uitgangspunten:

- BTW: Alle genoemde bedragen zijn, voor zover van toepassing, exclusief BTW, tenzij anders gemeld.
- De RICS schrijft de IPMS (International Property Measurement Standards) voor. Echter, voor de Nederlandse markt mag ook gebruik gemaakt worden van de NEN-meetmethode zoals die formeel is vastgelegd in de NEN 2580. Deze laatste vormt voor ons in principe het uitgangspunt. Voor de specificatie van oppervlakten van de onroerende zaak hanteren wij in de regel gegevens afkomstig van plattegronden en/of huur-(overzichten)-contracten. Wij gaan ervan uit dat deze gegevens correct zijn, tenzij anders vermeld. Eventueel toch door ons opgemeten oppervlakten zijn geen meetcertificaat op basis van NEN 2580 voor de specificatie van de oppervlakten van het gebouw, tenzij dergelijke meetstaten uitdrukkelijk zijn verstrekt
- Wij gaan ervan uit dat de gegevens die wij in het kader van de taxatie gebruiken volledig en correct zijn, ongeacht of deze door de opdrachtgever, dan wel door derden, worden verstrekt,

CONCEPT

tenzij wij uitdrukkelijk anders vermelden. Voor onjuistheden in de beschikbaar te stellen informatie aanvaarden wij geen aansprakelijkheid.

Bijzondere uitgangspunten

Bij de taxatie gaan we uit van de volgende bijzondere uitgangspunten:

- In de taxatie wordt, ter bepaling van de waarde van ruwe bouwgrond, aangesloten bij de complexwaardemethodiek zoals bedoeld in artikel 40d Onteigeningswet. Artikel 40d Onteigeningswet gaat uit van het egalisatiebeginsel, waarbij alle baten en lasten, alsmede alle bestemmingen dienen te worden omgeslagen over de in dat complex gelegen grond. In de taxatie zijn ook reeds gerealiseerde kosten en opbrengsten ten behoeve van de realisatie van Business Park Amsterdam Osdorp Fase 2 opgenomen.

2.14. Beperkingen in gebruik, distributie en publicatie

Beperkingen in gebruik

Het rapport mag gebruikt worden ten behoeve van het eerder aangegeven doel.

Distributie en publicatie

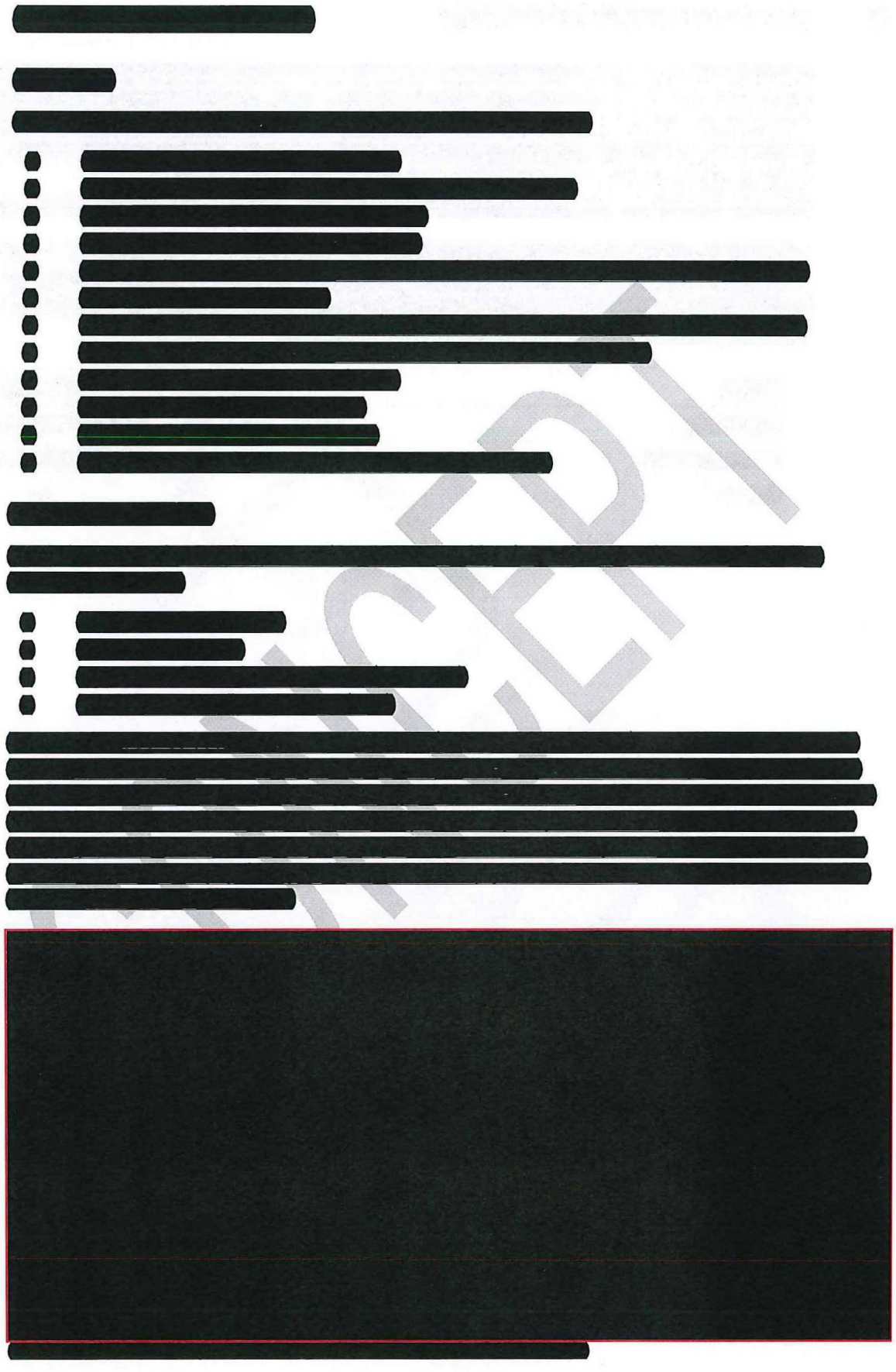
Het taxatierapport is uitsluitend bestemd voor de in de offerte genoemde opdrachtgever en het doel waarvoor het is opgesteld. Er wordt geen enkele verantwoordelijkheid genomen bij gebruik door anderen dan de opdrachtgever, tenzij dit gebeurt met de schriftelijke toestemming van BaseValue B.V. Wij verstrekken het taxatierapport, zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever, niet aan derden.

Onze voorafgaande schriftelijke toestemming is vereist voor elke openbaarmaking van ons taxatierapport of delen daarvan. Dit geldt ook voor publicatie op internet, het openbaar maken of verzenden aan derden van een ander verslag waarin onze naam wordt genoemd, alsmede ten aanzien van het gebruik van onze naam in elk ander document dat openbaar wordt gemaakt of ter beschikking wordt gesteld aan derden. In al deze gevallen dient u ons tijdig een concept van het document te verstrekken voordat het wordt verspreid. Bijlagen van een taxatierapport maken een onverbrekelijk deel uit van het taxatierapport.

CONCEPT



CONCEPT



[redacted]

[redacted]

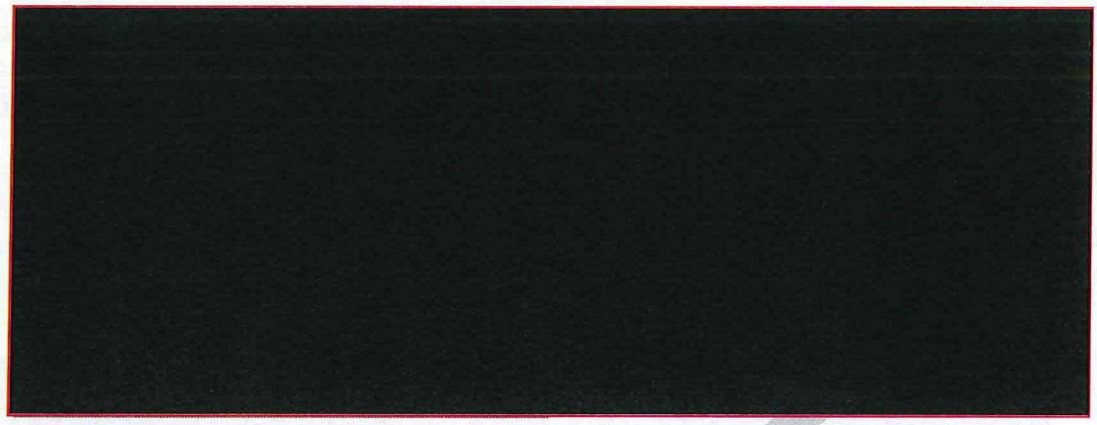
[redacted]

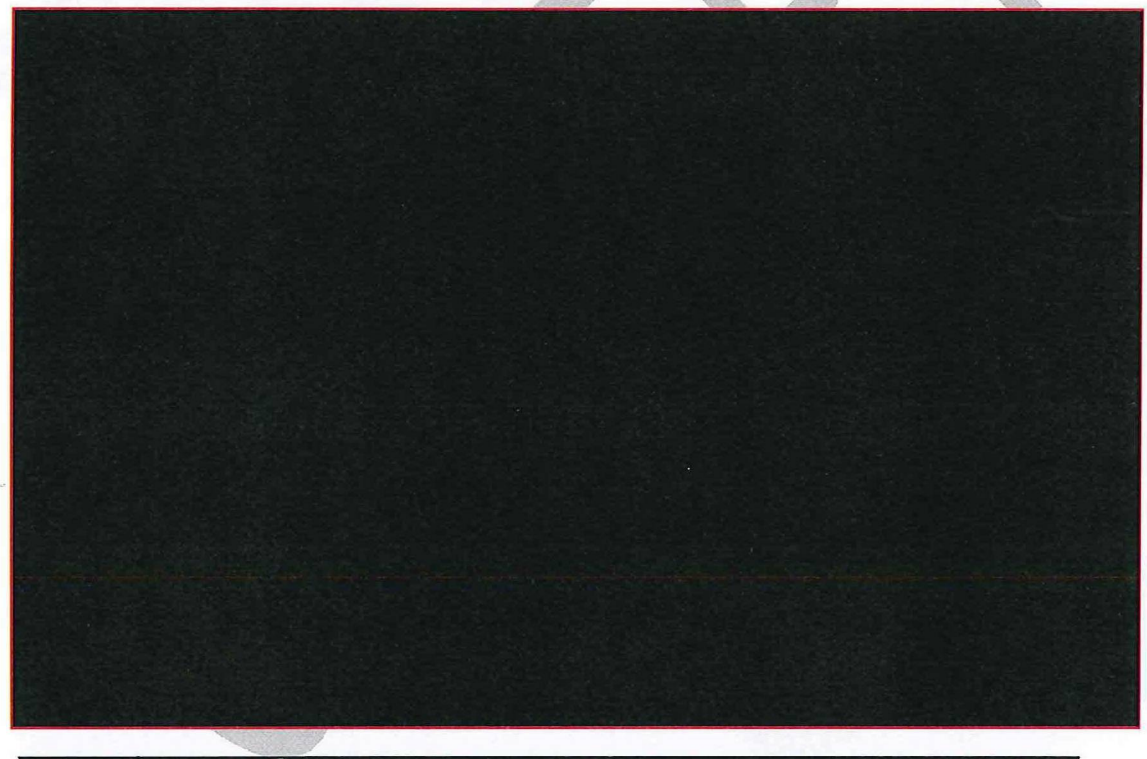
CONCEPT

[redacted]

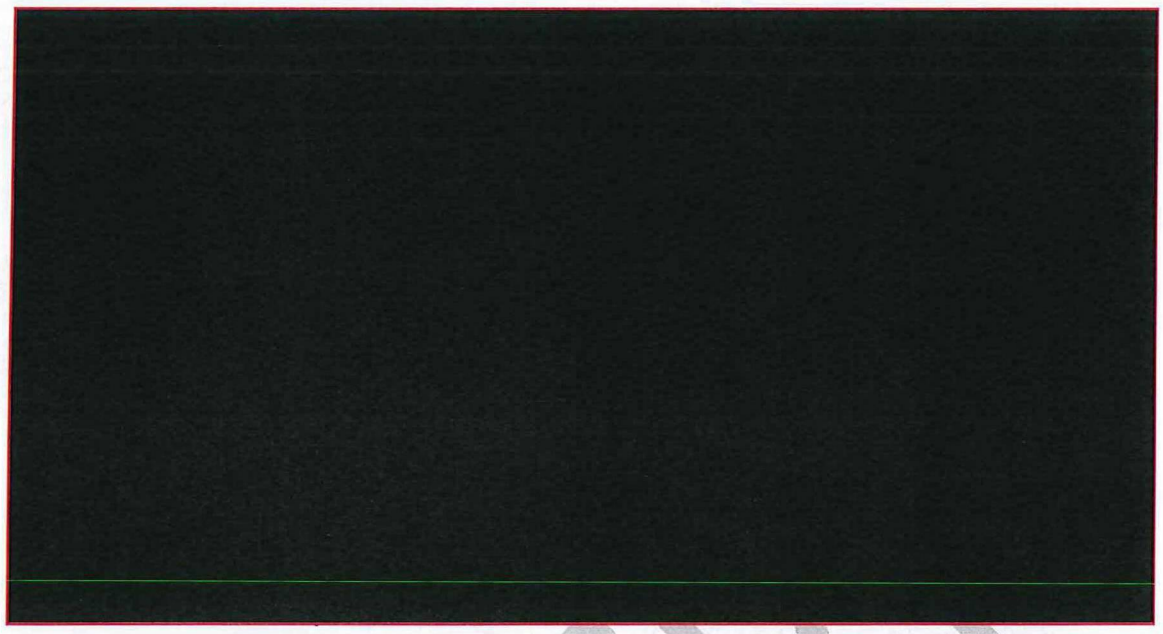
[redacted]

[redacted]

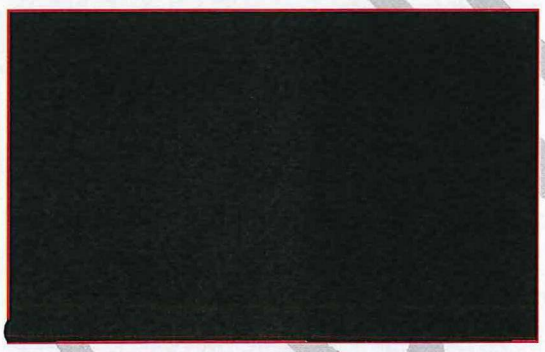




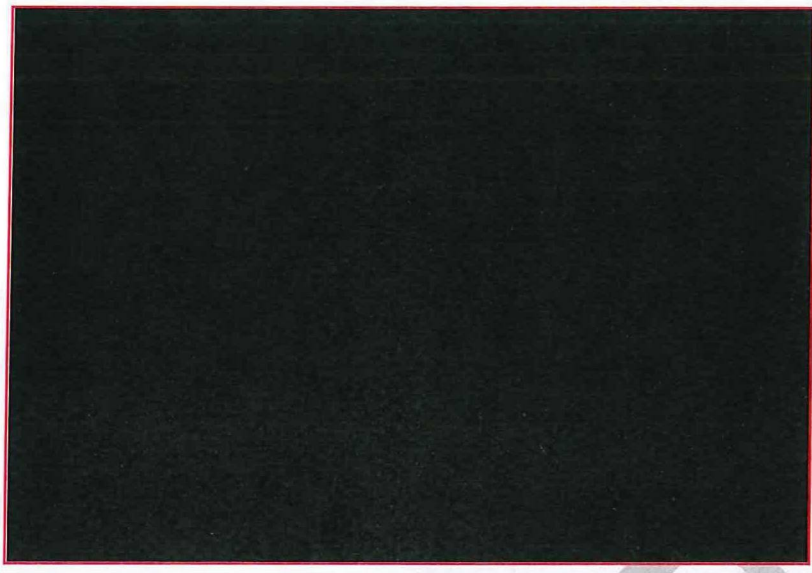
[redacted]

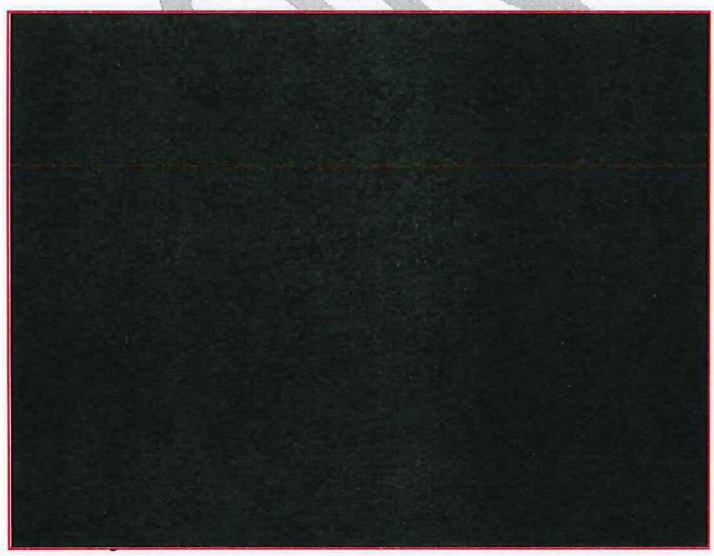


[redacted]



[redacted]

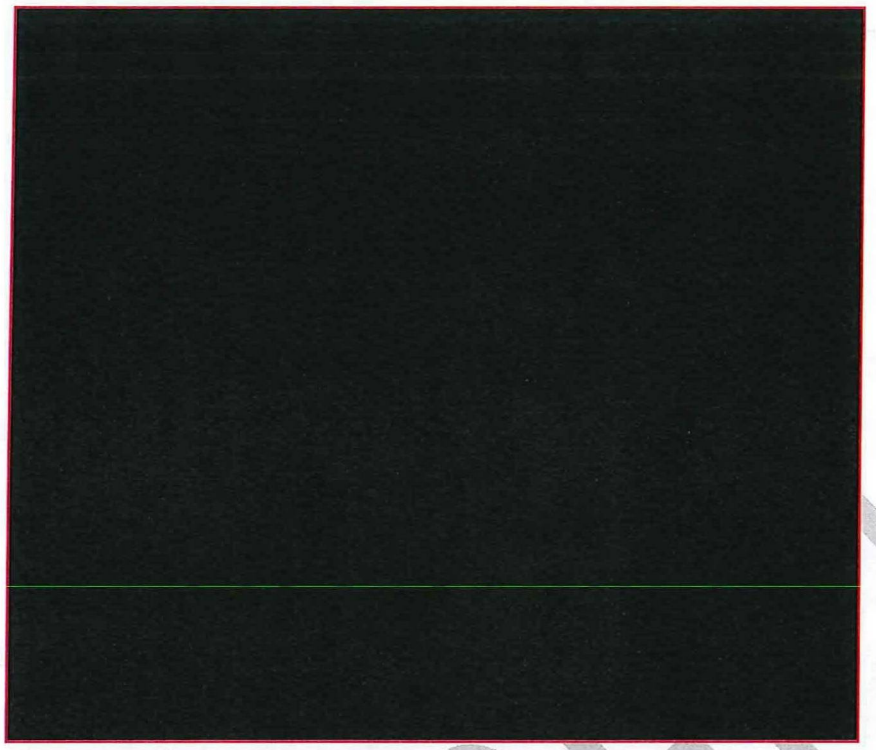




[redacted]

[redacted]

[redacted]

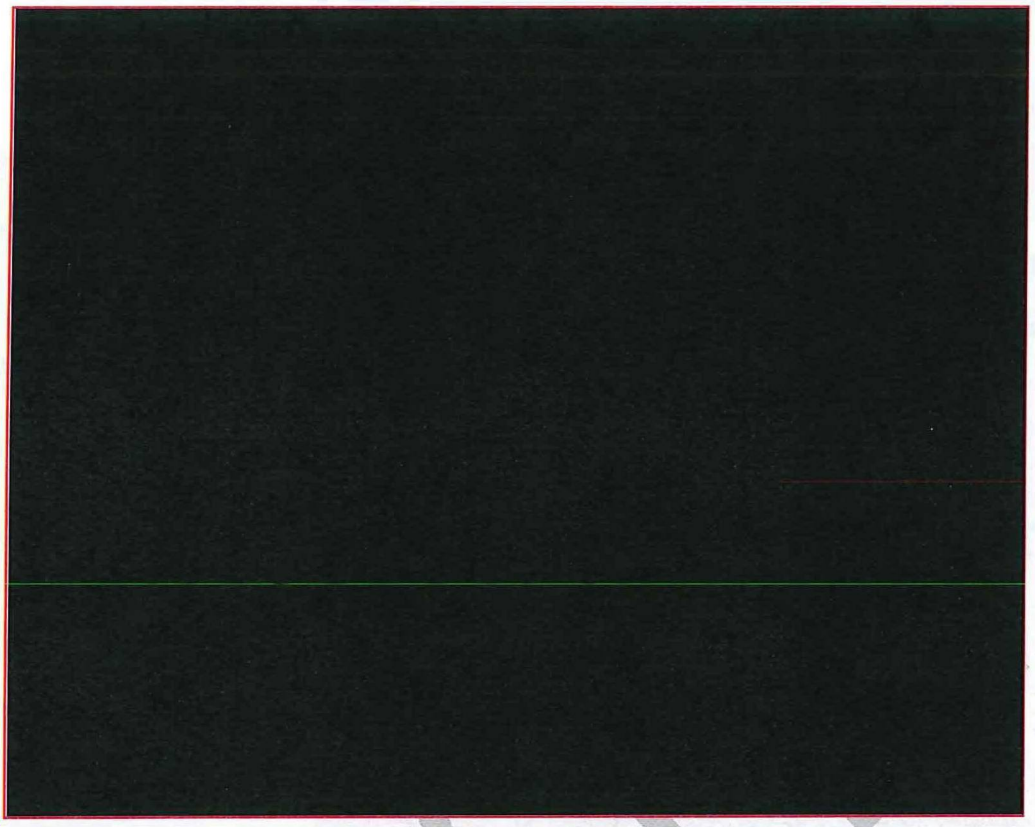


CONCEPT

[redacted]

[redacted]

[redacted]



11

19

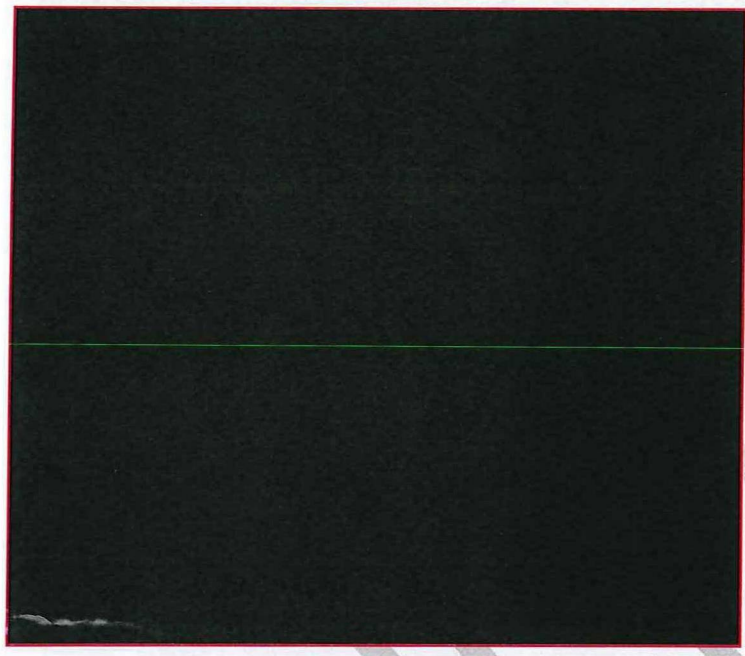
[redacted]

[redacted]

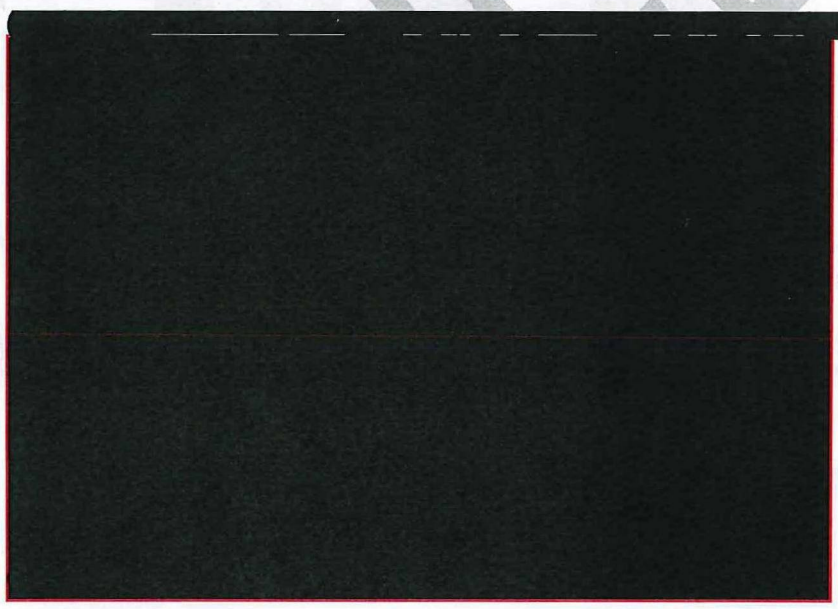
[redacted]

[redacted]

[redacted]

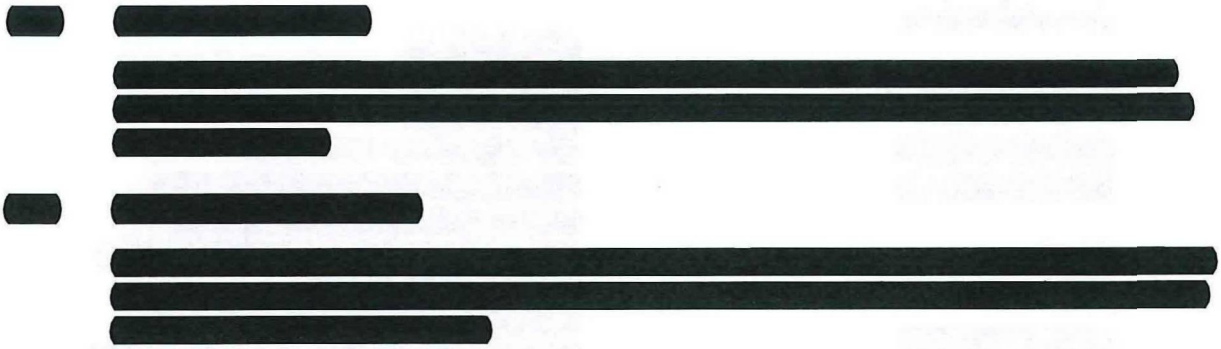


[redacted]



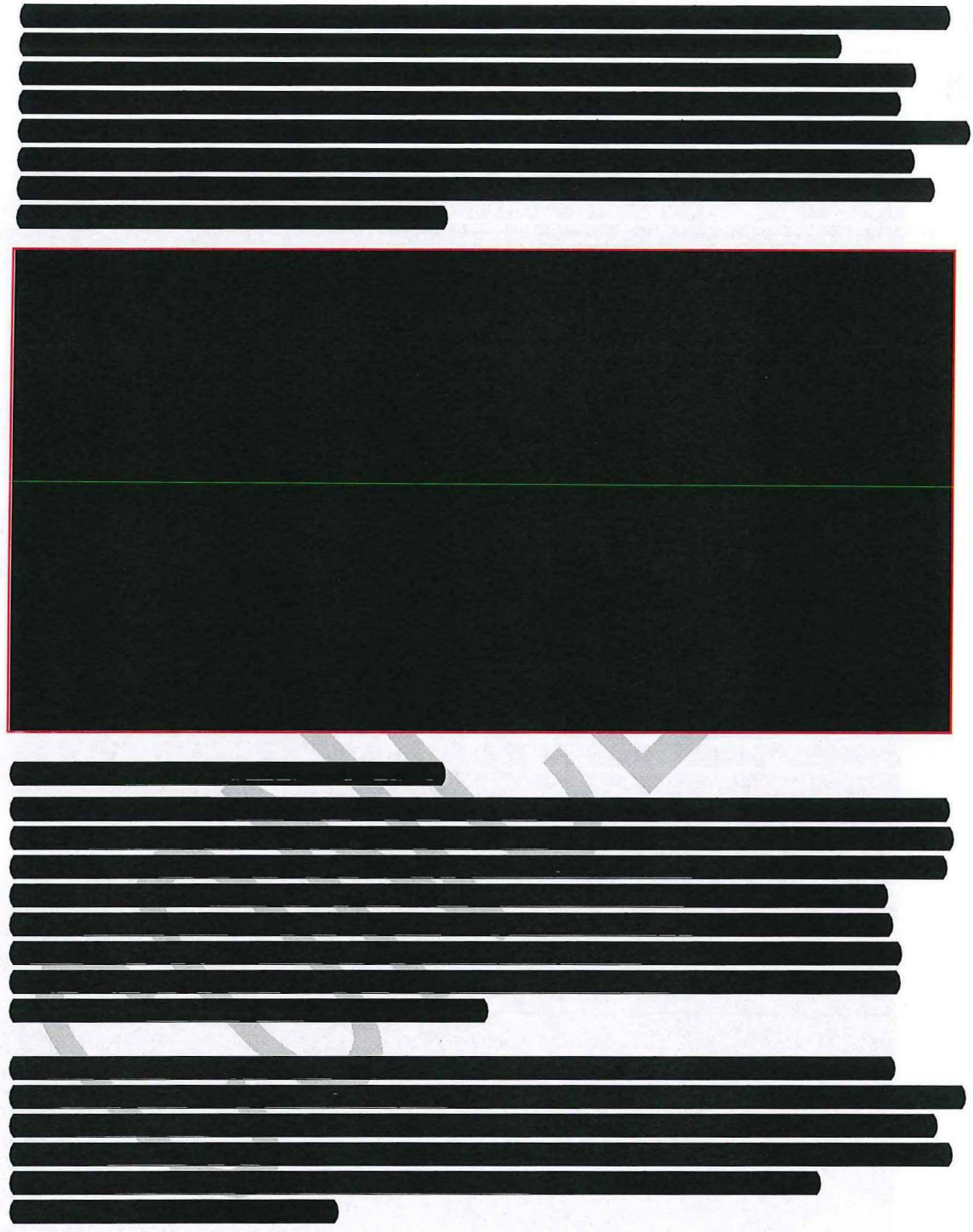
[redacted]

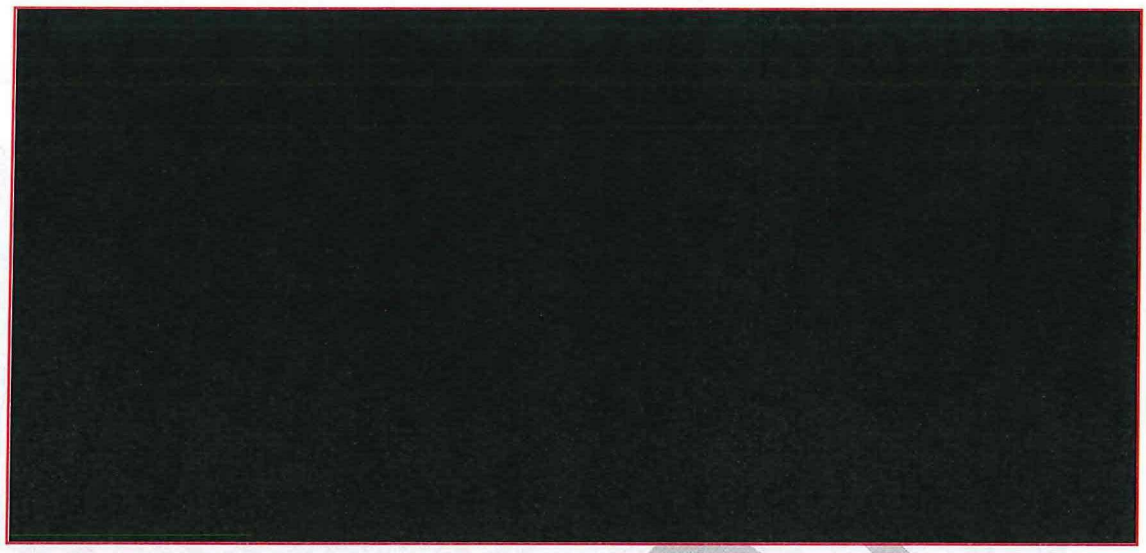


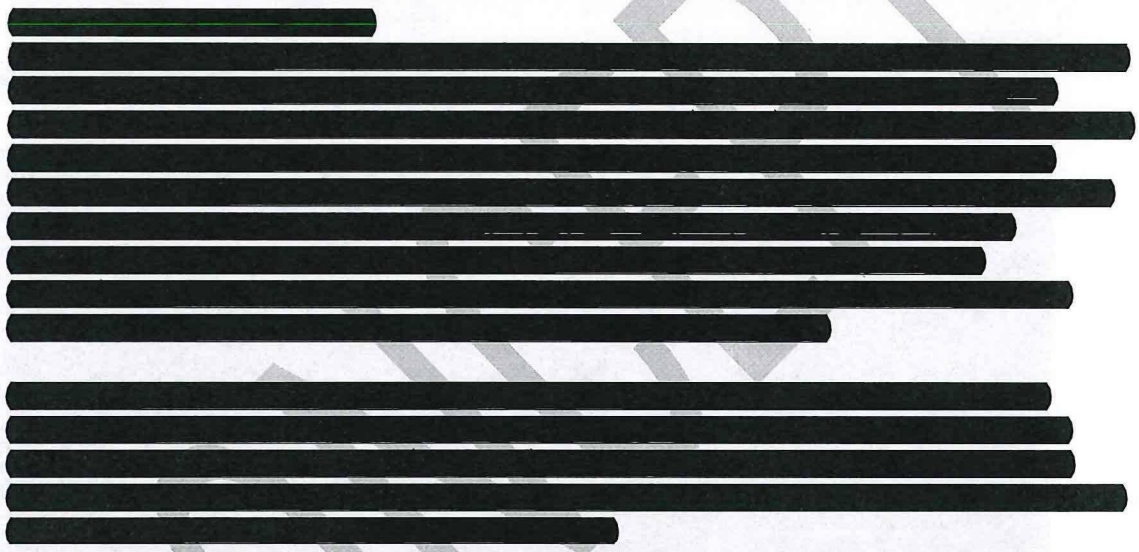


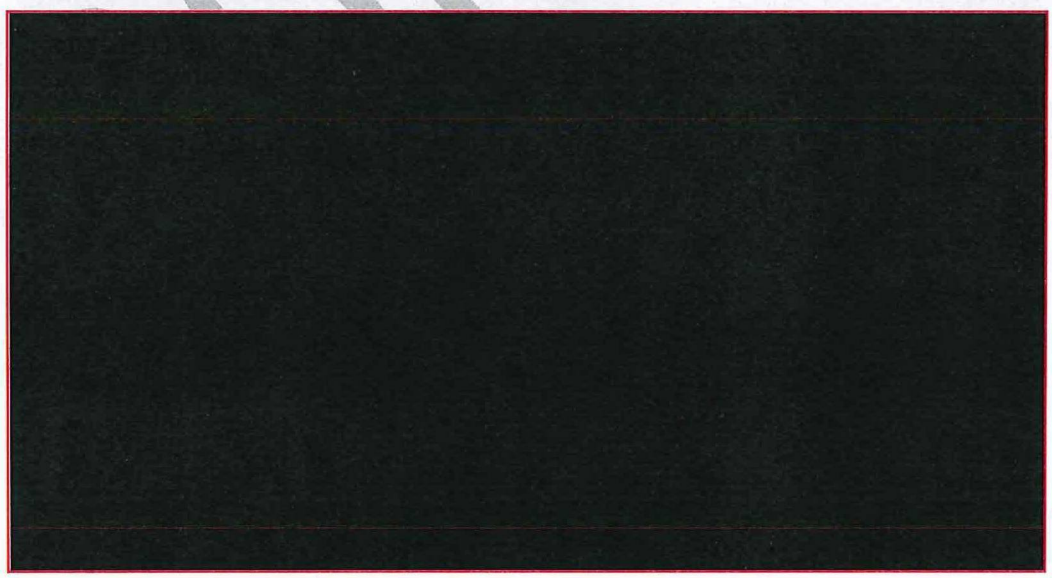
CONCEPT







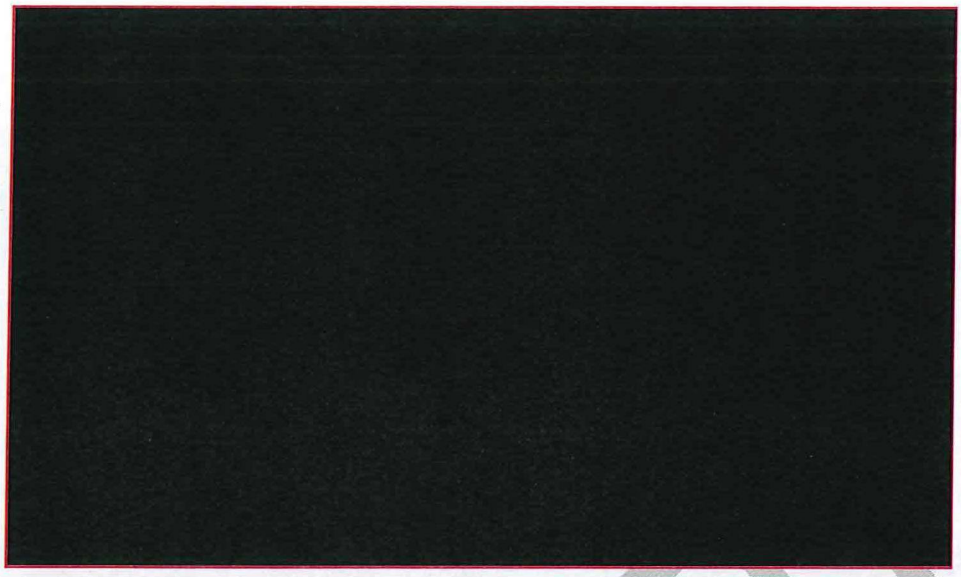




[redacted]

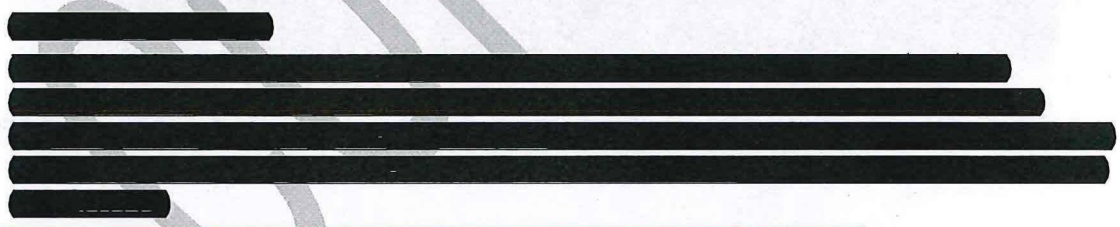
[redacted]

[redacted]

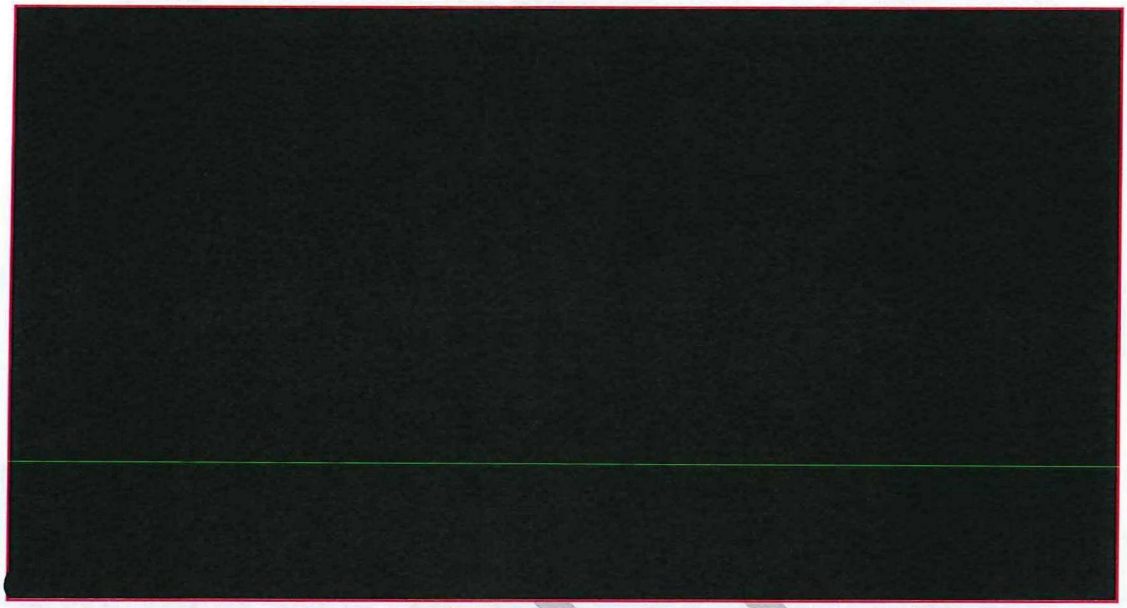




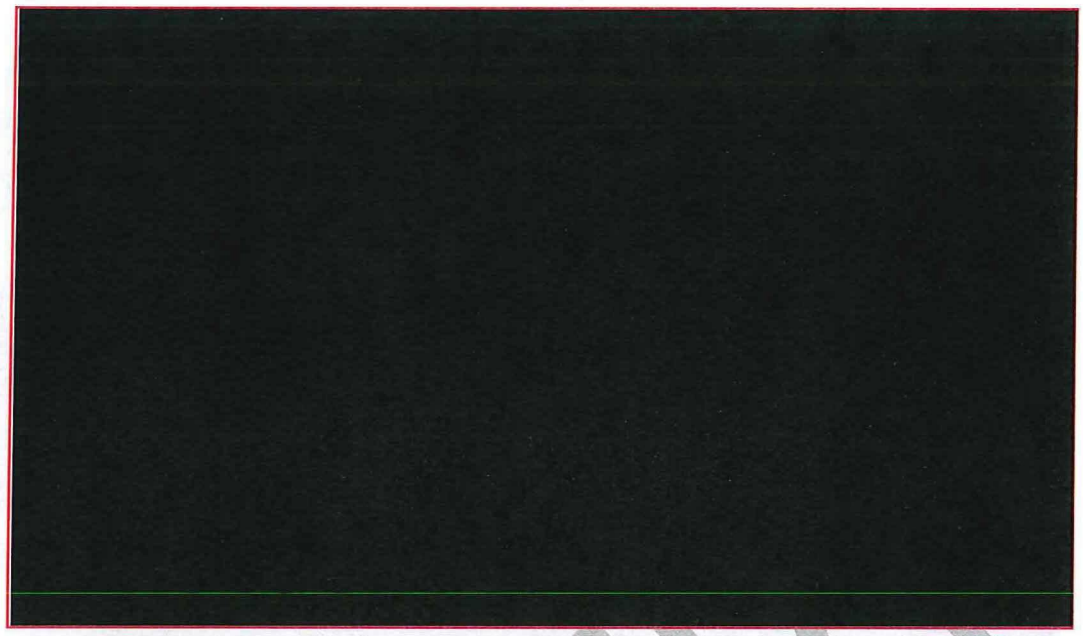












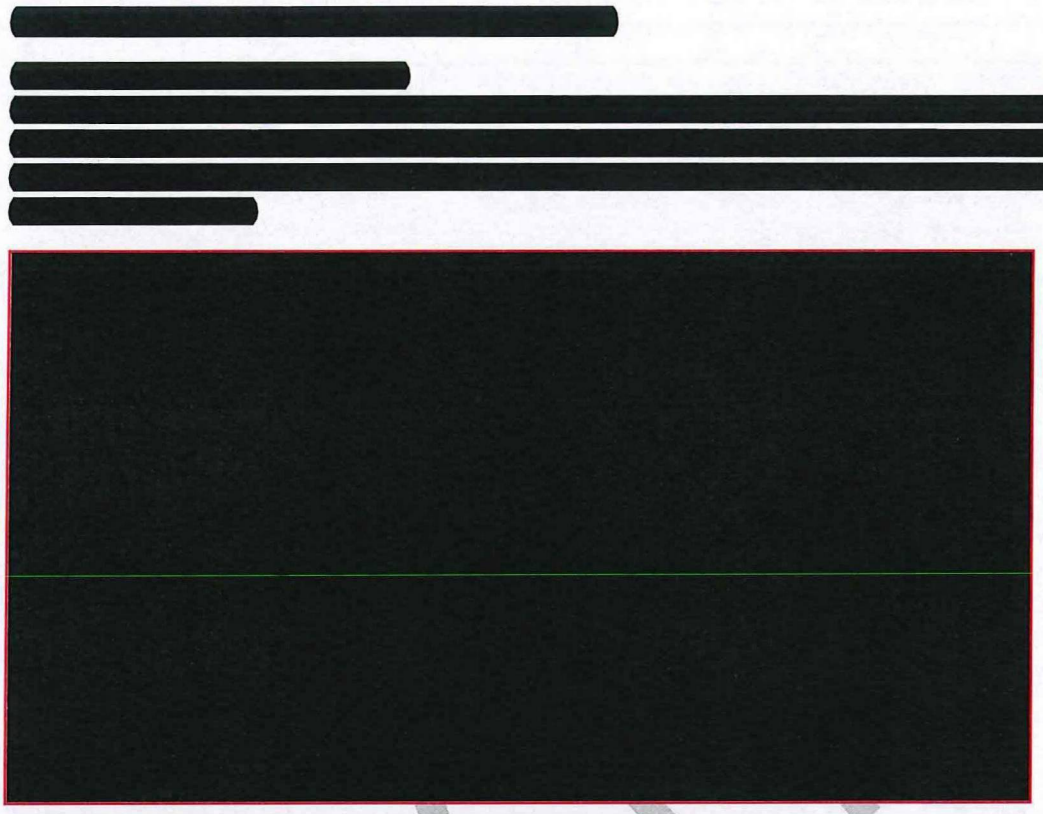
[redacted]

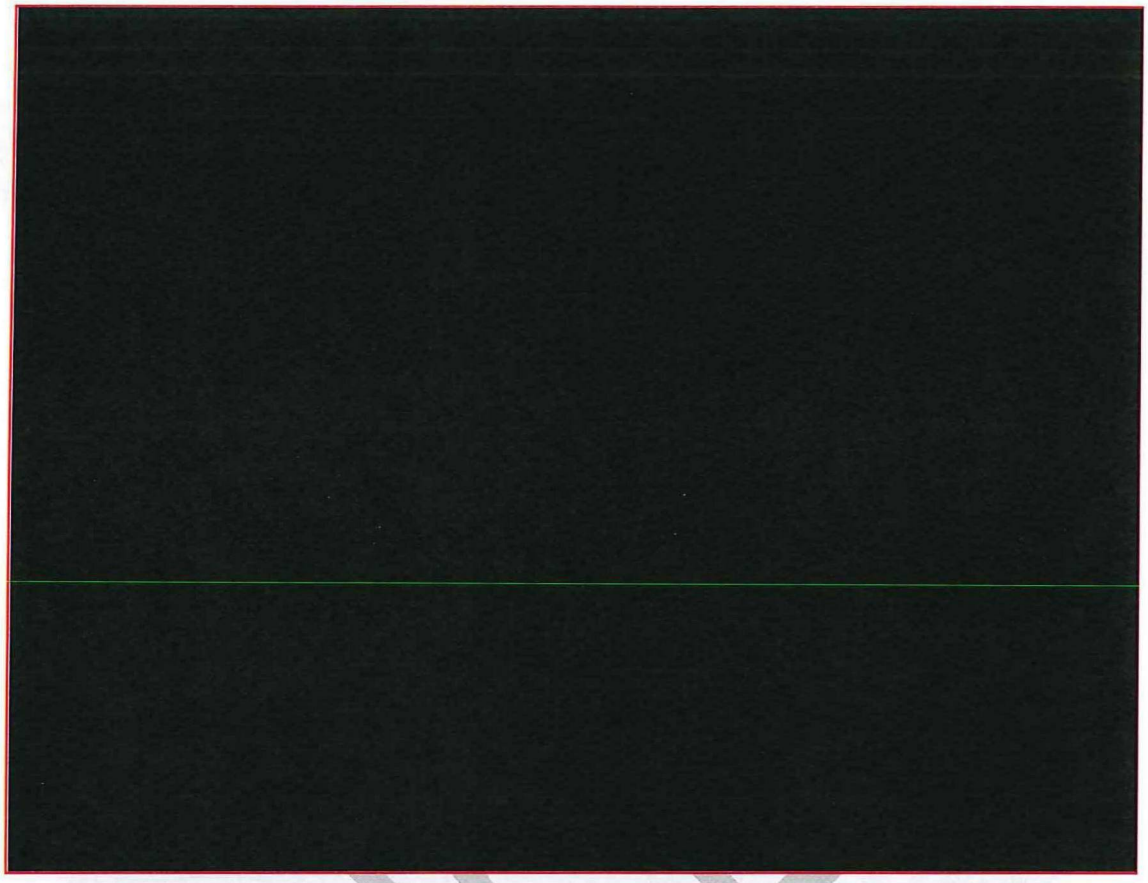


[redacted]





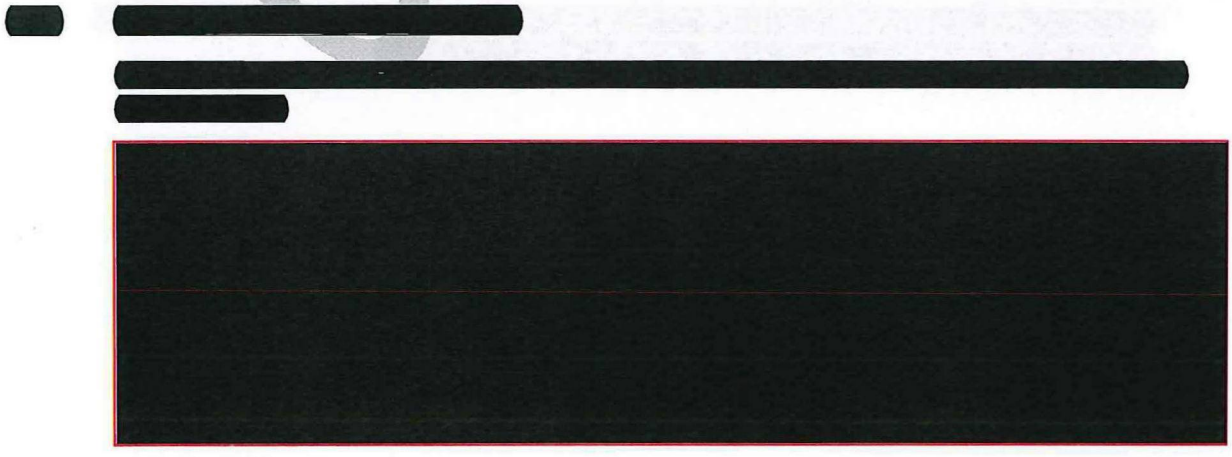


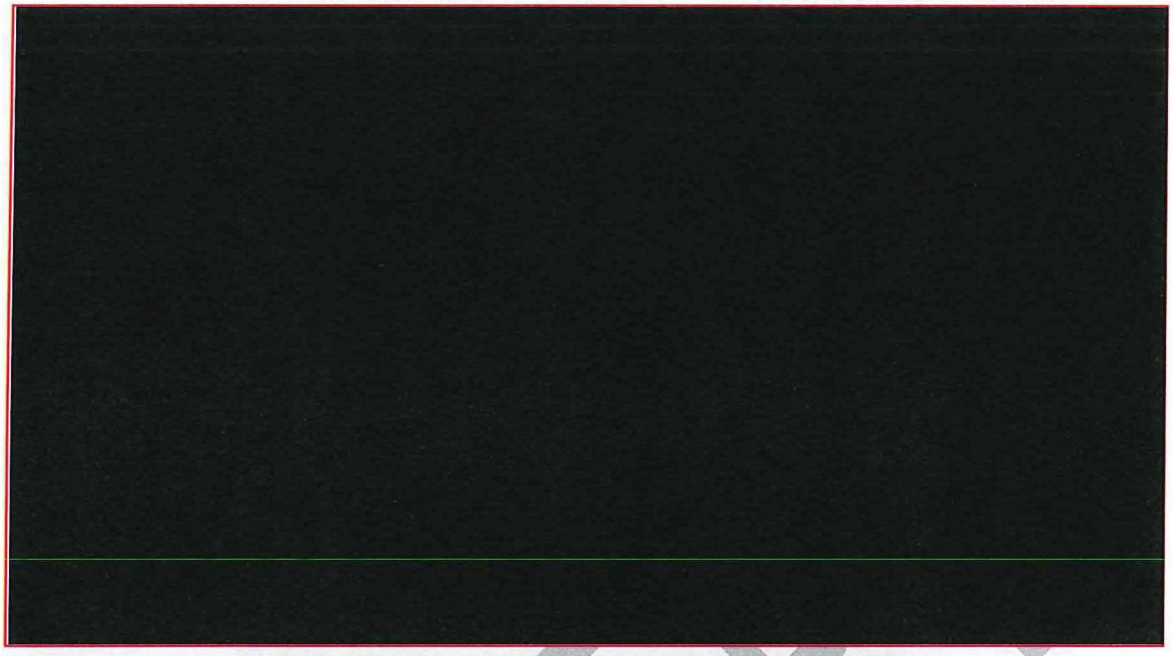


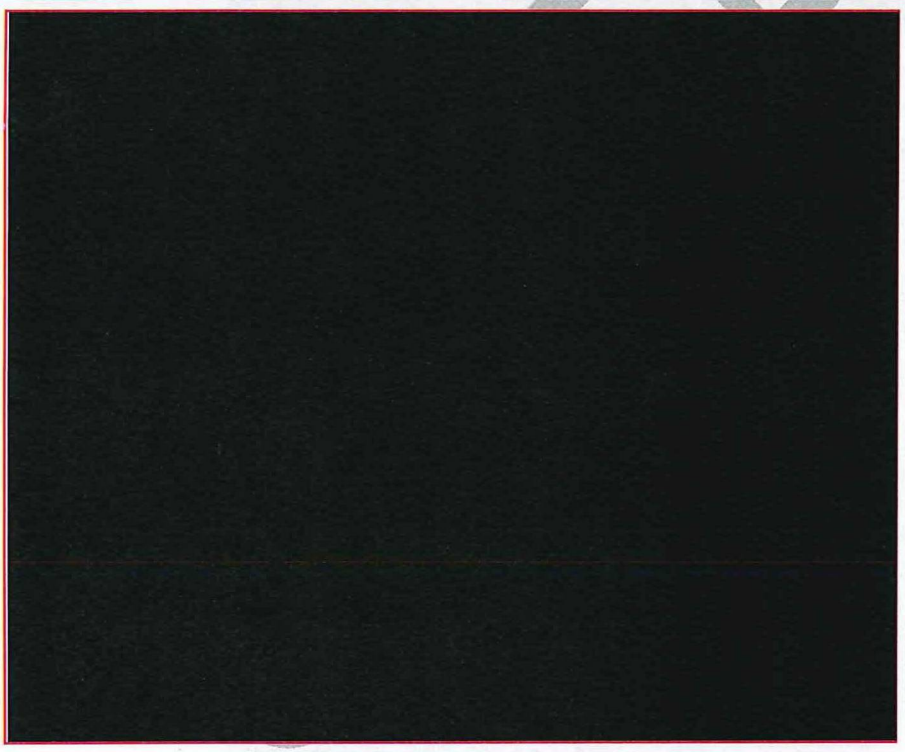
11

32

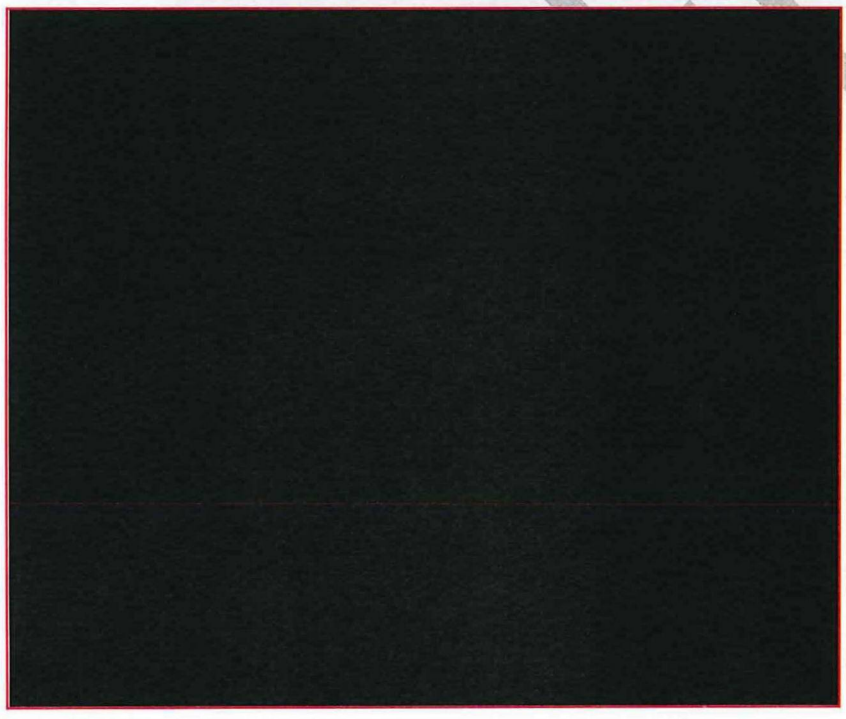


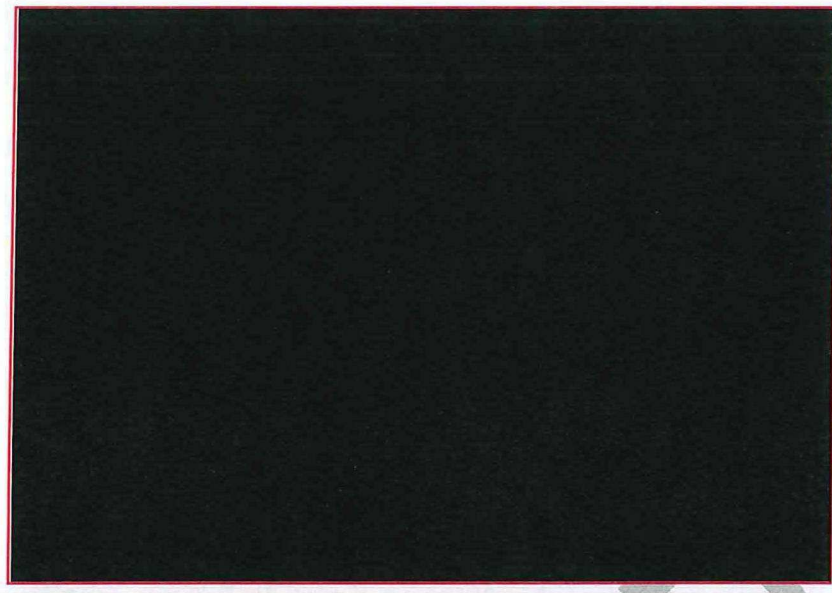


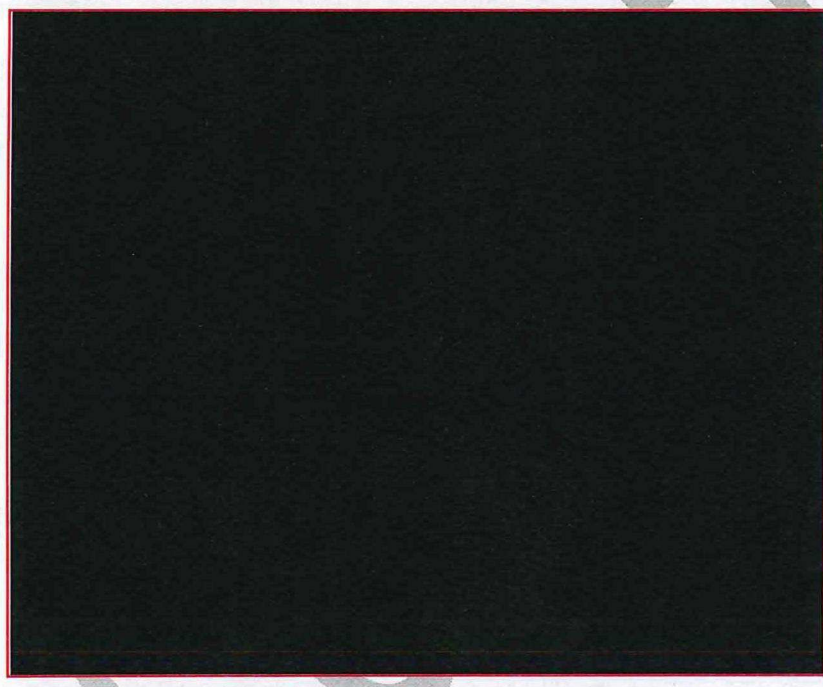


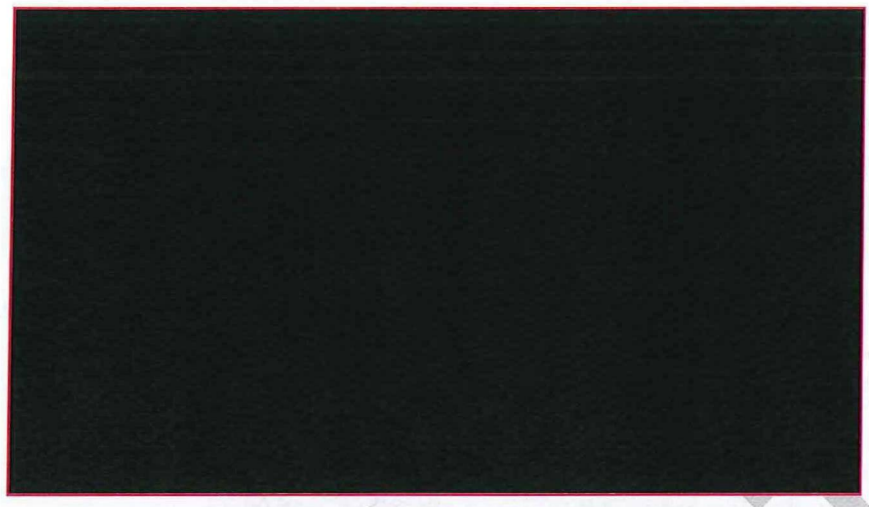


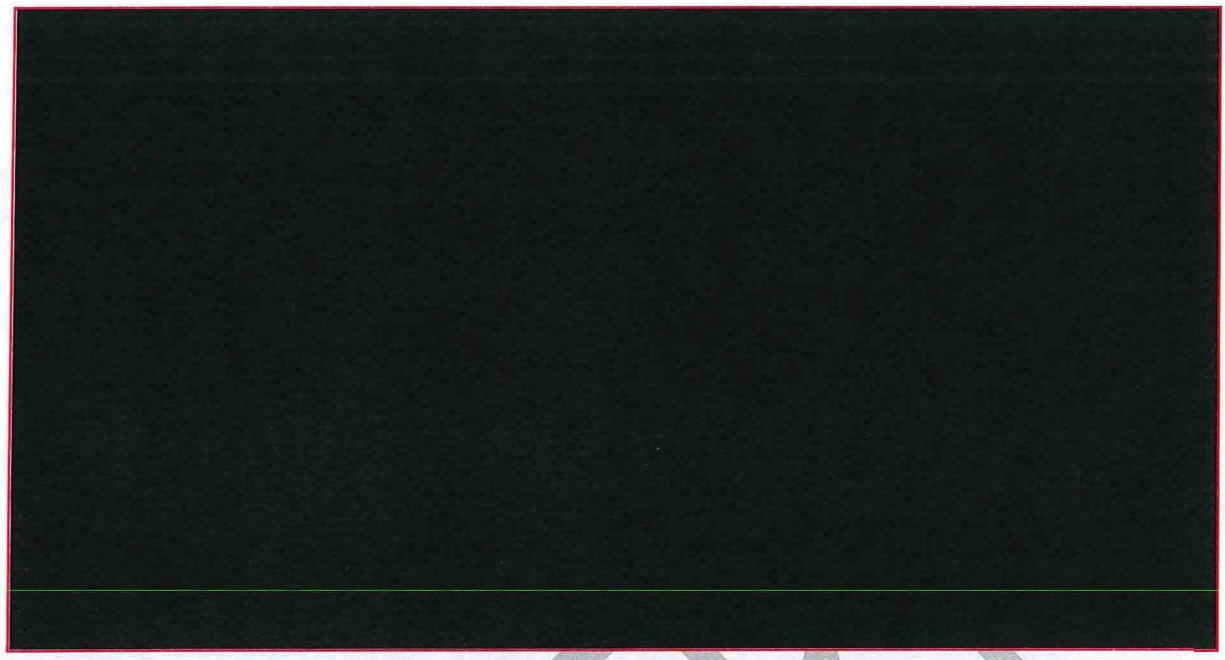


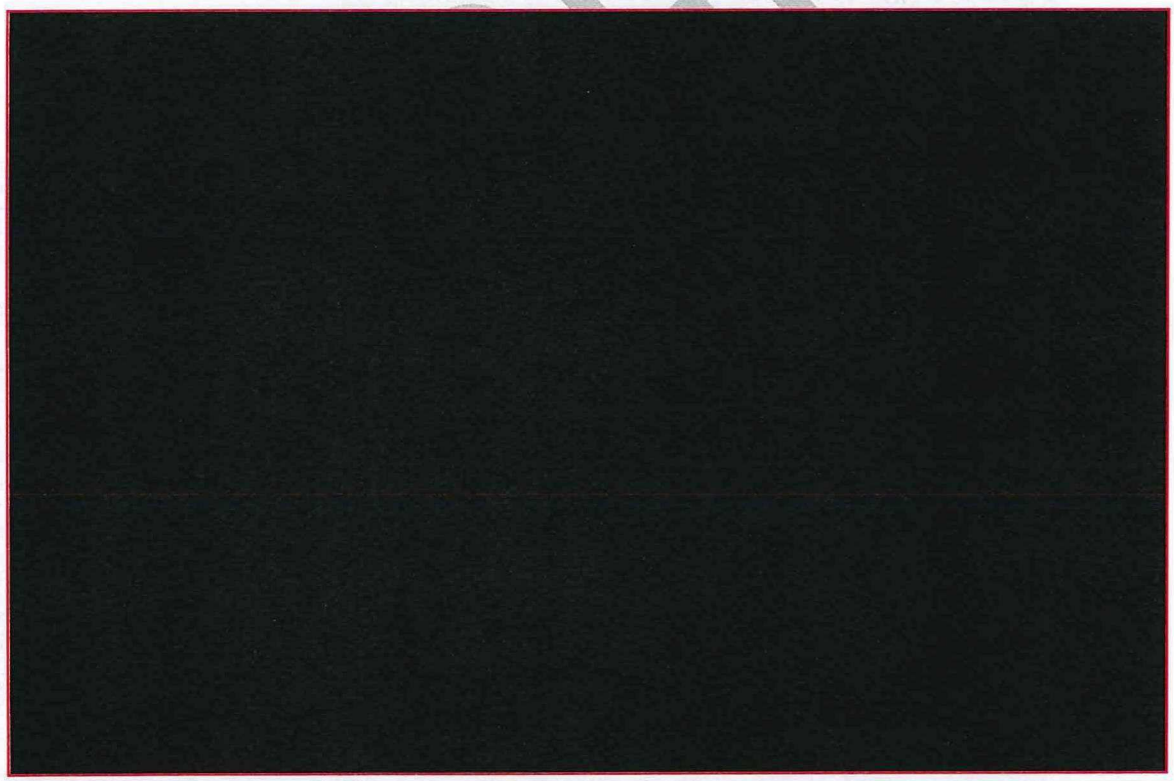








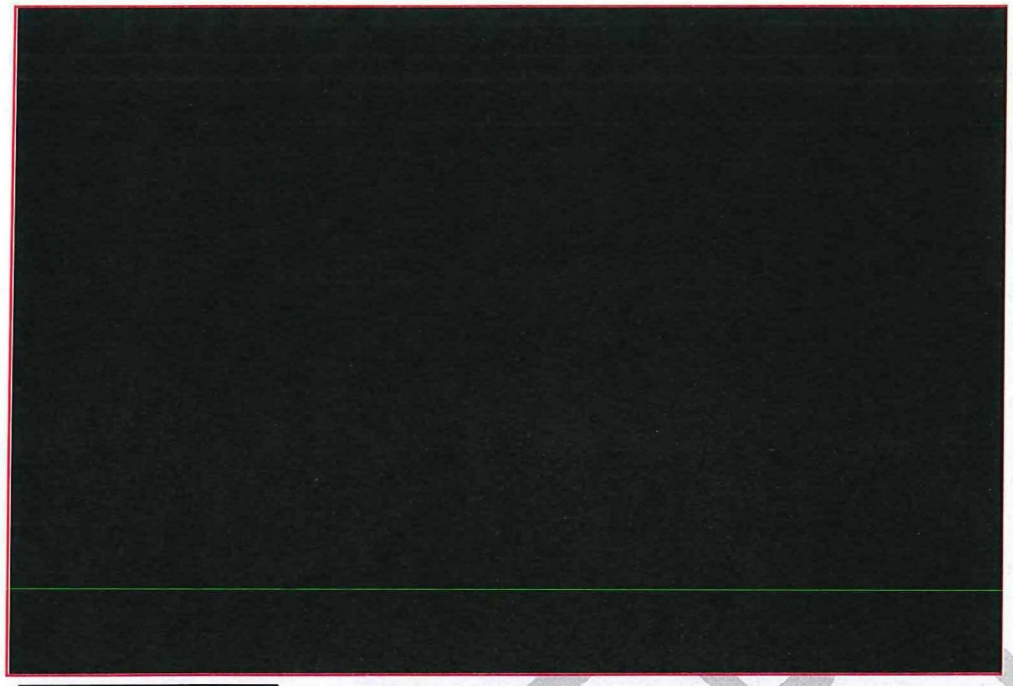




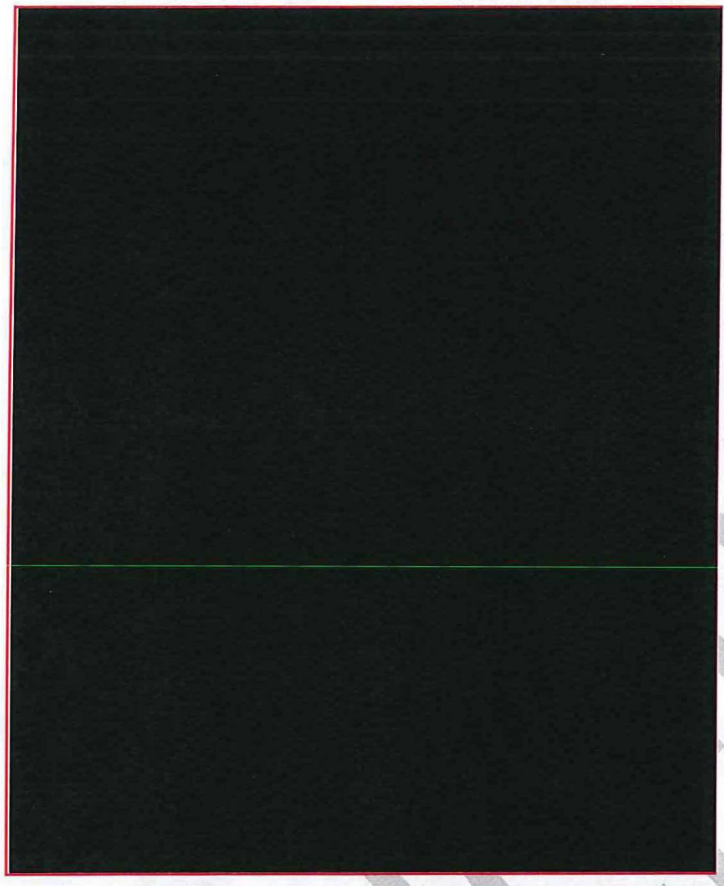
[redacted]

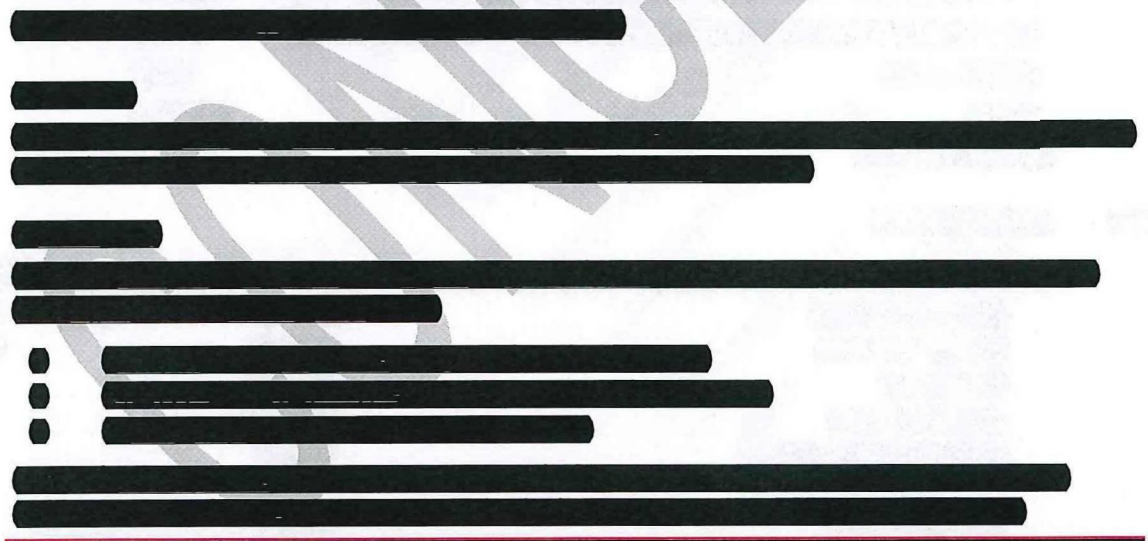
[redacted]

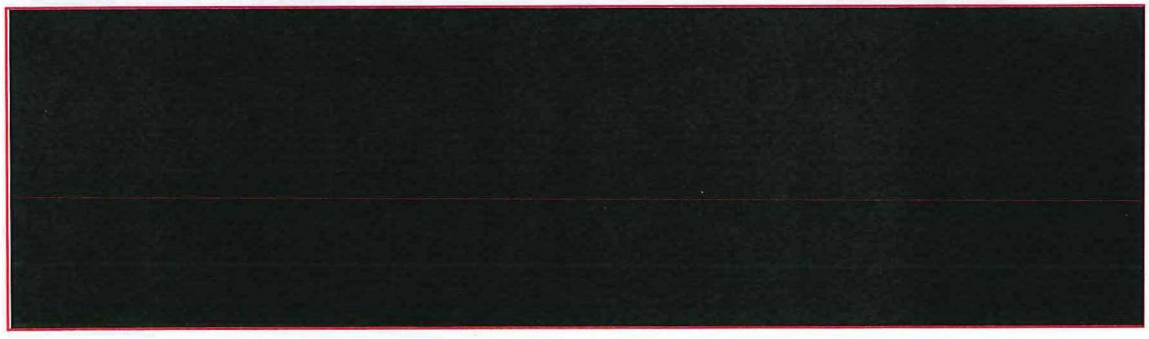
[redacted]

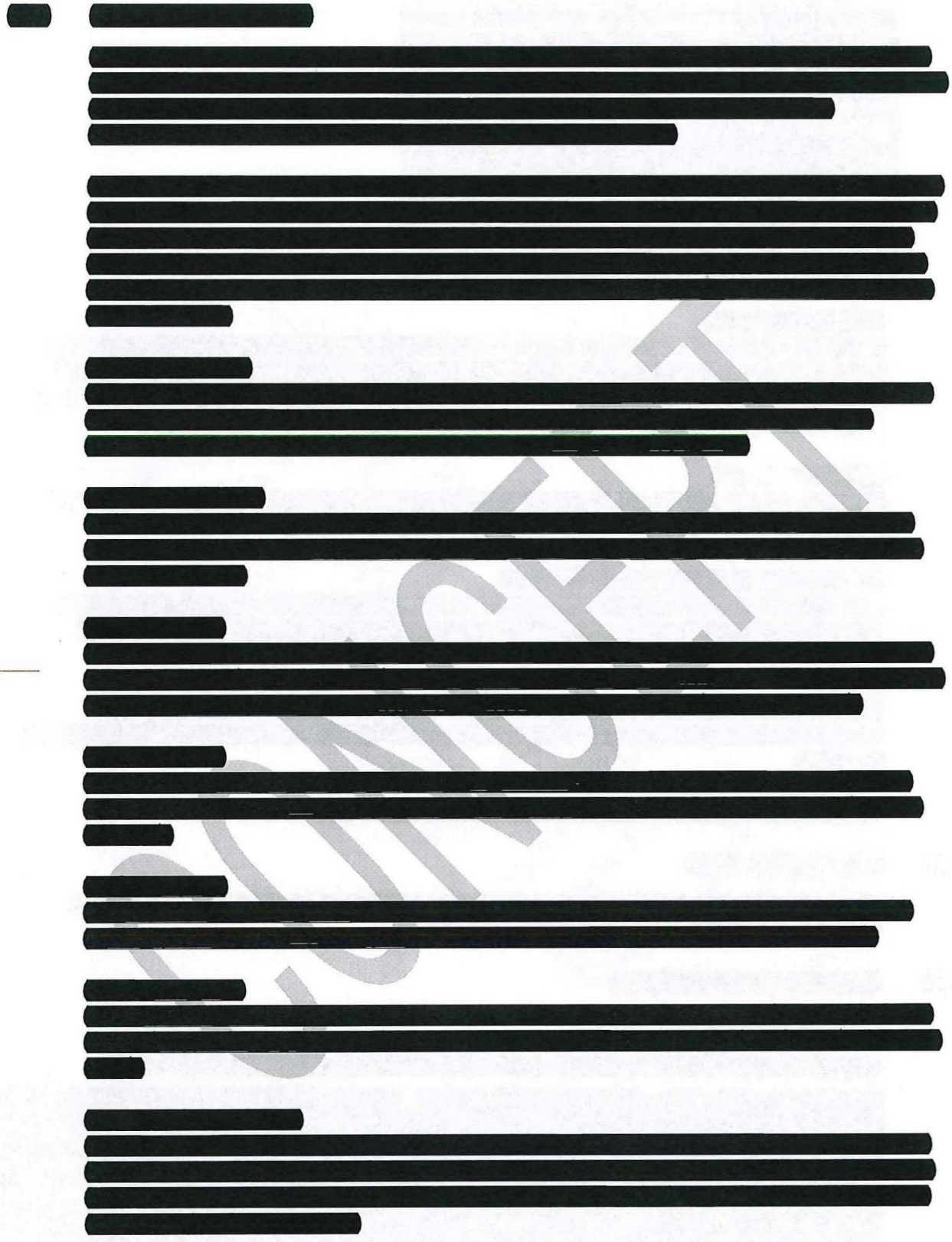


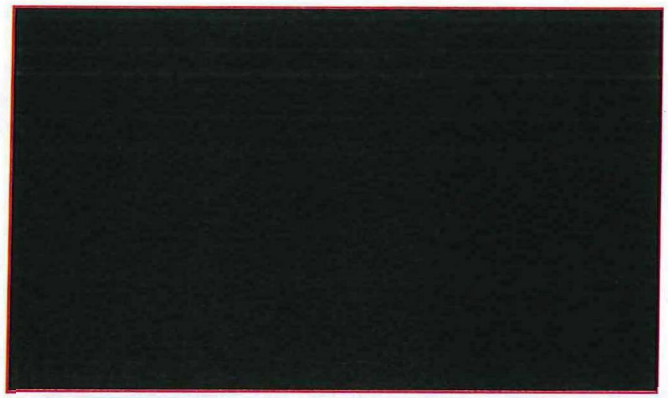
CONCEPT



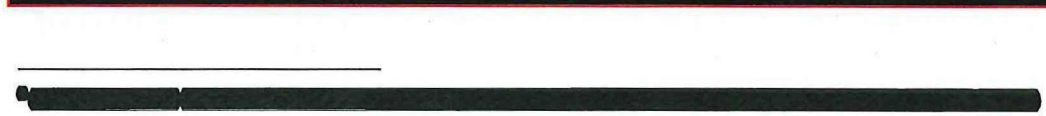


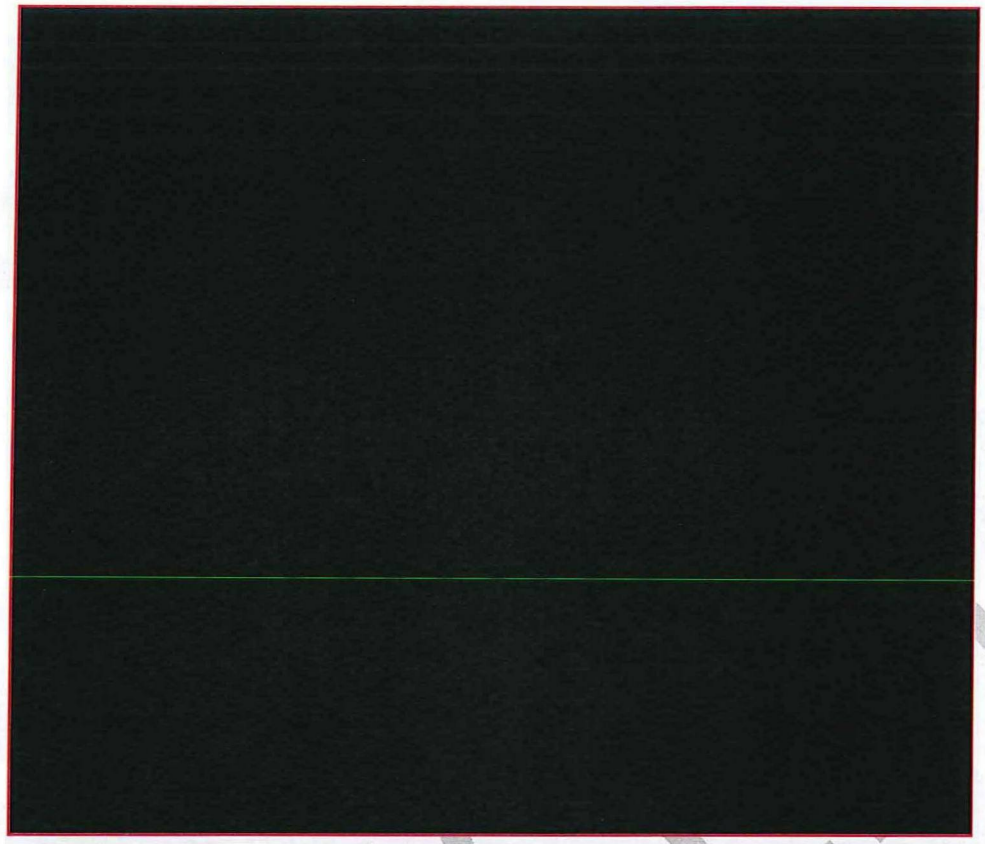




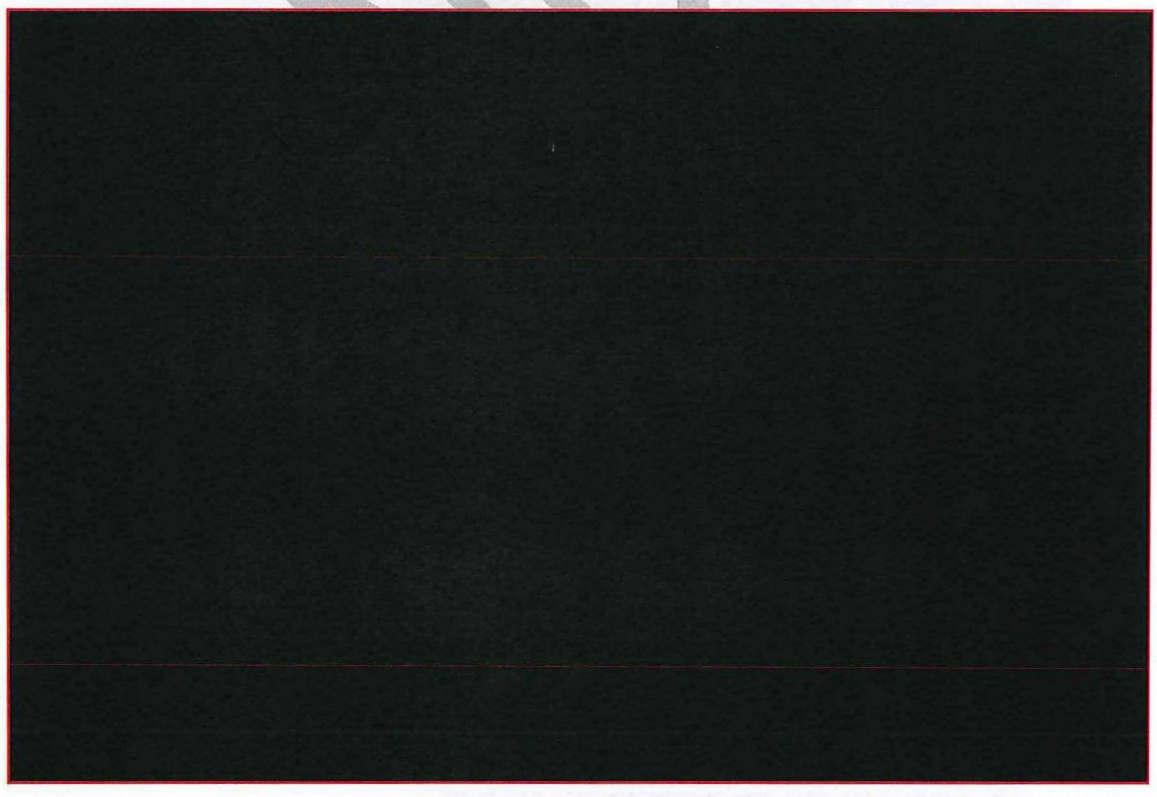


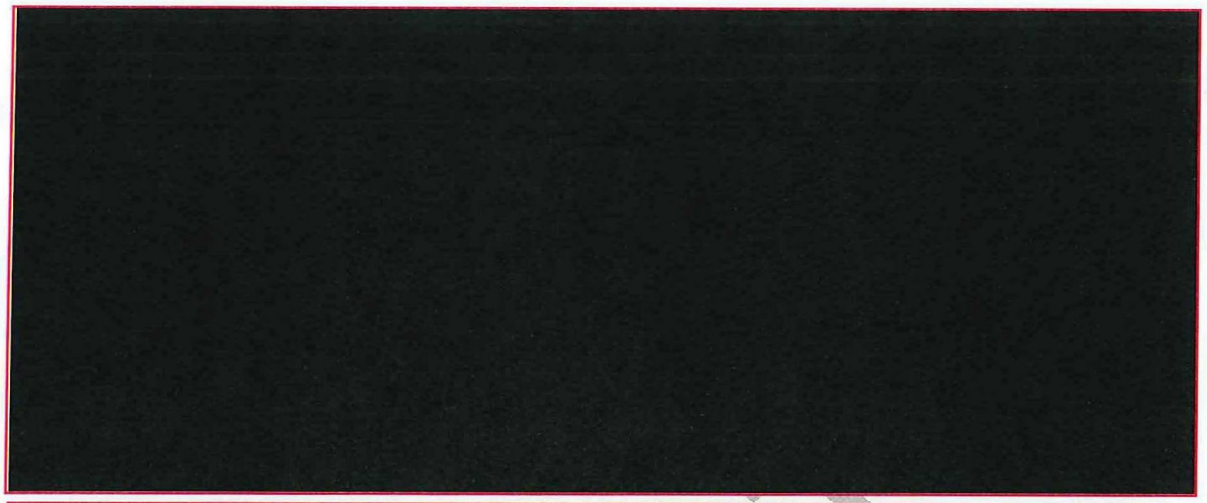
CONCEPT

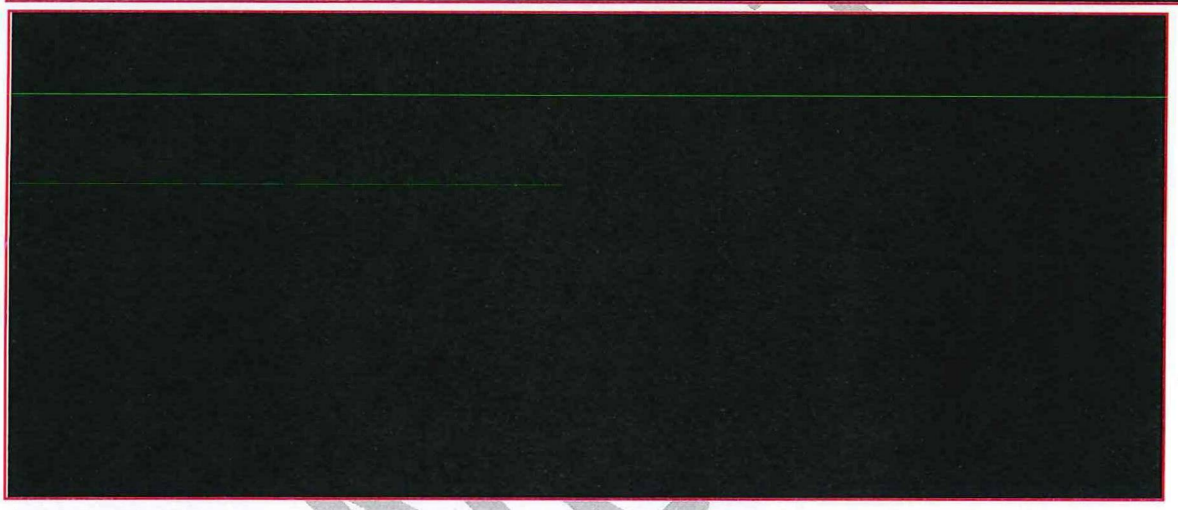












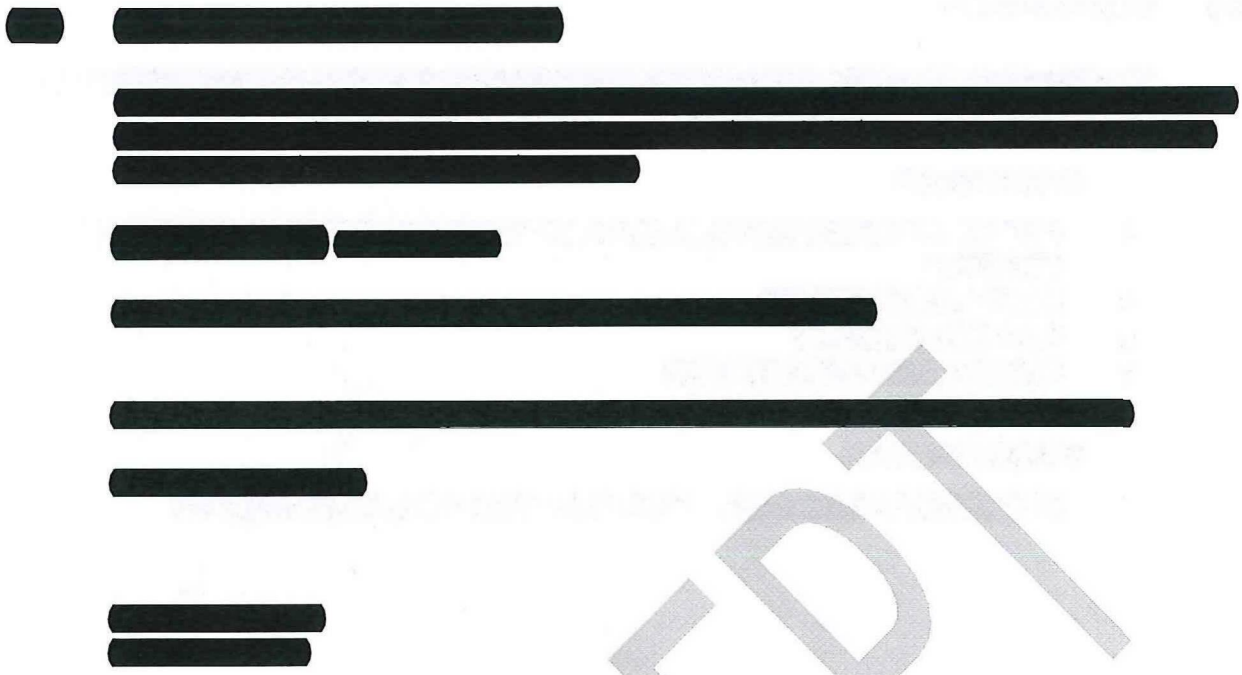




CONCEPT

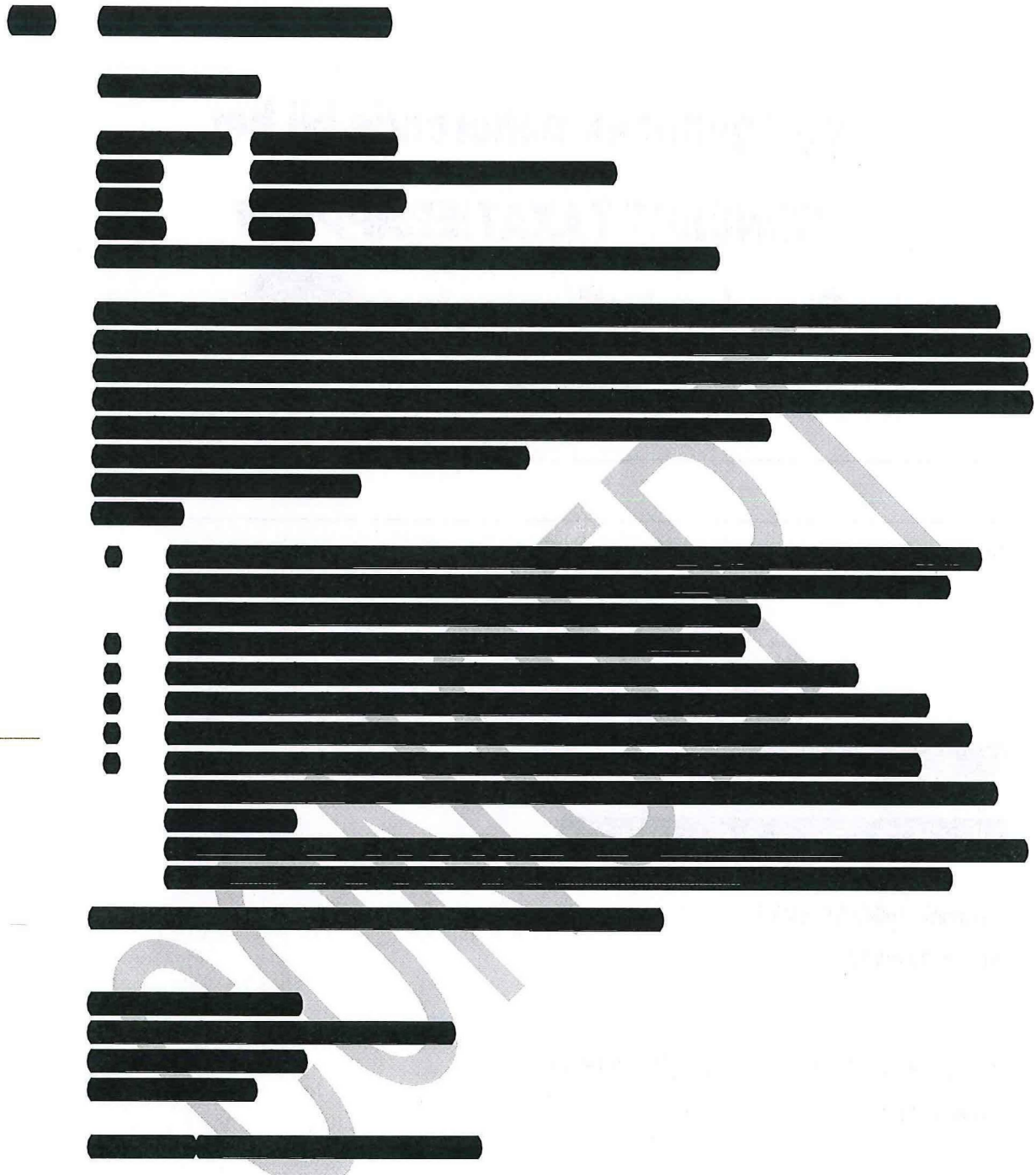


CONCEPT



CONCEPT

RICS



BASEVALUE

Bijlagenboek behorende bij het CONCEPT TAXATIERAPPORT Gronden Lutkemeerweg [redacted] te Amsterdam

Gemeente Amsterdam

[redacted]

Kenmerk: 100457/CON/0.2

Elburg, 30 juli 2018

De bijlagen vormen een onlosmakelijk deel van dit taxatierapport.

Register-Taxateur

NVM BUSINESS

RICS

Valuation & Consultancy

BaseValue B.V. Botterstraat 139, 8081 JW Elburg
t 085-400 01 71 *e* info@basevalue.nl *i* www.basevalue.nl
iban NL37 INGB 0007 5658 39 *kvk* 66983517 *btw* NL856781253B01

RICS

Inhoudsopgave

- Opdrachtbevestiging
- Algemene voorwaarden BaseValue BV, november 2016
- Waarderingsmethodieken
- Waardebegrippen en definities
- Locatiefoto's
- Kadastrale bericht en kaart
- Akte van levering
- Bestemmingsplangegevens
- Bodemloketrapporten
- Nota parkeernormen auto
- Inputparameters taxatie
- Rekenbladen

Opdrachtbevestiging

Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 1104
1000 BC Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 1104, 1000 BC Amsterdam

BaseValue B.V.
[redacted]

Datum	09 juli 2018
Ons kenmerk	2018-9834
Uw kenmerk	100537/OFF/1.0
Behandeld door	[redacted]
Kopie aan	DIV
Bijlage	-
Onderwerp	Taxatie gronden Lutkemeer[redacted]Amsterdam

Geachte[redacted]

Hierbij geef ik u opdracht voor uitvoering van de werkzaamheden zoals omschreven in uw offerte "Taxatie gronden Lutkemeer[redacted]Amsterdam" van 02 juli 2018. Opdracht wordt gegeven voor een bedrag van[redacted](excl. BTW, incl.onderzoekskosten).

Voor dit bedrag kunnen facturen gestuurd worden . Om een correcte en spoedige betaling hiervan te kunnen waarborgen verzoek ik u de volgende gegevens te vermelden:
Routecode: 90110022 en Inkooporder nummer: 74256
Overschrijding van dit bedrag is uitsluitend mogelijk in overleg met de opdrachtgever en na een aanvullende schriftelijke opdrachtbevestiging.

Ik verzoek u correspondentie en facturen voor deze opdracht te richten aan:
Gemeente Amsterdam , Grond en Ontwikkeling, T.a.v. Crediteurenadministratie
postbus 1104
1000 BC Amsterdam
Facturen met onjuiste adressering kunnen i.v.m. eisen van de accountant niet worden betaald.

Voor een vlotte afwikkeling van uw facturen ontvangen wij deze bij voorkeur digitaal als een PDF-bijlage in een e-mail aan: Facturen@amsterdam.nl in plaats van per post.

[redacted]

Een routebeschrijving vindt u op www.amsterdam.nl.

BASEVALUE

Aan

Gemeente Amsterdam
[redacted]
Postbus 121
1000 AC Amsterdam

Kenmerk: 100537/OFF/1.0

Contactpersoon: [redacted]
E-mail: [redacted]
Telefoon: [redacted]
Mobiel: [redacted]

Datum: 2 juli 2018

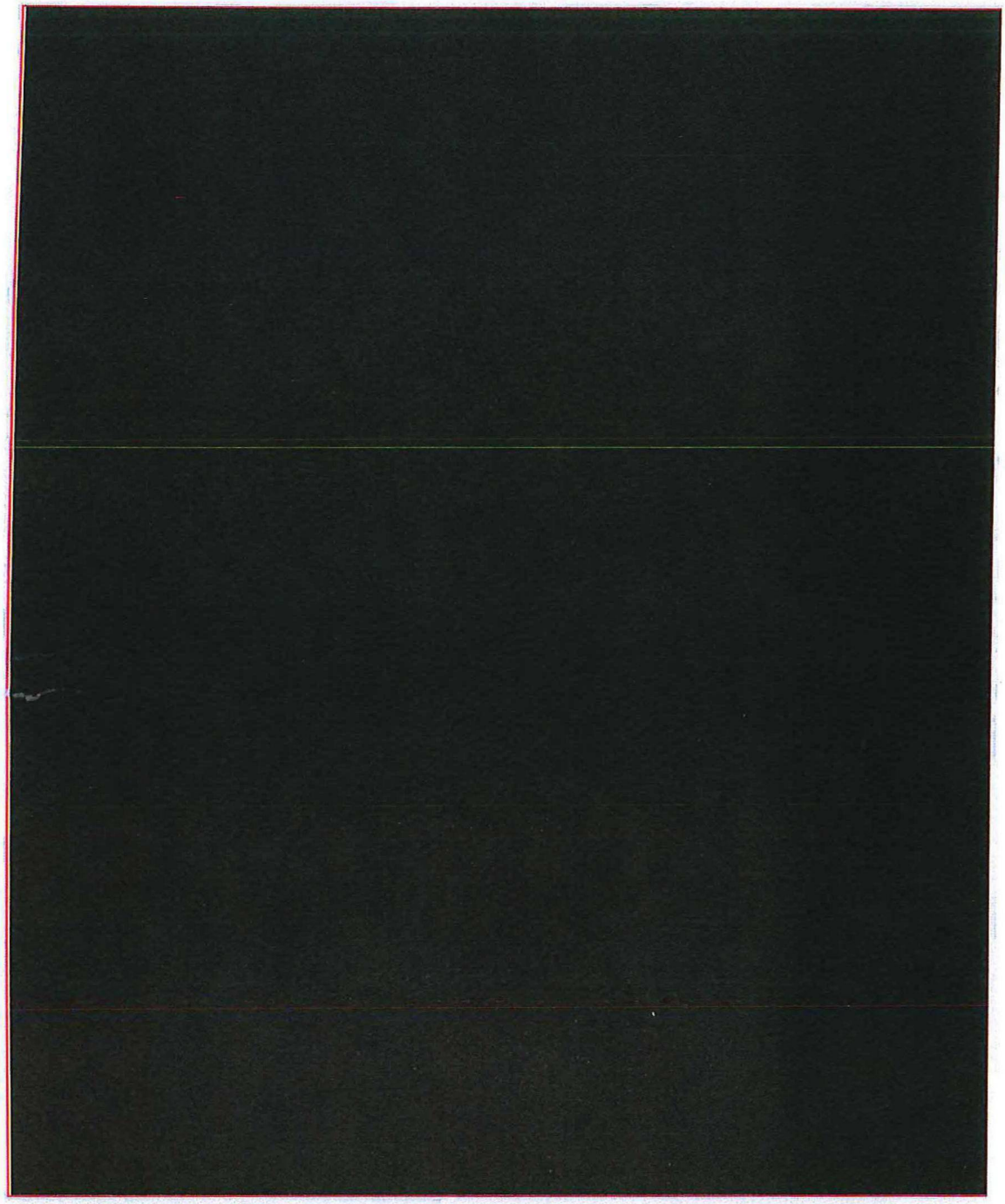
Offerte: **Taxatie gronden Lutkemeerweg [redacted] n Amsterdam**

Geachte [redacted]

Naar aanleiding van ons telefoongesprek en uw bevestiging per mail op 28 juni 2018, ontvangt u hierbij onze offerte met betrekking tot de door u gevraagde volledige taxatie voor het object gelegen aan de Lutkemeerweg [redacted] te Amsterdam.

Het project

U vraagt ons om een taxatie uit te brengen, van een perceel grond, welke momenteel in eigendom van [redacted] is. [redacted]



Opdrachtvoorwaarden

In het vervolg van deze offerte behandelen wij, conform de regels die voor onze taxatiewerkzaamheden van toepassing zijn op basis van de International Valuation Standards 101 "Omvang van de werkzaamheden", de volgende onderwerpen:

1. Benoeming en status van de taxateur;
2. Benoeming van de opdrachtgever en eventuele andere beoogde gebruikers;
3. Onderwerp en doel van de taxatie;
4. Omvang van de onderzoeken;
5. Uitgangspunten;
6. Bijzondere uitgangspunten;
7. Beperkingen in gebruik, distributie of publicatie;
8. Conformiteit met IVS en NRVT;
9. Beschrijving van het rapport;
10. Honorarium;
11. Klachtenprocedure;
12. Algemene Voorwaarden;
13. Opdrachtverstrekking.

Taxateur en opdrachtgever

Benoeming en status van de taxateur

De taxatie wordt uitgevoerd door [redacted] ingeschreven in het Nederlands Register Vastgoed Taxateurs te Rotterdam, in de Kamer Bedrijfsmatig Vastgoed onder nummer [redacted]

De plausibiliteitstoets wordt uitgevoerd door [redacted] ingeschreven in het Nederlands Register Vastgoed Taxateurs te Rotterdam, in de Kamer Bedrijfsmatig Vastgoed - Grootzakelijk Vastgoed, in de Kamer WOZ en in de Kamer Wonen, onder nummer [redacted]

Beide taxateurs zijn werkzaam bij BaseValue B.V. Verder wordt het team aangevuld met [redacted]

Kwalificaties en onafhankelijkheid taxateur

- Taxateur is professioneel en gekwalificeerd zoals benoemd in PS2 van de RICS Taxatiestandaarden (Red Book), Red Book, Engelse versie, juni 2017. Tevens beschikt taxateur over voldoende actuele lokale, nationale en internationale (naar gelang het geval) kennis van het type object, de specifieke markt hiervoor en de benodigde vaardigheden en inzicht om de taxatie vakbekwaam uit te voeren.
- De taxateur is voldoende competent met betrekking tot het te taxeren vastgoed object.
- Taxateur conformeert zich aan de jaarlijkse hercertificering en permanente educatie zoals vereist door het NRVT, RICS en de NVM.
- BaseValue B.V. verklaart recentelijk niet betrokken te zijn geweest bij de te waarderen onroerende zaken, welke betrokkenheid eventueel kan leiden tot belangenverstrengeling.
- BaseValue B.V. heeft geen financiële voordelen uit de taxatieopdracht anders dan het in rekening gebrachte taxatiehonorarium. BaseValue B.V. kan regelmatig opdrachten voor de opdrachtgever vervullen. Indien BaseValue B.V. regelmatig opdrachten voor de opdrachtgever vervult, is het jaarlijkse financiële aandeel van de opdrachtgever minimaal te noemen ten opzichte van de jaaromzet van BaseValue B.V.
- De taxatie is een onafhankelijk en objectief waardeoordeel.
- Taxateur treedt op als extern taxateur.

Opdrachtgever en eventuele andere beoogde gebruikers

Opdrachtgever	
Bedrijfsnaam	**Gemeente Amsterdam**
Contactpersoon	[redacted]
Telefoonnummer	[redacted]
E-mailadres	[redacted]

Uw contactpersoon bij BaseValue B.V.

Opdrachtnemer	
Contactpersoon	[redacted]
Telefoonnummer	[redacted]
E-mailadres	[redacted]

Taxatiekenmerken en basisinformatie

Doel van de taxatie

Het doel van de taxatie is inzicht krijgen in de marktwaarde van het getaxeerde in verband met een beoogde transactie. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om een volledige schadeloosstellingsrapportage op te zetten. Het gaat enkel om de marktwaarde van de betreffende gronden op de bezichtigingsdatum (waardepeildatum). Aangezien de gronden reeds positief bestemd zijn als bedrijventerrein ontleent de waarde zich dan ook hieraan, mits de waarde van het huidig agrarisch gebruik hoger blijkt te zijn.

Het taxatierapport mag niet worden gebruikt buiten de context of voor doelen waarvoor dit niet bestemd is.

Taxatietype

De taxatieopdracht betreft een volledige taxatie.

Onderwerp van de taxatie

Deze taxatie omvat gronden ten behoeve van de uitgifte als bedrijventerrein

Straatnaam	Lutkemeerweg [redacted]
Postcode	[redacted]
Plaats	Amsterdam
Kadastraal bekend	[redacted]
Bijzonderheden/objectafbakening	[redacted]

Te taxeren belang

Het belang van de taxatie betreft de volle eigendom.

Type object en gebruik

Type object	
Huidig gebruik	Terrein (grasland)
Beoogd gebruik	Bedrijventerrein

Type object	
Bijzonderheden	De grond is reeds bestemd als bedrijventerrein

Waarderingsgrondslag (basis van waarde)

De waarderingsgrondslag is de marktwaarde.

De definitie van de marktwaarde ('market value') zoals gedefinieerd in IVS-raamwerk, paragraaf 30 is:

> *'Het geschatte bedrag waartegen een object tussen een bereidwillige koper en een bereidwillige verkoper na behoorlijke marketing in een zakelijke transactie zou worden overgedragen op de taxatiedatum, waarbij de partijen met kennis van zaken, prudent en niet onder dwang hebben gehandeld.'*[1]

Waardepeildatum

De waardepeildatum van de taxatie is in principe gelijk aan de bezichtigingsdatum van de objecten.

Bezichtiging

Tijdens het taxatieproces zal de taxateur de locatie(s) ter plaatse volledig bezichtigen.

Omvang van de onderzoeken

Onze werkzaamheden, waaronder de noodzakelijke onderzoeken, bestaan uit de volgende onderdelen:

5

- Intakegesprek met de opdrachtgever,
- Interne en externe inspectie van de locatie en de objecten;
- Bestuderen van de verkregen informatie;
- Kadastrale recherche en titelonderzoek;
- Marktanalyse en beoordelen van de marktinformatie en overige benodigde informatie;
- Uitvoeren van de waardering;
- Opstellen concept taxatierapport;
- Bespreken van het conceptrapport met de opdrachtgever;
- Eindrapport opstellen en aanbieden aan opdrachtgever.

Aard en bron van de informatie waarop de taxateur zich baseert

Hierna staat bij de bron aangegeven welke informatie wij in ieder geval van de opdrachtgever willen ontvangen. De overige informatie, zoals kadastrale gegevens en gegevens over de bestemming, vragen wij zelf op bij de aangegeven instanties.

Te verstrekken informatie	Bron
Kaart bouwrijp maken [redacted]	Opdrachtgever
Kaart verwerving deel [redacted]	Opdrachtgever
Lutkemeerpolder BP verbeelding	Opdrachtgever
[redacted]	Opdrachtgever
Overige documenten mogelijk van toepassing op de taxatie	Opdrachtgever

II + III

[1] Definitie gebaseerd op de RICS taxatiestandaarden (Red Book), Red Book, Engelse versie juli 2017.

RICS

Wanneer informatie niet ter beschikking wordt gesteld, kan de taxateur hier niet over rapporteren. De dan te hanteren uitgangspunten worden in het rapport vermeld.

Uitgangspunten en bijzondere uitgangspunten

Uitgangspunten

Wij gaan ervan uit dat de gegevens die wij in het kader van de taxatie gebruiken volledig en correct zijn, ongeacht of deze door de opdrachtgever, dan wel door derden, worden verstrekt, tenzij wij uitdrukkelijk anders vermelden. Voor onjuistheden in de beschikbaar te stellen informatie aanvaarden wij geen aansprakelijkheid.

Tenzij anders overeengekomen, worden basisdocumenten, zoals eigendomsbewijzen en huurcontracten, globaal door ons gelezen. Bij de waardering gaan wij ervan uit dat er geen ongebruikelijke kosten, beperkingen of anderszins zaken van toepassing zijn die de waarde kunnen beïnvloeden. Voor zover juridische informatie aan ons ter beschikking wordt gesteld, wijzen wij erop dat wij niet competent zijn als vastgoedjurist. Wij adviseren in voorkomende gevallen uw juridische adviseur te raadplegen bij de interpretatie van genoemde documentatie. Afwijkingen tussen de plaatselijke en de juridische status van het eigendom worden gemeld of betrokken in de taxatie voor zover deze visueel waarneembaar zijn en/of volgens verklaring van de eigenaar kenbaar zijn gemaakt.

De RICS schrijft de IPMS (International Property Measurement Standards) voor. Echter, voor de Nederlandse markt mag ook gebruik gemaakt worden van de NEN-meetmethode zoals die formeel is vastgelegd in de NEN 2580. Deze laatste vormt voor ons in principe het uitgangspunt.

Voor de specificatie van oppervlakten van de onroerende zaak hanteren wij in de regel gegevens afkomstig van plattegronden en/of huur-(overzichten)-contracten. Wij gaan ervan uit dat deze gegevens correct zijn, tenzij anders vermeld.

Eventueel toch door ons opgemeten oppervlakten zijn geen meetcertificaat op basis van NEN 2580 voor de specificatie van de oppervlakten van het gebouw, tenzij dergelijke meetstaten uitdrukkelijk zijn verstrekt.

Bijzondere uitgangspunten

Bij het vaststellen van de waarde worden geen bijzondere uitgangspunten gehanteerd.

Mocht gedurende het taxatie proces toch sprake zijn van bijzondere uitgangspunten dan komen wij dit nader met u overeen.

Beperkingen in gebruik, distributie of publicatie

Beperkingen in gebruik

Het rapport mag gebruikt worden ten behoeve van het eerder aangegeven doel.

Distributie of publicatie

Het taxatierapport is uitsluitend bestemd voor de in de offerte genoemde opdrachtgever en het doel waarvoor het is opgesteld. Er wordt geen enkele verantwoordelijkheid genomen bij gebruik door anderen dan de opdrachtgever, tenzij dit gebeurt met de schriftelijke toestemming van BaseValue B.V. Wij verstrekken het taxatierapport, zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever, niet aan derden.

Onze voorafgaande schriftelijke toestemming is vereist voor elke openbaarmaking van ons taxatierapport of delen daarvan. Dit geldt ook voor publicatie op internet, het openbaar maken of verzenden aan derden van een ander verslag waarin onze naam wordt genoemd, alsmede ten aanzien van het gebruik van onze naam in elk ander document dat openbaar wordt gemaakt of ter beschikking wordt gesteld aan derden. In al deze gevallen dient u ons tijdig een concept van het document te verstrekken voordat het wordt verspreid. Bijlagen van een taxatierapport maken een onverbrekelijk deel uit van het taxatierapport.

Conformiteit met IVS en NRVT

Bij de uitvoering van onze werkzaamheden nemen wij alle relevante wet- en regelgeving en beroepsstandaarden in acht. Het taxatierapport wordt opgemaakt in overeenstemming met de Practice Statements zoals opgenomen in de International Valuation Standards 2017 gepubliceerd door de International Valuation Standards Counsel (IVSC) en/of de verplichte regels en voorschriften van de RICS Taxatiestandaarden ("Red Book") juni 2017 zoals voorgeschreven door de Royal Institution of Chartered Surveyors. Wij verklaren dat naleving van de standaarden kan worden gecontroleerd op grond van de reglementen van RICS voor gedrag en disciplinaire maatregelen. Daarnaast conformeren wij ons aan de reglementen die het Nederlands Register Vastgoed Taxateurs (NRVT)[2] heeft opgesteld en van toepassing heeft verklaard op de bij haar geregistreerde taxateurs.

Beschrijving van het rapport en te hanteren valuta

Beschrijving van het rapport

De rapportage bevat alle elementen die zijn omschreven in artikel IVS 103 (Reporting). Tijdens en na afronding van onze taxatiewerkzaamheden rapporteren wij de uitkomsten aan u.

Wij rapporteren de uitkomsten van onze werkzaamheden aan u in de vorm van een taxatierapport. Er kunnen omstandigheden zijn waarin het, op basis van onze taxatiebevindingen, noodzakelijk is de vorm en inhoud van onze rapportage aan te passen.

De inhoud van het taxatierapport omvat, conform de IVS 103, minimaal de volgende onderdelen:

a) Benoeming en status van de taxateur;
b) Benoeming van de opdrachtgever en eventuele andere beoogde gebruikers;
c) Doel van de taxatie;
d) Onderwerp van de taxatie;
e) Basis van waarde;
f) Taxatiedatum;
g) Omvang van de onderzoeken;
h) Aard en de bron van de informatie waarop de taxateur zich baseert;
i) Uitgangspunten en bijzondere uitgangspunten;
j) Beperkingen in gebruik, distributie of publicatie;
k) Bevestiging dat de taxatie wordt uitgevoerd in overeenstemming met IVS;
l) Taxatiebenadering en de redenen erachter;
m) Bedrag van de taxatie of taxaties;

[2] Algemene gedrags- en beroepsregels, het reglement Defnities, het reglement Kamers en het subreglement Grootzakelijk Vastgoed, allen vastgesteld in juni 2018.

n) Datum van het taxatierapport.

Te hanteren valuta

Alle bedragen die in de taxatie worden vermeld, zijn in euro's.

Taxatierapport

Aan het einde van het taxatieproces ontvangt u van ons het definitieve taxatierapport. Wij leveren u een volledige rapportage in de vorm van een digitaal exemplaar in pdf-formaat. Mocht u ook een fysiek rapport wensen dan verzoeken wij u dit nadrukkelijk bij ons aan te geven.

Planning

Wij kunnen de taxatie per direct ter hand nemen. Wanneer alle benodigde informatie beschikbaar is, kunnen wij eind juli het waarderingsresultaat aan u presenteren. Het volledige taxatierapport kunnen wij begin augustus aanleveren. Uitgangspunt bij deze planning is een vlotte opdracht- en informatieverstrekking.

Honorarium, facturatie en betaling

Honorarium

Wij kunnen de in deze offerte genoemde werkzaamheden voor u uitvoeren tegen een vaste vergoeding van [redacted] **exclusief BTW en exclusief onderzoekskosten**, zoals kadastrale recherche, opvragen van bestemmingsplangegevens en dergelijke.

Hierbij gaan wij uit van een volledige en juiste informatieverstrekking aan het begin van de opdracht. Voorts houden wij rekening met een twee besprekingen bij u op kantoor (Kick-off meeting en een bespreking van de conceptrapportage). Indien de informatieverstrekking vertraagt of dat er meer besprekingen nodig zijn tijdens het traject, dan gaat het ten koste van de planning. Bij de vaststelling van ons honorarium hebben wij geen rekening gehouden met deze extra werkzaamheden. Deze zullen wij additioneel op basis van de daadwerkelijk bestede extra tijd aan u factureren op basis van een uurtarief van [redacted] exclusief BTW. Uiteraard maken we dit tijdig aan u kenbaar.

Facturatie en betaling

Bij aanvang van de opdracht factureren wij 50% van het genoemde budget zoals genoemd. Bij oplevering van het eindrapport, doch uiterlijk eind augustus, factureren wij de overige 50% alsmede de onderzoekskosten. Onze betalingstermijn is veertien dagen na factuurdatum.

Indien u akkoord bent met deze offerte, ontvangen wij graag van u de benodigde facturatiegegevens.

Vertrouwelijkheid

Alle door u verstrekte informatie wordt door ons strikt vertrouwelijk behandeld. Alle leden van het projectteam tekenen desgewenst een geheimhoudingsverklaring. Indien er in het kader van een audit van het NRVT, NVM of van de RICS informatie benodigd is met betrekking tot de taxatie, zullen wij deze vertrouwelijkheid eveneens betrachten.

Klachtenprocedure

BaseValue B.V. conformeert zich aan de RICS-richtlijnen. Daarbij voldoen onze werkwijze en rapportages aan de eisen conform de RICS Red Book. BaseValue B.V. staat voor een goede kwaliteit van haar dienstverlening. Wij vinden de tevredenheid van onze klanten belangrijk.

In het kader van onze kwaliteitsborging vragen wij u, ingeval u ontevreden bent over onze diensten, hierover een klacht in te dienen. Wij doen er alles aan om de klacht naar tevredenheid te behandelen. Ook helpt u ons met het indienen van een klacht om onze werkprocessen en dienstverlening nog beter vorm te geven en op deze wijze uw ontevredenheid in de toekomst te voorkomen.

Voor het indienen van klachten heeft BaseValue B.V. een standaardprocedure. Alle klachten behandelen wij op dezelfde manier. Voor de volledige procedure verwijzen wij u naar artikel 19 van de Algemene Voorwaarden BaseValue B.V. november 2016.

Algemene Voorwaarden

Op onze werkzaamheden zijn de Algemene Voorwaarden BaseValue B.V. november 2016 van toepassing, welke als bijlage bij deze offerte is gevoegd. In geval van inconsistentie tussen deze offerte en de Algemene Voorwaarden, prevaleert het bepaalde in deze offerte. Door ondertekening en retournering van deze offerte verklaart u de Algemene Voorwaarden te hebben ontvangen en te accepteren.

Indien een onderdeel in deze offerte of in de Algemene Voorwaarden BaseValue B.V. november 2016 nietig is of vernietigd wordt, blijven de overige onderdelen volledig van kracht.

BaseValue B.V. heeft een beroepsaansprakelijkheidsverzekering, doch iedere aansprakelijkheid is beperkt tot het bedrag dat in het desbetreffende geval onder de beroepsaansprakelijkheidsverzekering (HDI Global SE, polisnummer VBA1603810, gevestigd te Rotterdam) wordt uitgekeerd. De aansprakelijkheid van BaseValue B.V. zal onder alle omstandigheden gemaximeerd zijn tot drie keer het overeengekomen honorarium met een limiet van € 0,5 miljoen.

Deze offerte is geldig tot veertien dagen na dagtekening.

Opdrachtverstrekking

Als blijk van uw instemming met deze offerte verzoeken wij u deze te ondertekenen en per e-mail aan ons te retourneren. Nadat wij het door u getekende exemplaar hebben ontvangen, nemen wij contact met u op om afspraken te maken over de aanvang van onze taxatiewerkzaamheden.

Wij vertrouwen erop dat wij u een duidelijk beeld hebben gegeven van onze werkwijze en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Voor akkoord:

Bijlage:

Algemene Voorwaarden BaseValue B.V., november 2016

Algemene voorwaarden BaseValue B.V. november 2016

BASEVALUE
Valuation & Consultancy

ALGEMENE VOORWAARDEN BASEVALUE B.V. November 2016

1. Definities

Diensten: alle werkzaamheden op het terrein van taxaties, consultancy en opleidingen, welke werkzaamheden onderwerp zijn van een Overeenkomst of anderszins door BaseValue B.V. in opdracht en/of ten behoeve van Opdrachtgever zijn verricht, al dan niet onder beschikbaarstelling van goederen, alsmede alle daaruit voortvloeiende resultaten;

E-mailbericht: een elektronische overbrenging van handels- en administratieve gegevens, waaronder offertes, orders, opdrachten en adviezen, zodanig dat het bericht door een ontvanger die beschikt over een gangbare inrichting en aansluiting voor het ontvangen van e-mailberichten kan worden gelezen en opgeslagen;

Offerte: een vrijblijvende uitnodiging aan derden tot het verstrekken van een opdracht, daaronder mede verstaan aanbiedingen;

Opdrachtgever: iedere natuurlijke of rechtspersoon die aan BaseValue B.V. opdracht heeft gegeven tot het leveren van diensten, alsmede haar rechtsopvolger(s);

Overeenkomst: iedere overeenkomst die tussen BaseValue B.V. en Opdrachtgever tot stand is gekomen, elke wijziging of aanvulling daarop, alsmede alle (rechts)handelingen ter uitvoering van die overeenkomst en alle (rechts)handelingen benodigd voor het aangaan daarvan;

BaseValue B.V.: de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid BaseValue B.V., gevestigd te Elburg, de gebruik(st)er van deze Algemene Voorwaarden, mede omvattende de aan haar gelieerde ondernemingen die deze algemene voorwaarden hanteren;

Voorwaarden: deze algemene voorwaarden, zoals gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel onder nummer 66983517.

2. Toepasselijkheid

2.1 De Voorwaarden maken deel uit van alle Offertes en Overeenkomsten en zijn van toepassing op alle overige (rechts)handelingen van BaseValue B.V., alsook op (stilzwijgend tot stand gekomen) doorlopende en/of aanvullende opdrachten van Opdrachtgever, al dan niet in de zin van artikel 15.2 van de Voorwaarden.

2.2 In het geval dat de Voorwaarden en een Overeenkomst onderling tegenstrijdige clausules zouden bevatten, prevaleert de Overeenkomst.

2.3 Indien enig onderdeel van de Voorwaarden nietig is of vernietigd wordt, zullen de overige bepalingen van de Voorwaarden volledig van kracht blijven en zullen partijen gebonden zijn zich in te spannen om in goed overleg een vervangend beding vast te stellen dat geldig is en de oorspronkelijke bedoelingen van partijen zo veel als mogelijk benadert.

3. Totstandkoming van Overeenkomsten

3.1 Offertes binden BaseValue B.V. niet en gelden slechts als een uitnodiging tot het verstrekken van een opdracht.

3.2 Een Overeenkomst komt tot stand nadat Opdrachtgever een Offerte van BaseValue B.V. schriftelijk en/of per E-mailbericht heeft geaccepteerd en BaseValue B.V. niet binnen 5 (vijf) werkdagen na ontvangst van die acceptatie het aanbod jegens Opdrachtgever schriftelijk en/of per E-mailbericht heeft herroepen, dan wel indien BaseValue B.V. een telefonisch, schriftelijk of per E-mailbericht verstrekte opdracht schriftelijk en/of per E-mailbericht aan Opdrachtgever heeft bevestigd, dan wel indien door BaseValue B.V. uitvoering aan een opdracht wordt gegeven.

3.3 Indien BaseValue B.V. op verzoek van Opdrachtgever enige prestatie levert voordat een Overeenkomst tot stand is gekomen en de opdracht alsnog niet of pas later tot stand komt door toedoen van Opdrachtgever, zal Opdrachtgever BaseValue B.V. alle reeds gemaakte kosten, alsmede het onderhanden werk en de reeds gereserveerde capaciteit en uren van medewerkers, zoals m.b.t. projectmanagement, tegen de gebruikelijk door BaseValue B.V. gehanteerde tarieven betalen.

3.4 Offertes zijn te allen tijde onder voorbehoud van een wijziging in de eisen die het Ministerie van Financiën of andere regelgevende / toezichthoudende instanties tijdens de opdrachtuitvoering aan door ons geoffreerde oplossingen stellen.

3.5 In geval van afwijkingen van de opdracht ten opzichte van de onderliggende Offerte of Overeenkomst, zal BaseValue B.V. Opdrachtgever hierover in een zo vroeg mogelijk stadium inlichten.

4. Wijzigingen en aanvullingen Overeenkomst

4.1 Wijzigingen of aanvullingen op enige bepaling in een Overeenkomst en/of de Voorwaarden kunnen slechts schriftelijk en/of per E-mailbericht worden overeengekomen.

4.2 Ingeval een wijziging uitstel van de uitvoering van een Overeenkomst inhoudt, behoudt BaseValue B.V. zich het recht voor om Opdrachtgever alle reeds gemaakte kosten, alsmede het onderhanden werk en de reeds gereserveerde capaciteit en uren van medewerkers, zoals met betrekking tot projectmanagement, tegen gangbare tarieven en als direct opeisbaar in rekening te brengen. Wanneer het uitstel onredelijk lang duurt, zal Opdrachtgever op basis van artikel 15.5 van de Voorwaarden alsnog het gehele in de Overeenkomst begrote bedrag onmiddellijk opeisbaar verschuldigd zijn.

5. Prijzen

5.1 Alle prijzen van BaseValue B.V. zijn uitgedrukt in Euro's en exclusief omzetbelasting.

5.2 In geval van prijsoverschrijding van een Offerte of Overeenkomst als gevolg van wijzigingen in de verkoopcondities van leveranciers en andere door BaseValue B.V. ingeschakelde derden, valutakoersen, in- en uitvoerrechten, verzekeringstarieven, vrachttarieven, overige heffingen of belastingen en verhoging van het prijsindexcijfer van het CPB, zal BaseValue B.V. Opdrachtgever hiervan tijdig inlichten. Tenzij anders schriftelijk overeengekomen, geldt dat overschrijdingen tot 10% door Opdrachtgever als begrotingsrisico worden geaccepteerd. Bij overschrijdingen boven 10% zullen partijen over de gevolgen hiervan in overleg treden.

6. Betaling

6.1 BaseValue B.V. zal maandelijks achteraf factureren, tenzij in de Offerte anders is aangegeven.

6.2 Opdrachtgever zal de hem in rekening gebrachte bedragen telkens binnen 30 dagen na factuurdatum voldoen bij gebreke waarvan onmiddellijk het verzuim intreedt.

6.3 Alle betalingen zullen zonder korting, inhouding of verrekening geschieden op een door BaseValue B.V. aan te wijzen bankrekening.

6.4 BaseValue B.V. is te allen tijde en om welke reden dan ook gerechtigd om, alvorens (verder) te presteren, van Opdrachtgever te eisen dat vooruitbetaling van het overeengekomen bedrag plaatsvindt of dat Opdrachtgever een deugdelijke zekerheid stelt bij gebreke waarvan onmiddellijk het verzuim intreedt.

6.5 Indien de opdracht is verstrekt door meer dan één Opdrachtgever, dan zijn alle Opdrachtgevers hoofdelijk aansprakelijk voor de nakoming van de verplichtingen zoals in dit artikel aangegeven (ongeacht de tenaamstelling van de declaratie).

6.6 Door het enkele verstrijken van een betalingstermijn of door het niet tijdig stellen van een deugdelijke zekerheid na een verzoek van BaseValue B.V. daartoe is Opdrachtgever in verzuim. Vanaf dat moment zijn alle vorderingen van BaseValue B.V. op Opdrachtgever, inclusief de wettelijke rente daarover, uit hoofde van de betreffende Overeenkomst en daarmee samenhangende overeenkomsten, onmiddellijk opeisbaar en is Opdrachtgever verplicht om BaseValue B.V. alle eventuele (buiten)gerechtelijke kosten te vergoeden.

6.7 Na 60 dagen betalingsachterstand zal BaseValue B.V. een incassobureau inschakelen, teneinde de vordering te doen incasseren.

7. Uitvoering van Overeenkomst

7.1 De uitvoering door BaseValue B.V. van een Overeenkomst geschiedt op basis van de op het moment van het sluiten van de betreffende Overeenkomst geldende omstandigheden en, voor zover afhankelijk van prestaties van derden, op de door die derden aan BaseValue B.V. verstrekte gegevens.

7.2 Opdrachtgever dient BaseValue B.V. onverwijld te informeren omtrent feiten en omstandigheden die van belang zijn voor de uitvoering van de Overeenkomst. Meerkosten voortvloeiend uit extra werkzaamheden als gevolg van deze (nieuwe) informatie zijn voor rekening van Opdrachtgever.

7.3 Opdrachtgever zal aan BaseValue B.V. alle voor de uitvoering van een Overeenkomst benodigde gegevens en materialen, waaronder maar niet beperkt tot informatiedragers, binnen een door BaseValue B.V. te bepalen redelijke termijn ter beschikking stellen en ervoor zorgdragen dat de benodigde gegevens conform de door BaseValue B.V. opgegeven

specificaties zijn.

7.4 Om de uitvoering van de opdracht goed en zoveel mogelijk volgens tijdschema te laten verlopen, verstrekt Opdrachtgever tijdig alle documenten en gegevens die BaseValue B.V. nodig heeft. Dit geldt ook voor de terbeschikkingstelling van medewerkers van de (eigen) organisatie van Opdrachtgever die bij het uitvoeren van de Diensten betrokken (zullen) zijn. Als BaseValue B.V. daarom verzoekt, verschaft Opdrachtgever op zijn locatie BaseValue B.V. kosteloos een (eigen) werkruimte met telefoonaansluiting en, desgewenst, een fax- en/of datanetaansluiting.

7.5 BaseValue B.V. kan in overleg met Opdrachtgever de samenstelling van het adviesteam wijzigen, indien het meent dat dit voor de uitvoering van de opdracht noodzakelijk is. De wijziging mag de kwaliteit van de Diensten niet verminderen, noch de continuïteit van de opdracht ongunstig beïnvloeden. Een wijziging van het opdrachtteam kan ook op verzoek van Opdrachtgever in overleg met BaseValue B.V. plaatsvinden.

7.6 BaseValue B.V. is gerechtigd om zich – voor zover noodzakelijk - bij de uitvoering van een Overeenkomst te bedienen van door haar uit te kiezen derden, met wie BaseValue B.V. in eigen naam, maar voor rekening van Opdrachtgever overeenkomsten afsluit.

7.7 BaseValue B.V. zal zich tot het uiterste inspannen om overeengekomen leveringstijden in acht te nemen. Desondanks zijn leveringstijden altijd indicatief en nimmer te beschouwen als fatale termijnen.

7.8 Tenzij uitdrukkelijk schriftelijk anders is overeengekomen, is Opdrachtgever gedurende de duur van de Overeenkomst niet gerechtigd tot aanpassing of wijziging van de Diensten.

8. BaseValue B.V. als gemachtigde van Opdrachtgever

8.1 BaseValue B.V. treedt op als gemachtigde van opdrachtgever indien en voor zover de opdrachtgever de adviseur daartoe schriftelijk heeft aangewezen, dan wel dat dit in de Overeenkomst is vastgelegd. Het ontbreken van een schriftelijke machtiging kan BaseValue B.V. niet worden tegengeworpen, indien en voor zover BaseValue B.V. bewijst dat Opdrachtgever anderszins uitdrukkelijk toestemming heeft gegeven, dan wel dat het optreden als gemachtigde uit de gegeven omstandigheden of de aard van de opdracht voortvloeit.

8.2 Opdrachtgever zal indien en voor zover BaseValue B.V. als gemachtigde is aangewezen, niet buiten BaseValue B.V. om orders en aanwijzingen geven aan derden die bij de uitvoering van het project, waarop de Opdracht betrekking heeft, betrokken zijn. Indien de Opdrachtgever in een dringend geval desondanks orders of aanwijzingen als hier bedoeld heeft gegeven, zal hij BaseValue B.V. daarvan onverwijld in kennis stellen. BaseValue B.V. is niet aansprakelijk voor eventuele nadelige gevolgen van orders en aanwijzingen als hier bedoeld.

9. Reclamé

Indien Opdrachtgever het oneens is met de inhoud van een factuur, dient binnen 2 weken na verzending ervan hierover schriftelijk en/of per E-mailbericht te worden gereclameerd. M.b.t. eventuele onvolkomenheden in de Diensten, die redelijkerwijs niet binnen deze gestelde termijn hadden kunnen worden geconstateerd, dient onmiddellijk na constatering, doch uiterlijk 2 weken na beëindiging van de Overeenkomst schriftelijk en/of per E-mailbericht, te worden gereclameerd.

10. Intellectuele eigendomsrechten

10.1 Tenzij uitdrukkelijk schriftelijk anders is overeengekomen, berusten de volledige auteursrechten en alle overige rechten van intellectuele en industriële eigendom met betrekking tot de door BaseValue B.V. geleverde Diensten, zoals merkrechten, modelrechten, octrooirechten, sui generis databankrechten, etc., uitsluitend bij BaseValue B.V.. Dit betekent onder meer dat het zonder uitdrukkelijke toestemming van BaseValue B.V. niemand zal zijn toegestaan om enig gebruik in welke vorm dan ook te maken van de door BaseValue B.V. bedachte ideeën, visies en ontwerpen. Toestemming van BaseValue B.V. aan Opdrachtgever en/of andere partijen zal alleen plaatsvinden in de vorm van een schriftelijk gebruiksrecht. Enig verder of ander gebruik dan hetgeen is overeengekomen, is wettelijk verboden. Is ter zake niets overeengekomen, dan geldt het eerste gebruik als overeengekomen.

10.2 Voor zover BaseValue B.V. ideeën heeft ontwikkeld en ter kennisgeving van Opdrachtgever heeft gebracht
– op welke wijze dan ook - die niet zouden vallen onder een van de in het vorige lid omschreven rechten, dan zal Opdrachtgever zich volledig onthouden van gebruik van deze ideeën, zolang zij daarvoor BaseValue B.V. niet volledig betaald heeft en zal Opdrachtgever met inachtneming van lid 6 van dit artikel jegens een ieder geheimhouding betrachten met betrekking tot deze ideeën.

10.3 Ingeval Opdrachtgever BaseValue B.V. gegevens en materiaal aanlevert waarop auteursrechten, portretrechten of andere (aanverwante) rechten van intellectuele en industriële eigendom van derden rusten, vrijwaart Opdrachtgever BaseValue B.V. voor alle mogelijke aanspraken van derden.

10.4 Begrotingen, plannen, catalogi, spreadsheets met formules en andere materialen waaruit (technische) *know how* van BaseValue B.V. blijkt, die in het kader van een Offerte of tijdens de uitvoering van een Overeenkomst aan Opdrachtgever ter beschikking worden gesteld, blijven eigendom van BaseValue B.V. Opdrachtgever dient deze zaken, alsmede de daarin vervatte informatie, in het bijzonder *know how* betreffende de te leveren prestaties, geheim te houden en niet aan derden ter beschikking te stellen. Resultaten uit Overeenkomsten die aan Opdrachtgever ter beschikking worden gesteld, dienen strikt voor eigen gebruik, tenzij partijen anders zijn overeengekomen.

10.5 BaseValue B.V. is verplicht tot geheimhouding van alle informatie en gegevens van Opdrachtgever jegens derden. BaseValue B.V. zal bij de opdracht alle mogelijke voorzorgsmaatregelen nemen ter bescherming van de belangen van Opdrachtgever. Opdrachtgever zal zonder voorafgaande toestemming van BaseValue B.V. aan derden geen mededelingen doen over de aanpak van BaseValue B.V., haar werkwijze en dergelijke, dan wel haar rapportage ter beschikking stellen. Externe communicatie (zoals persberichten etc.) over de opdracht vindt in gezamenlijk overleg en met naamsvermelding van BaseValue B.V. plaats.

10.6 Partijen, daaronder mede te verstaan hun werknemers, alsmede gelieerde ondernemingen, verbinden zich om voldoende maatregelen te treffen om geheimhouding te verzekeren met betrekking tot elkaars gegevens van vertrouwelijke aard waarvan zij bij de uitvoering van de Overeenkomst kennis nemen.

11. Overmacht

11.1 Indien BaseValue B.V. door overmacht wordt verhinderd de overeengekomen werkzaamheden geheel of gedeeltelijk uit te voeren, heeft zij het recht om zonder gerechtelijke tussenkomst de uitvoering van een Overeenkomst op te schorten of een Overeenkomst geheel of gedeeltelijk als ontbonden te
beschouwen, zulks naar haar keuze, zonder dat zij tot enige schadevergoeding of garantie is gehouden.

11.2 Onder overmacht wordt ten dezen onder meer, doch niet uitsluitend, verstaan: staking, afsluiting, brand, machinebreuk, storingen aan de netwerk server en andere bedrijfsstoornissen (hetzij bij BaseValue B.V., hetzij bij haar leveranciers van goederen en diensten), transportstoringen en andere buiten haar macht liggende gebeurtenissen, zoals oorlog, blokkade, oproer, daden van terrorisme, diefstal, epidemie, devaluatie, overstroming en stormen, alsmede plotselinge verhoging van invoerrechten en accijnzen en/of belastingen, vertraging of uitblijven van levering door leveranciers, het niet verkrijgen van benodigde vergunningen en andere overheidsmaatregelen.

12. Aansprakelijkheid en exoneratie

12.1 De Diensten komen te allen tijde tot stand op basis van een inspanningsverbintenis. Voorgaande betekent dat BaseValue B.V. zich binnen de scope van de Opdracht maximaal zal inspannen om de Diensten naar tevredenheid van Opdrachtgever te leveren, echter BaseValue B.V. kan nimmer garanderen dat het resultaat van de Diensten in voldoende mate overeenkomt met hetgeen de Opdrachtgever zich hiervan vooraf heeft voorgesteld.

12.2 BaseValue B.V. is slechts aansprakelijk voor de schade die Opdrachtgever lijdt als rechtstreeks gevolg van haar door haar opzet of grove schuld toe te rekenen tekortkomingen of onrechtmatig handelen bij de vervulling van de opdracht begaan, dan wel als gevolg van eventuele gebreken aan zaken. Iedere aansprakelijkheid van BaseValue B.V. voor enige andere vorm van schade is uitgesloten, waaronder mede begrepen aanvullende schadevergoeding in welke

vorm dan ook, vergoeding van indirecte schade of gevolgschade of schade wegens gederfde winst.

12.3 BaseValue B.V. is voorts in geen geval aansprakelijk voor vertragingsschade, schade wegens verlies van gegevens, schade wegens overschrijding van leveringstermijnen als gevolg van gewijzigde omstandigheden, schade als gevolg van het verschaffen van gebrekkige medewerking, informatie of materialen door Opdrachtgever, schade wegens door Opdrachtgever gegeven inlichtingen of adviezen waarvan de inhoud niet uitdrukkelijk onderdeel van een schriftelijke overeenkomst vormt, schade wegens onjuistheden in door Opdrachtgever verstrekte informatie of schade die is veroorzaakt door handelen of nalaten van door Opdrachtgever bij de uitvoering van de Overeenkomst ingeschakelde derden. Voorwaarde voor het ontstaan van enig recht op schadevergoeding van Opdrachtgever is steeds dat Opdrachtgever na het ontstaan van de schade zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk is, de schade schriftelijk bij BaseValue B.V. heeft gemeld.

12.4 Goederen worden immer vervoerd voor risico van Opdrachtgever.

13. Beperking van aansprakelijkheid

De eventueel in rechte vastgestelde aansprakelijkheid van BaseValue B.V. zal onder alle omstandigheden gemaximeerd zijn tot 3 keer het overeengekomen honorarium met een limiet van € 0,5 miljoen.

14. Toeleveranciers

14.1 Indien een toeleverancier aan BaseValue B.V. het recht tot gebruik van bepaalde zaken slechts verleent overeenkomstig voorkomende algemene voorwaarden en/of specifieke contractsbepalingen gehanteerd door die toeleverancier, kan BaseValue B.V. jegens Opdrachtgever tot niet meer worden gehouden dan voortvloeit uit voornoemde algemene voorwaarden en/of specifieke contractsbepalingen.

14.2 Op eerste verzoek van Opdrachtgever zal BaseValue B.V. eerstgenoemde informeren over de inhoud van de door de toeleverancier gehanteerde algemene voorwaarden en/of specifieke contractsbepalingen.

14.3 Als Opdrachtgever via BaseValue B.V. bepaalde zaken van derden koopt, zijn voor wat betreft de rechten en verplichtingen met betrekking tot het gebruik van deze zaken de algemene voorwaarden en/of specifieke contractsbepalingen van die derden in die relatie tot Opdrachtgever van toepassing. Op eerste verzoek zullen voornoemde algemene voorwaarden en/of specifieke contractsbepalingen door BaseValue B.V. aan Opdrachtgever ter hand worden gesteld.

15. Beëindiging

15.1 Tenzij uitdrukkelijk schriftelijk anders overeengekomen, geldt de opdracht van Opdrachtgever aan BaseValue B.V. voor bepaalde tijd. De opdracht wordt geacht te zijn voltooid indien de Diensten door BaseValue B.V. zijn afgerond en Opdrachtgever niet heeft gereclameerd conform artikel 9 van de Voorwaarden.

15.2 Eventuele werkzaamheden door BaseValue B.V. volgend op de in het vorige lid bedoelde voltooiing, leiden automatisch tot een nieuwe overeenkomst tussen BaseValue B.V. en Opdrachtgever, waarvoor Opdrachtgever het door BaseValue B.V. gehanteerde standaardtarief verschuldigd zal zijn.

15.3 Indien Opdrachtgever niet behoorlijk of niet tijdig voldoet aan enige verplichting die voor hem uit een Overeenkomst mocht voortvloeien, is Opdrachtgever per onmiddellijk in verzuim en is BaseValue B.V. gerechtigd zonder ingebrekestelling of rechterlijke tussenkomst:

a. de uitvoering op te schorten totdat betaling voldoende zeker is gesteld; en/of
b. de Overeenkomst geheel of gedeeltelijk te ontbinden;
c. één en ander onverminderd de andere rechten van BaseValue B.V. en zonder dat BaseValue B.V. tot enige schadevergoeding is gehouden.

15.4 In geval van faillissement, (voorlopige) surséance van betaling, stillegging of liquidatie van het bedrijf van Opdrachtgever, zullen van rechtswege alle Overeenkomsten met Opdrachtgever zijn ontbonden, tenzij BaseValue B.V. Opdrachtgever binnen redelijke tijd meedeelt nakoming van (een deel van) de betreffende Overeenkomst te wensen, in welk geval BaseValue B.V. zonder ingebrekestelling gerechtigd is:

a. de uitvoering op te schorten totdat betaling

voldoende zeker is gesteld;

b. en/of de Overeenkomst geheel of gedeeltelijk te ontbinden;

c. één en ander onverminderd de andere rechten van BaseValue B.V. en zonder dat BaseValue B.V. tot enige schadevergoeding is gehouden.

15.5 Ingeval een Overeenkomst voortijdig door Opdrachtgever wordt beëindigd, alsmede in geval van beëindiging in de zin van lid 3 en 4 van dit artikel, zal Opdrachtgever het gehele in de Overeenkomst begrootte bedrag onmiddellijk opeisbaar verschuldigd zijn.

16. Afwikkeling Overeenkomst

16.1 In alle gevallen waarin de Overeenkomst tussen Opdrachtgever en BaseValue B.V. eindigt, ingevolge enige bepaling van de Voorwaarden of door tussenkomst van de rechter, blijven de Voorwaarden de rechtsverhouding tussen partijen beheersen, voor zover dit voor de afwikkeling van de Overeenkomst noodzakelijk is.

16.2 Opdrachtgever is niet gerechtigd tijdens de uitvoering van de opdracht en binnen één jaar na beëindiging van de opdracht personen die vanuit de BaseValue B.V. betrokken zijn (geweest) bij de uitvoering van de opdracht in dienst te nemen of met deze personen over indiensttreding te onderhandelen dan na goedkeuring van BaseValue B.V..

16.3 Indien Opdrachtgever tekortschiet in de nakoming van de voor haar uit dit artikel voortvloeiende verplichtingen, verbeurt zij door dat enkele feit, zonder dat daartoe ingebrekestelling of inachtneming van enige andere formaliteit vereist is, aan BaseValue B.V. een onmiddellijk opeisbare en niet voor matiging vatbare boete van € 50.000,- (vijftigduizend euro), alsmede een boete van € 1.000,- voor elke dag dat deze tekortkoming voortduurt, onverminderd het recht van BaseValue B.V. op vergoeding van door die tekortkoming geleden schade.

17. Volledige Overeenkomst

Een Overeenkomst, inclusief de Voorwaarden, is een volledige weergave van de rechten en verplichtingen van partijen en treedt in de plaats van alle daaraan voorafgaande schriftelijke en mondelinge afspraken, verklaringen, uitlatingen en gedragingen van partijen.

18. Toepasselijk recht, bevoegde rechter

18.1 Op de Voorwaarden, alsmede op alle Overeenkomsten, is Nederlands recht van toepassing.

18.2 Alle eventuele geschillen die ontstaan naar aanleiding van een Overeenkomst of de Voorwaarden zullen, voor zover niet anders door de wet dwingend voorgeschreven, in eerste instantie worden onderworpen aan het oordeel van de bevoegde rechter te Apeldoorn.

19. Klachtenprocedure

19.1 BaseValue B.V. staat voor een goede kwaliteit van haar dienstverlening. Ook vinden wij de tevredenheid van onze klanten belangrijk. In het kader van onze kwaliteitsborging vragen wij u, ingeval u ontevreden bent over onze diensten, hierover een klacht in te dienen.
Wij zullen er alles aan doen om de klacht naar tevredenheid te behandelen. Ook helpt u ons met het indienen van een klacht om onze werkprocessen en dienstverlening nog beter vorm te geven en op deze wijze uw ontevredenheid in de toekomst te voorkomen.

19.2 Voor het indienen van klachten heeft BaseValue B.V. de volgende procedure. Alle klachten behandelen wij op dezelfde manier:

a. Eerst mondeling uw ongenoegen kenbaar maken: Maak altijd eerst uw ongenoegen mondeling kenbaar bij de persoon die u de dienst heeft geleverd. Onze medewerkers hebben de instructie om u per ommegaande te laten weten hoe zij met uw klacht zullen omgaan.

b. Schriftelijk uw klacht indienen:

Indien er geen mondelinge overeenstemming wordt bereikt, dan kunt u schriftelijk een klacht indienen bij BaseValue B.V.. De klacht dient duidelijk omschreven te worden met een heldere onderbouwing van uw standpunt en, voor zover nodig om uw klacht te verduidelijken, voorzien van relevante kopieën en documenten. Anoniem ingediende klachten worden niet in behandeling genomen. Uw klacht kunt u schriftelijk of per e-mail naar indienen op onderstaand adres:

BaseValue B.V.
T.a.v. Compliance
Botterstraat 139
8081 JW Elburg
Nederland
compliance@basevalue.nl

c. Procedure klachtenbehandeling:

Binnen een week na ontvangst van uw klacht sturen wij u een schriftelijke ontvangstbevestiging. In deze bevestiging wordt u geïnformeerd over bij wie de klacht in behandeling is en wanneer de klacht naar verwachting is beoordeeld.

Het kan zijn dat de behandelaar u tijdens de behandeling van uw klacht om nadere informatie of een toelichting op uw klacht vraagt. Zo nodig raadpleegt de behandelaar deskundigen of wordt de behandelaar betrokkenen. Na behandeling van de klacht ontvangt u een inhoudelijke gemotiveerde reactie.

Wij streven ernaar dat uw klacht binnen 28 dagen na ontvangst is behandeld en u bent geïnformeerd over de beoordeling van de klacht. Vanwege de complexiteit van dossiers of de beschikbaarheid van personen kan het zijn dat deze termijn niet haalbaar is. U wordt in dat geval geïnformeerd over de voortgang.

d. Nadat uw klacht is behandeld:

Wij doen er alles aan om uw klacht naar tevredenheid te behandelen. Indien u zich echter niet kunt vinden in de reactie of u heeft klachten over de afwikkeling, kunt u de klacht voorleggen aan de Raad Van Arbitrage voor de Bouw (The Court of Arbitration for the Construction Industry). De Raad Van Arbitrage voor de Bouw is te bereiken als volgt:

Postbus 19290
3501 DG UTRECHT
Nederland
T 030-2343222
info@raadvanarbitrage.nl

e. Kwaliteitsbewaking klachtenprocedure:

Binnen BaseValue B.V. is de heer S.H.C. van den Berg MSc MRICS RT RM als "compliance officer" belast met het toezicht op naleving van de klachtenprocedure. Ingeval de "compliance officer" bij uw dossier of klacht is betrokken of bij zijn afwezigheid, treedt de heer A. Deleroi MSc MRICS RT RM REV in zijn plaats.

20. Ethiek

21.1 BaseValue B.V. is gehouden Opdrachtgever onafhankelijk in een vertrouwenspositie ter zijde te staan. BaseValue B.V. dient alles te vermijden wat de onafhankelijkheid van haar dienstverlening kan schaden.

21.2 BaseValue B.V. is gehouden zich te gedragen naar de 'Rules of Conduct for Firms' zoals opgesteld door de RICS op 4 juni 2007.

21.3 Iedere medewerker van BaseValue B.V. is gehouden zich te gedragen naar de 'Rules of Conduct for Members' zoals opgesteld door de RICS op 4 juni 2007.

21.4 Toezicht op naleving van de Rules of Conduct, evenals behandelen van klachten hieromtrent, geschiedt door de Compliance & Ethics Officer van BaseValue B.V.

Waarderingsmethodieken

Comparatieve methode

De Comparatieve methode bepaalt de waarde van een object door deze af te leiden uit een aantal recente transacties van vergelijkbare objecten. Overeenkomsten en verschillen worden op basis van m² geanalyseerd en gewaardeerd. Door het corrigeren van de transactieprijzen voor de verschillen met het te waarderen object, wordt de waarde bepaald.

BAR-methode

De BAR (Bruto-Aanvangs-Rendement)-methode wordt gebruikt voor het vaststellen van de marktwaarde van een object door de bruto markthuur op jaarbasis te delen door een bruto aanvangsrendement en de contante waarde van de correcties te verrekenen.

NAR methode

De NAR (Netto-Aanvangs-Rendement)-methode wordt gebruikt voor het vaststellen van de marktwaarde van een object door de bruto markthuur op jaarbasis verminderd met de exploitatielasten te delen door een netto aanvangsrendement en de contante waarde van de correcties te verrekenen.

Discounted Cashflow methode

De discounted cashflow (DCF) methode is een waarderingsmethode waarbij alle ingeschatte toekomstige cashflows die binnen de beschouwingsperiode zullen plaatsvinden, vermeerderd met de eindwaarde van het object, contant worden gemaakt naar heden. De marktwaarde wordt verkregen door de contante waarden bij elkaar op te tellen.

Residuele waarde methode

Bij de residuele waardemethode wordt uitgegaan van de meest optimale (toekomstige) invulling van een object, waarbij wordt verondersteld dat deze invulling planologisch en/of juridisch mogelijk zal zijn. Door middel van de huurwaardekapitalisatiemethode en/of comparatieve methode wordt de waarde van het object bepaald, nadat de optimale invulling is gerealiseerd. Op deze waarde worden alle geschatte kosten in mindering gebracht welke dienen te worden gemaakt om de bedoelde invulling te realiseren. De resultante van deze berekening is de Marktwaarde van het object in zijn huidige vorm op basis van de residuele waardemethode.

Bijlage: Waardebegrippen en definities

Basis van de waarde

In de taxatiebasis zijn de fundamentele veronderstellingen die de voorwaarden van een hypothetische transactie definiëren waarop de taxatie is gebaseerd. Iedere wijziging in de basis heeft waarschijnlijk een aanzienlijke invloed op de waarde. Onderstaand worden de gehanteerde taxatiebases nader gedefinieerd.

Marktwaarde

Marktwaarde is het geschatte bedrag waartegen het object tussen een bereidwillige koper en een bereidwillige verkoper na behoorlijke marketing in een zakelijke transactie zou worden overgedragen op de waardepeildatum, waarbij de partijen met kennis van zaken, prudent en niet onder dwang zouden hebben gehandeld.

Uitgangspunten

- Koper en verkoper handelen zakelijk en in alle redelijkheid op gepaste afstand van elkaar;
- De hypothetische verkoopperiode is passend voor de soort onroerende zaak en heeft plaats gevonden voor de waardepeildatum waarin de marktomstandigheden en het prijsniveau gelijk blijven;
- De onroerende zaak is zo breed mogelijk in de markt aangeboden;
- Geen rekening is gehouden met een uitzonderlijk bod van een speciale gegadigde;
- Geen rekening is gehouden met koop- en verkoopkosten en zonder verrekening van gerelateerde belastingen;
- Indien de onroerende zaak geheel of gedeeltelijk is verhuurd, zal de koper, niet zijnde de huurder, de onroerende zaak aanvaarden onder gestanddoening van de lopende huurovereenkomst(en) met alle daaraan verbonden rechten en plichten. Koper zal dan geen ontruiming bewerkstelligen.

Markthuur

Het geschatte bedrag waarvoor een object op de taxatiedatum verhuurd zou worden tussen een bereidwillige verhuurder en een bereidwillige huurder op passende huurvoorwaarden in een marktconforme transactie, na behoorlijke marketing waarbij de partijen geïnformeerd, zorgvuldig en zonder dwang hebben gehandeld.

Uitgangspunten:

De huurwaarde voor commercieel is gebaseerd op marktvergelijkingen en huurvoorwaarden conform standaard ROZ huurcontract bij een huurtermijn van 5 + 5 jaar, met de gebruikelijke verdeling van onderhouds- en verzekeringskosten en een eventuele (gedeeltelijke) reductie op de huurwaarde voor verleende incentives bij het afsluiten van het huurcontract; Bij woningen is de huurtermijn 1 jaar en daarna voor onbepaalde tijd.
Huurder en verhuurder handelen zakelijk en in alle redelijkheid op gepaste afstand van elkaar;
De hypothetische verhuurperiode is passend voor de soort onroerende zaak en heeft plaats gevonden voor de waardepeildatum waarin de marktomstandigheden en het prijsniveau gelijk blijven;
De onroerende zaak is zo breed mogelijk in de markt aangeboden;
Geen rekening is gehouden met een uitzonderlijk bod van een speciale gegadigde.

Theoretische huur
De theoretische huur is de jaarlijkse huuropbrengst verhoogd met de markthuur van de leegstaande verhuurbare ruimtes.

Energielabel
De energieprestatie van het gebouw wordt weergegeven in een energie-index in een gestandaardaardiseerde energieklasse variërend van A tot en met G in de kleuren: Zeer energiezuinige gebouwen hebben een A en zijn heldergroen, zeer onzuinige panden hebben een G en zijn felrood.

Bijzonder uitgangspunt
Een uitgangspunt dat ofwel veronderstelt dat de taxatie wordt gebaseerd op feiten die wezenlijk verschillen van de feiten die bestaan op de waardepeildatum of waarvan redelijkerwijs niet kan worden verwacht dat een kandidaat-koper het zou hanteren op de waardepeildatum.

Gebruiksoppervlakte
De gebruiksoppervlakte van een ruimte of van een groep van ruimten is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau, tussen de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen.

Inspectie
De bezichtiging en (daarop gebaseerde) beoordeling van het vastgoedobject ter plaatse.

Inspectiedatum
De datum waarop het te taxeren vastgoedobject is geïnspecteerd. Bij een inspectie van meerdere dagen is de laatste dag van bezichtiging de inspectiedatum.

Professionele taxatiedienst
Het in overeenstemming met de daarvoor geldende (inter)nationale standaarden schatten van en rapporteren over de waarde van vastgoedobjecten door de taxateur, aan welke schatting en rapportering in het economische en maatschappelijk verkeer vertrouwen wordt ontleend en waarbij de taxateur zijn vakbekwaamheid aanwendt.

Uitgangspunten
Een veronderstelling die voor waar wordt gehouden. Dit betreffen feiten, voorwaarden of situaties die van invloed zijn op de taxatie met betrekking tot welke is overeengekomen dat zij niet door de taxateur hoeven te worden geverifieerd. Uitgangspunten worden normaal gesproken gehanteerd wanneer specifiek onderzoek niet is vereist om te bewijzen dat iets waar is.

Vastgoedobject
De grond, de nog niet gewonnen delfstoffen, de met de grond verenigde beplantingen, alsmede de gebouwen en werken die duurzaam met de grond zijn verenigd, hetzij rechtstreeks, hetzij door vereniging met andere gebouwen of werken, daaronder begrepen het meest omvattende recht hierop (eigendomsrecht) alsmede de beperkte zakelijke rechten die hierop gevestigd kunnen zijn (zoals erfpacht, postal en vruchtgebruik), alsmede appartementsrechten, een en ander in Nederland gelegen.

Waardepeildatum
De datum waarop de taxatieopinie van toepassing is. De waardepeildatum omvat tevens de tijd waarop deze van toepassing is als de waarde van het type vastgoedobject aanzienlijk kan veranderen in de loop van één dag.

BAR
Bruto Aanvangs Rendement = bruto huuropbrengst / marktwaarde x 100%

BVO
De bruto vloeroppervlakte van een ruimte. B.V.O. of van een groep van ruimten is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen.

DCF
Discounted Cash Flow = contante waarde toekomstige cash flows

EVS
European Valuation Standards 2016

GBO
Het gebruiksoppervlak van een ruimte of van een groep van ruimten is de oppervlak, gemeten op vloerniveau, tussen de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Bij de bepaling van de GBO worden niet meegerekend:
De oppervlakte van delen van vloeren, waarboven de netto hoogte kleiner is dan 1,5m, met uitzondering van vloeren onder trappen, hellingsbanen e.d.
Een trapgat, liftschacht of vide, indien de oppervlakte daarvan groter is dan 4m²
Een vrijstaande bouwconstructie, niet zijnde een trap, en een leidingschacht, indien de horizontale doorsnede daarvan groter is dan 0,5m²en een dragende (binnen)wand.
Bij de bepaling van de grenslijn moet een incidentele nis of uitsparing en een incidenteel uitspringend bouwdeel worden genegeerd, indien het grondvlak daarvan kleiner is dan 0,5m²

HABU
Highest And Best Use

IVS
International Valuation Standards 2013

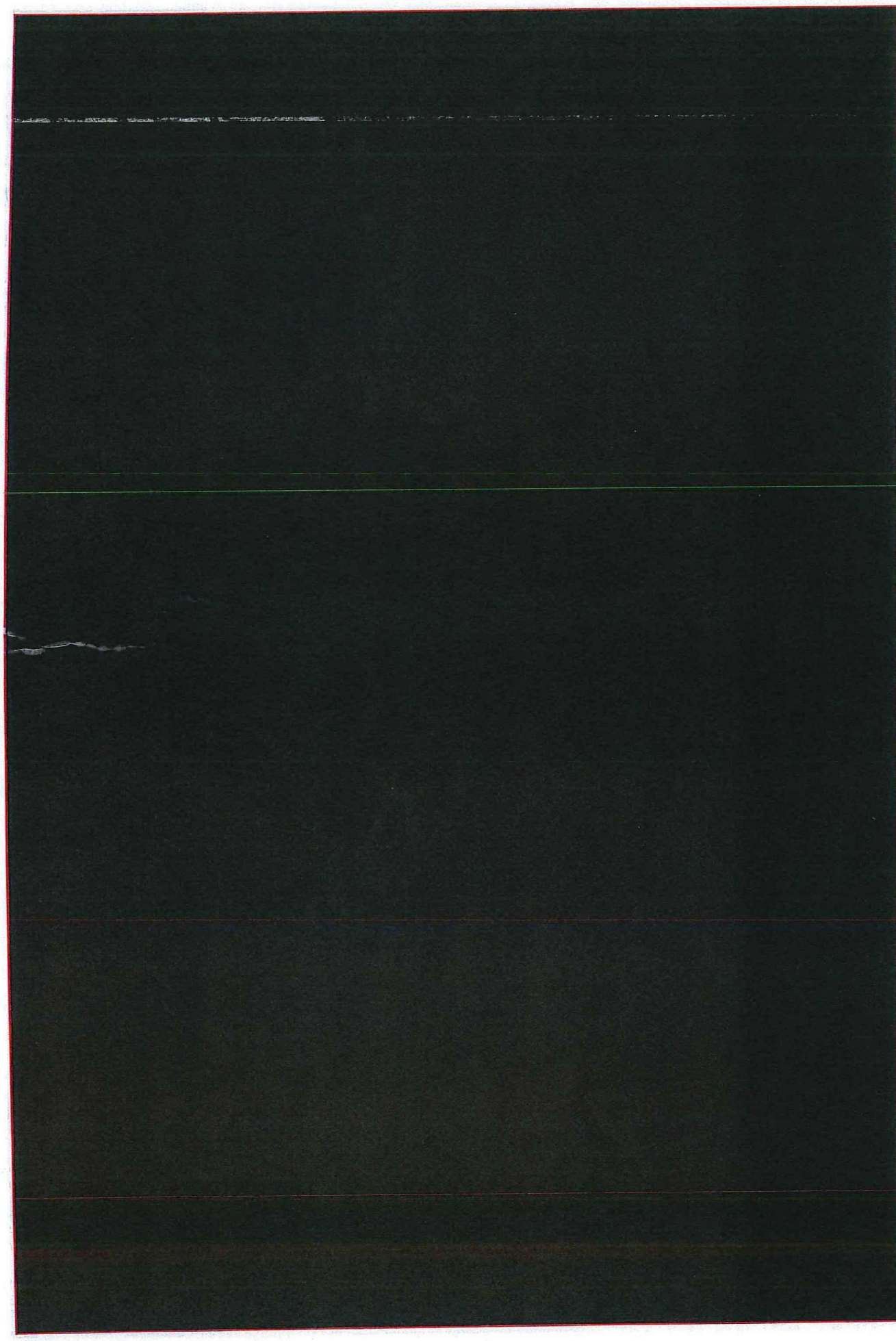
IVSC
International Valuation Standards Committee

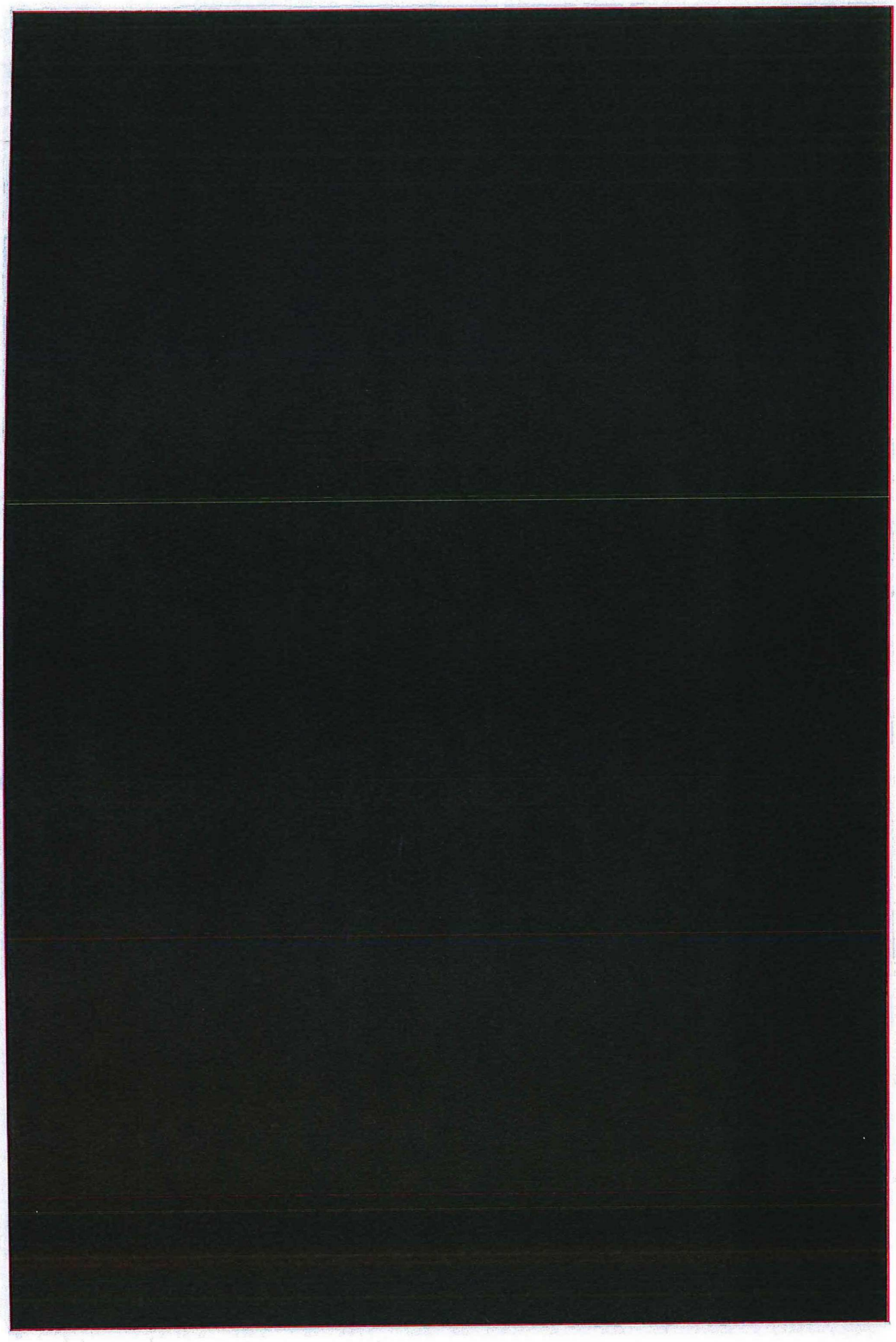
NAR
Netto Aanvangs Rendement = netto huurwaarde / marktwaarde von x 100%

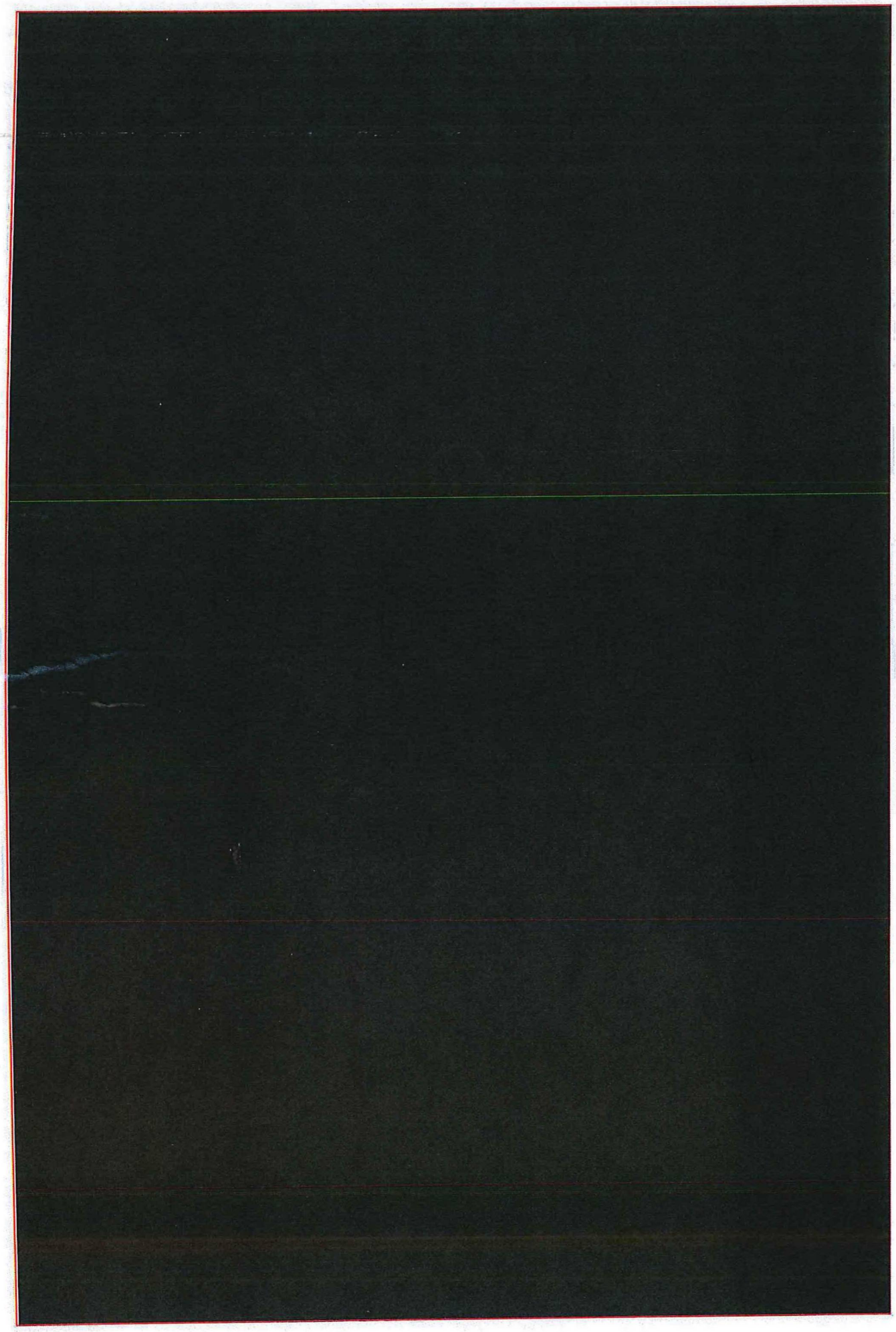
RICS
Royal Institution of Chartered Surveyors

TEGoVA
The European Group of Valuers Association

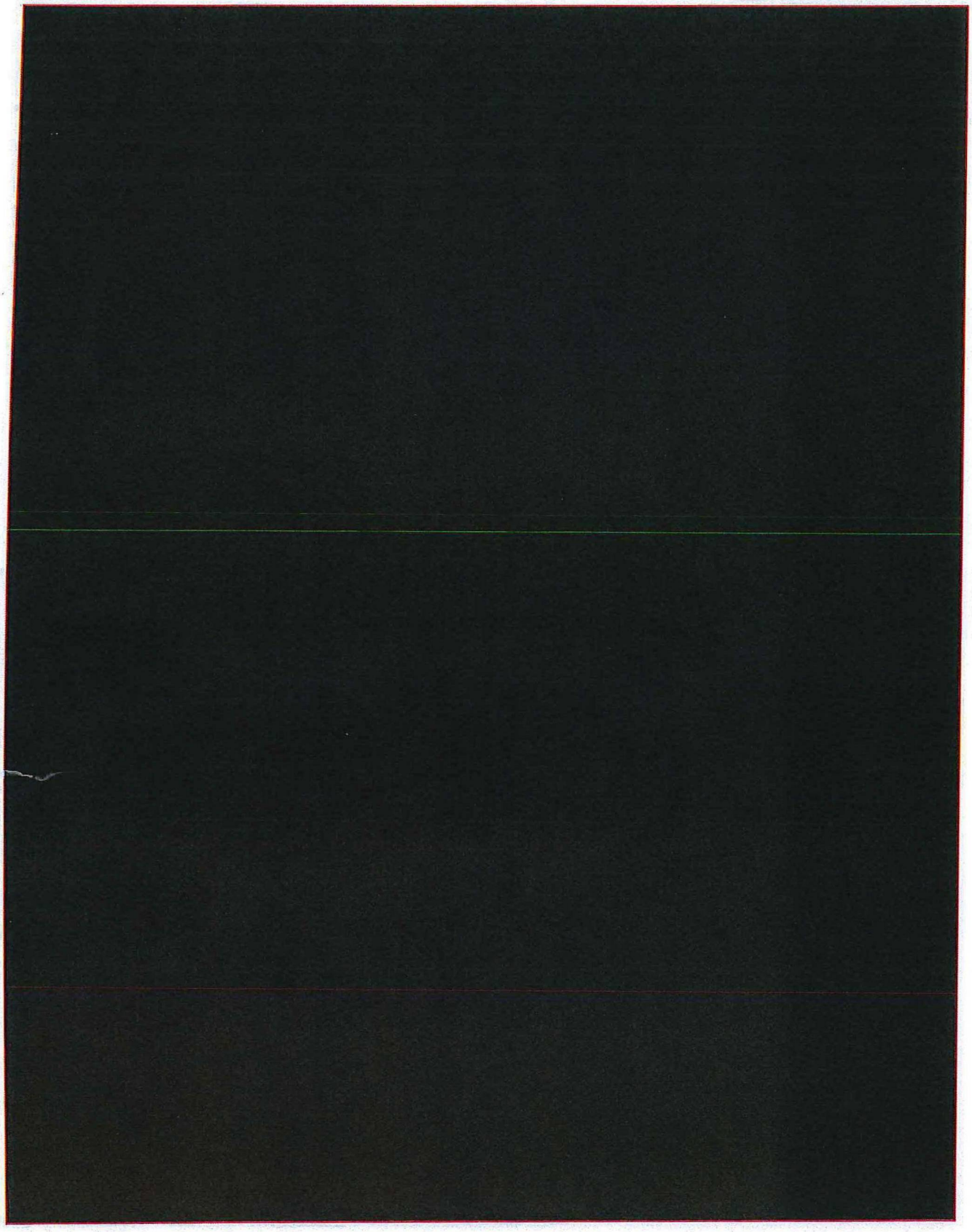
Locatiefoto's



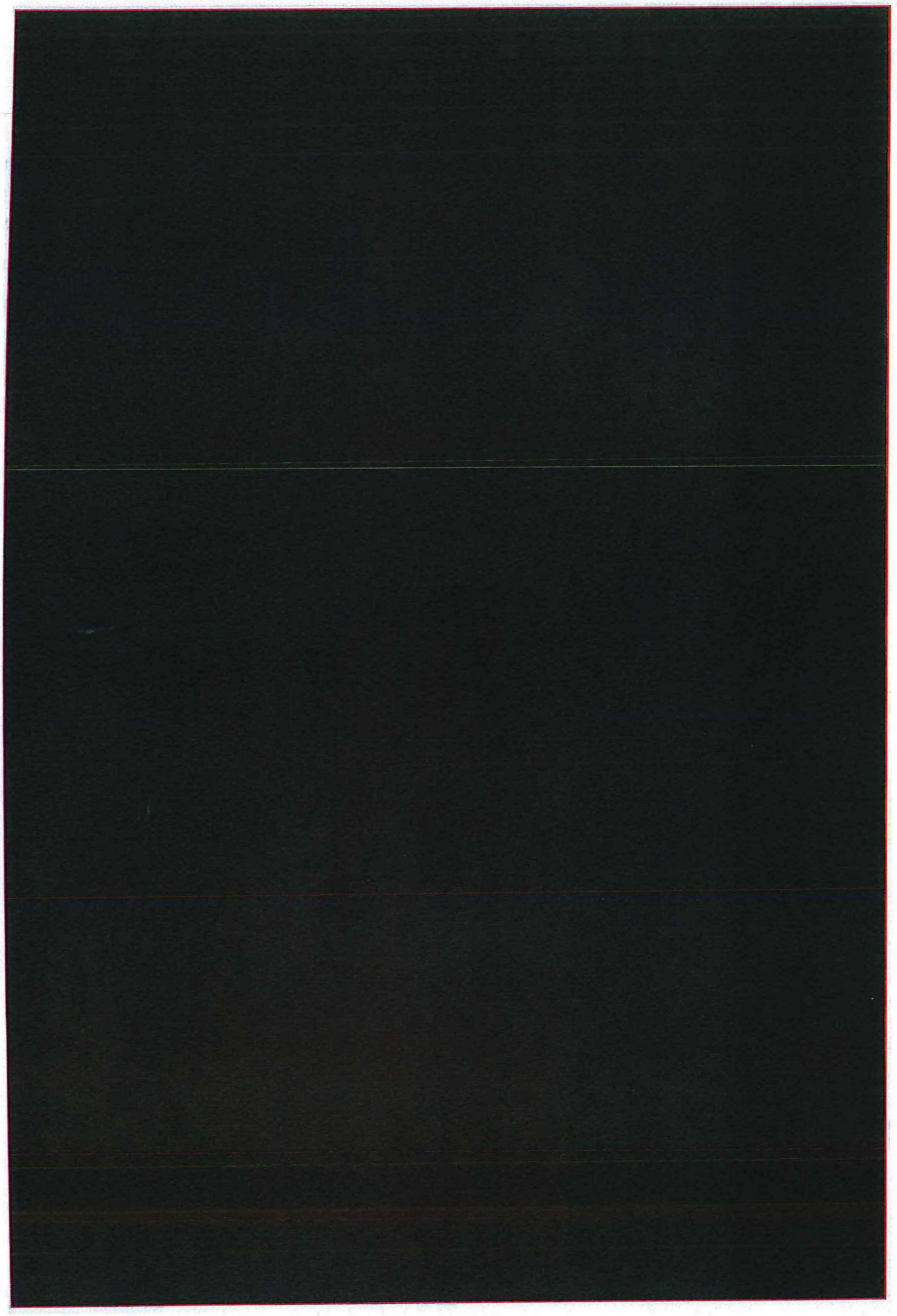




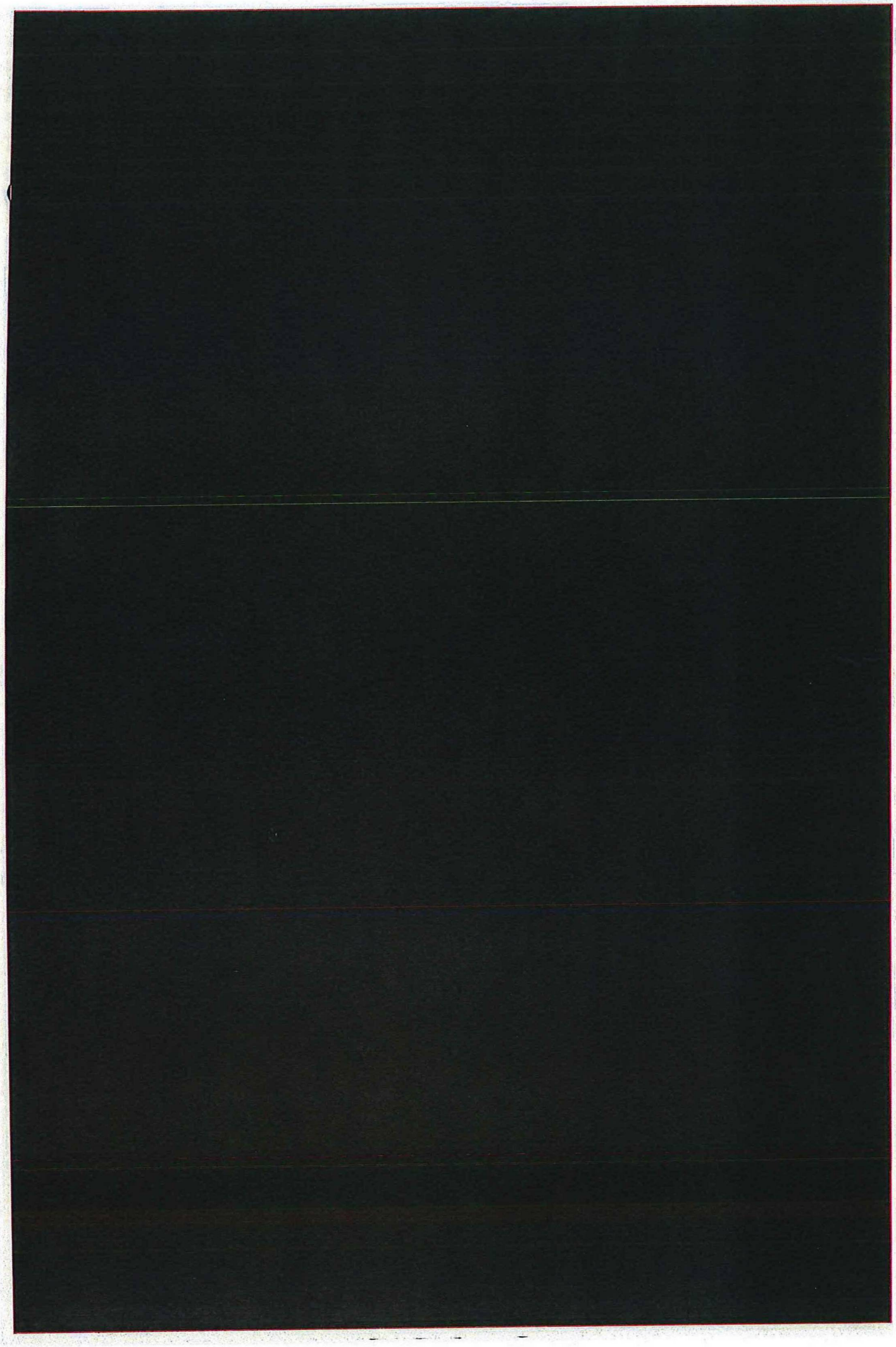
Kadastrale bericht en kaart

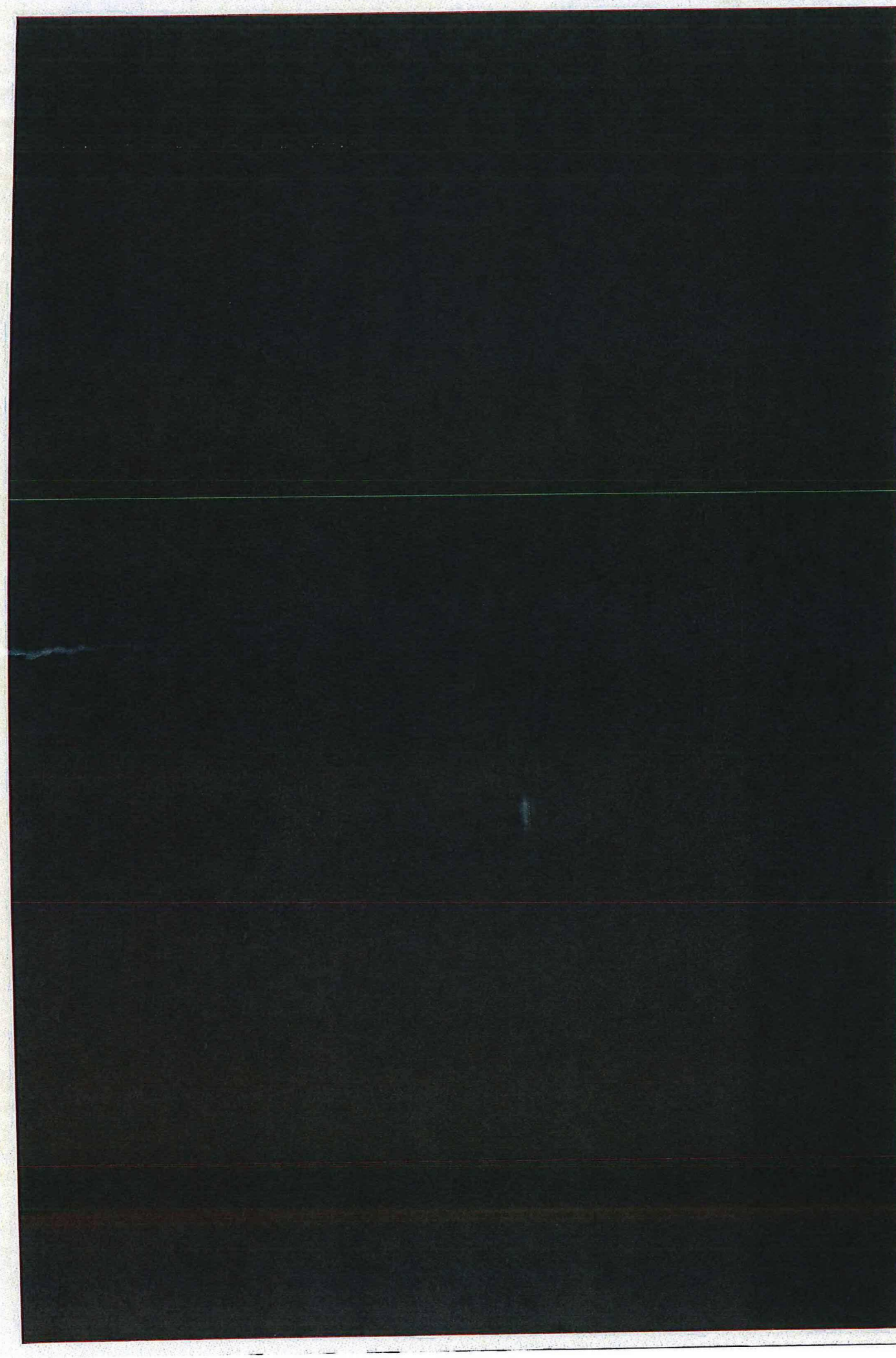


De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt ten aanzien van de kadastrale gegevens zich het recht voor als bedoeld in artikel 2 lid 1 juncto artikel 6 lid 3 van de Databankenwet.
Heeft u nog vragen? Neem contact op met het Klantcontactcenter.

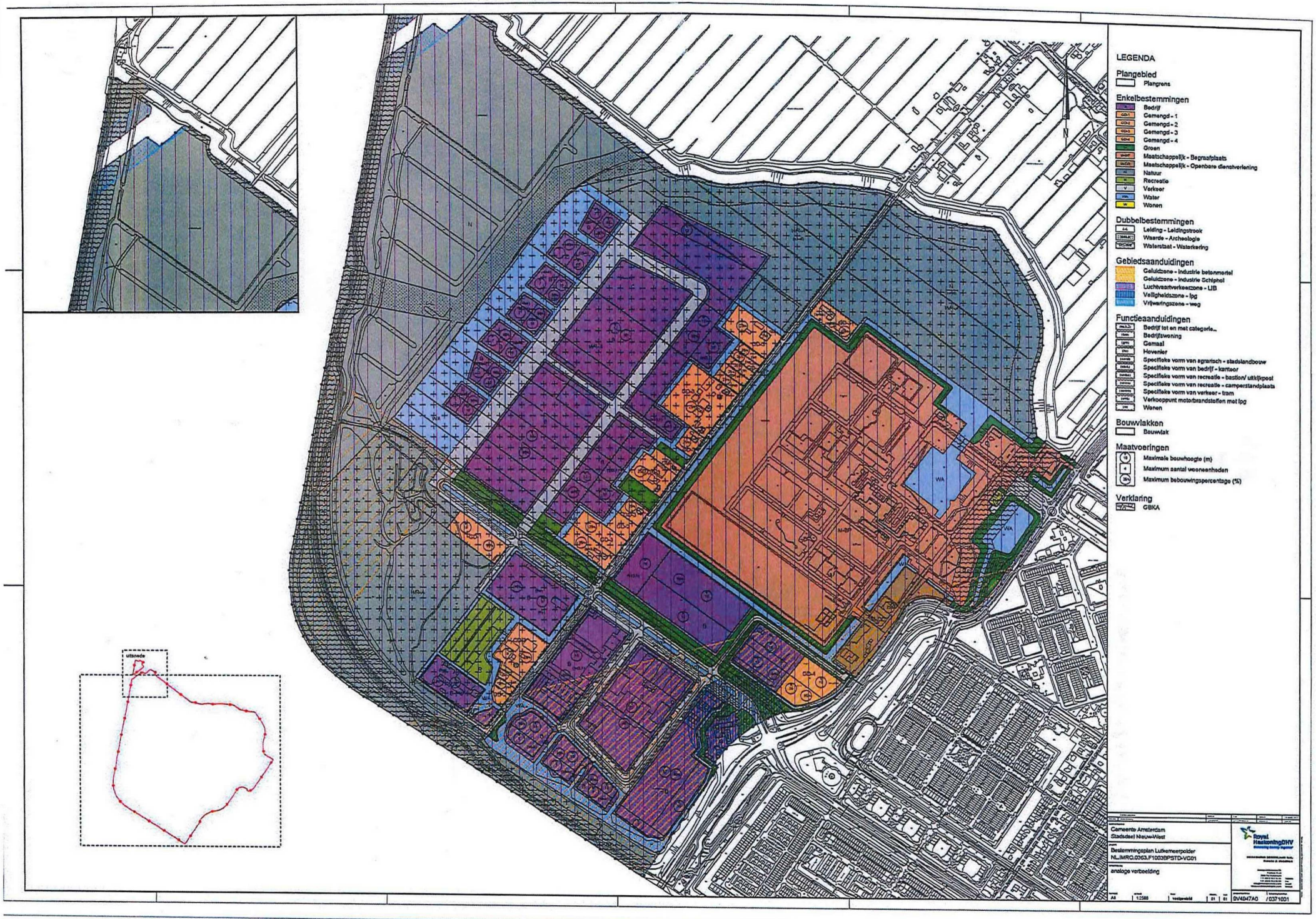


Akte van levering





Bestemmingsplangegevens


LEGENDA
Plangebied
Plangrens
Enkelbestemmingen
Bedrijf
Gemengd - 1
Gemengd - 2
Gemengd - 3
Gemengd - 4
Groen
Maatschappelijk - Begraafplaats
Maatschappelijk - Openbare dienstverlening
Natuur
Recreatie
Verkeer
Water
Wonen
Dubbelbestemmingen
Leiding - Leidingstrook
Waarde - Archeologie
Waterstaat - Waterkering
Gebiedsaanduidingen
Geluidzone - industrie betonmortel
Geluidzone - industrie Schiphol
Luchtvaartverkeerzone - LIB
Veiligheidszone - lpg
Vrijwaringszone - weg
Functieaanduidingen
Bedrijf tot en met categorie...
Bedrijfswoning
Gemaal
Hovenier
Specifieke vorm van agrarisch - stadslandbouw
Specifieke vorm van bedrijf - kantoor
Specifieke vorm van recreatie - bastion/ uitkijkpost
Specifieke vorm van recreatie - camperstandplaats
Specifieke vorm van verkeer - tram
Verkooppunt motorbrandstoffen met lpg
Wonen
Bouwvlakken
Bouwvlak
Maatvoeringen
Maximale bouwhoogte (m)
Maximum aantal wooneenheden
Maximum bebouwingspercentage (%)
Verklaring
GBKA
utsnede
Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Nieuw-West
Bestemmingsplan Lutkemeerpolder
NL.IMRO.0363.P1003BPSTD-VC01
analoge verbeelding
A0
1:2500
BV4047A0
/ 0371001

Artikel 3 Bedrijf

- 3.1 Bestemmingsomschrijving
- 3.2 Bouwregels
- 3.3 Nadere eisen
- 3.4 Specifieke gebruiksregels
- 3.5 Afwijken van de gebruiksregels

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. bedrijfsmatige activiteiten, behorende tot de categorieën 1 t/m 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, opgenomen in bijlage 1 van de regels;
b. kantoorruimte, uitsluitend tot een maximum van 30% van het brutovloeroppervlak per bedrijf, voor zover deze verband houden met de uitoefening van het bedrijf;
c. in afwijking van het gestelde in lid 3.1 sub b is ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - kantoor' kantoorruimte toegestaan, uitsluitend tot een maximum van 50% van het brutovloeroppervlak per bedrijf en voor zover:
    1. deze verband houden met de uitoefening van het bedrijf;
    2. dit essentieel is voor het bedrijfseconomisch functioneren van het bedrijf;
    3. het realiseren van de extra kantoorvloeroppervlakte wordt aangewend voor het versterken van de beeldvorming ter plaatse;

met de daarbij behorende:

d. voet- en fietspaden;
e. tuinen en erven;
f. bergingen en andere nevenruimten;
g. parkeervoorzieningen;
h. laad- en losvoorzieningen;
i. ontsluitingen;
j. nutsvoorzieningen;
k. kunstwerken;

met dien verstande dat:

l. ter plaatse van de aanduiding 'hovenier' een hoveniersbedrijf is toegestaan;
m. in afwijking van het bepaalde in lid 3.1 onder a ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen met lpg', een verkooppunt voor motorbrandstoffen met een maximale lpg-doorzet van 1.500 m³ per jaar, opgenomen in categorie 4.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, is toegestaan;
n. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning', één bedrijfswoning is toegestaan;

o. in afwijking van het bepaalde in lid 3.1 onder a ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.1', uitsluitend bedrijfsmatige activiteiten, behorende tot de categorieën 1 t/m 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, opgenomen in bijlage 1 van de regels, is toegestaan;

p. in de eerste plaats het bepaalde in artikel 16 van toepassing is voor zover deze gronden mede zijn bestemd voor Leiding - Leidingstrook.

3.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 3.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak gebouwd worden;
b. voor gebouwen gelden de volgende maxima:
    1. bebouwingspercentage: het bebouwingspercentage per bouwvlak zoals dat op de verbeelding ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage (%)' is aangeduid;
    2. bouwhoogte: zoals dat op de verbeelding ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' is aangeduid;
    3. situering gebouwen: tenminste 3 meter vanaf de zijdelingse bouwperceelgrenzen;
c. voor bedrijfswoningen gelden in afwijking van het bepaalde in artikel 3.2 onder a de volgende maxima:
    1. maximum oppervlakte: 150 m²;
    2. maximum bouwhoogte: 9 meter;
d. voor bouwwerken geen gebouwen zijnde, gelden de volgende maxima:
    1. bouwhoogte kunstwerken: 5 meter;
    2. bouwhoogte lichtmasten: 15 meter;
    3. bouwhoogte overige bouwwerken geen gebouwen zijnde: 10 meter.

3.3 Nadere eisen

Het dagelijks bestuur is bevoegd nadere eisen te stellen aan het oppervlak en de plaatsing van bouwwerken voor zover dit noodzakelijk is om te kunnen voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Gebruiksregels

Voor de in lid 3.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

a. parkeergelegenheid dient binnen het bestemmingsvlak te worden gerealiseerd en niet in de openbare ruimte.

3.4.2 Strijdig gebruik

In aanvulling op het algemene gebruiksverbod in artikel 21 wordt tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van:

a. inrichtingen en bedrijven die worden begrepen in art. 1 onderdeel D van bijlage 1 van het Besluit omgevingsrecht;
b. risicovolle inrichtingen;

c. detailhandel;
d. horeca als hoofd- en nevenactiviteit;
e. afkoeluurtje;
f. kantoorruimte die meer dan 50% beslaat van de brutovloeroppervlakte van de bedrijfsgebouwen.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

Het dagelijks bestuur is bevoegd met een omgevingsvergunning af te wijken van:

a. het bepaalde in lid 3.1 teneinde bedrijven toe te laten die voorkomen in één categorie hoger dan genoemd in lid 3.1, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden te behoren tot de algemeen toelaatbare categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
b. het bepaalde in lid 3.1 teneinde bedrijven toe te laten die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de algemeen toelaatbare categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Artikel 6 Gemengd - 3

- 6.1 Bestemmingsomschrijving
- 6.2 Bouwregels
- 6.3 Nadere eisen
- 6.4 Specifieke gebruiksregels
- 6.5 Afwijken van de gebruiksregels

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd - 3' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wonen ter plaatse van de aanduiding 'wonen';
b. bedrijfsmatige activiteiten, behorende tot de categorieën 1 t/m 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, opgenomen in bijlage 1 van de regels;
c. in afwijking van het bepaalde in lid 6.1 onder b zijn ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.2', tevens bedrijfsmatige activiteiten, behorende tot de categorieën 1 t/m 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, opgenomen in bijlage 1 van de regels, toegestaan;
d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie - camperstandplaats', een plaats voor camperstandplaatsen;
e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - stadslandbouw', stadslandbouw met de daarbij behorende (agrarische) bedrijfsgebouwen, horeca- en detailhandel;

met de daarbij behorende:

f. voet- en fietspaden;
g. tuinen en erven;
h. bergingen en andere nevenruimten;
i. parkeervoorzieningen;
j. laad- en losvoorzieningen;
k. ontsluitingen;
l. nutsvoorzieningen;
m. kunstwerken;
n. watergangen, oeververbindingen en water.

6.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 6.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak gebouwd worden;
b. ter plaatse van de aanduiding 'wonen' is maximaal 1 woning toegestaan;
c. voor gebouwen gelden de volgende maxima:
    1. bebouwingspercentage: het bebouwingspercentage per bouwvlak zoals dat op de verbeelding ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage (%)' is aangeduid;
    2. maximum bouwhoogte woningen ter plaatse van de aanduiding 'wonen': 10,5 meter;
    3. maximum goothoogte woningen ter plaatse van de aanduiding 'wonen': 6 meter;
    4. maximum bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - stadslandbouw': 5 meter;
    5. maximum goothoogte ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - stadslandbouw': 3 meter;
    6. maximum bouwhoogte overige bedrijven: 8 meter, tenzij anders is aangeduid;
    7. maximum aantal bouwlagen: 3, waarvan de derde bouwlaag, of als slechts sprake is van twee bouwlagen, de tweede bouwlaag, slechts mag worden uitgevoerd als een bijzondere bouwlaag, zijnde een kap;
    8. situering gebouwen: tenminste 3 meter vanaf de zijdelingse bouwperceelgrenzen;
d. voor woningen geldt dat deze slechts gebouwd mogen worden als enkele of dubbele woningen met een kap;
e. voor bouwwerken geen gebouwen zijnde, gelden de volgende maxima:
    1. bouwhoogte kunstwerken: 5 meter;
    2. bouwhoogte overige bouwwerken geen gebouwen zijnde: 2,50 meter.

6.3 Nadere eisen

Het dagelijks bestuur is bevoegd nadere eisen te stellen aan het oppervlak en de plaatsing van bouwwerken voor zover dit noodzakelijk is om te kunnen voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.

6.4 Specifieke gebruiksregels

6.4.1 Gebruiksregels

Voor de in lid 6.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

a. parkeergelegenheid dient binnen het bestemmingsvlak te worden gerealiseerd en niet in de openbare ruimte.

6.4.2 Strijdig gebruik

In aanvulling op het algemene gebruiksverbod in artikel 21 wordt tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van:

a. inrichtingen en bedrijven die worden begrepen in art. 1 onderdeel D van bijlage 1 van het Besluit omgevingsrecht;
b. risicovolle inrichtingen;
c. detailhandel;
d. horeca als hoofd- en nevenactiviteit;
e. afkoeluurtje;
f. kantoorruimte die meer dan 30% beslaat van de brutovloeroppervlakte van de bedrijfsgebouwen;
g. buitenopslag.

6.4.3 Stadslandbouw

In afwijking van het bepaalde in lid 6.4.2 geldt dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - stadslandbouw' maximaal 350 m²mag worden aangewend voor horeca- en detailhandelsactiviteiten.

6.5 Afwijken van de gebruiksregels

Het dagelijks bestuur is bevoegd met een omgevingsvergunning af te wijken van:

a. het bepaalde in lid 6.1 teneinde bedrijven toe te laten die voorkomen in één categorie hoger dan genoemd in lid 6.1, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden te behoren tot de algemeen toelaatbare categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
b. het bepaalde in lid 6.1 teneinde bedrijven toe te laten die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de algemeen toelaatbare categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Artikel 13 Verkeer

13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. straten en wegen;
b. voet- en fietspaden;
c. in- en uitritten ten behoeve van parkeervoorzieningen;
d. bermen en beplanting;
e. trambanen met bovenleiding;

met de daarbij behorende:

f. waterhuishoudkundige voorzieningen;
g. oeververbindingen en ontsluitingen;
h. groenvoorzieningen;
i. straatmeubilair;
j. ondergrondse afvalcontainers;
k. ondergrondse infrastructuur;
l. nutsvoorzieningen;
m. kunstwerken;
n. faunapassages en andere faunavoorzieningen;
o. andere voorzieningen;

met dien verstande dat:

p. in de eerste plaats het bepaalde in artikel 16 van toepassing is voor zover de gronden mede zijn bestemd voor Leiding - Leidingstrook;
q. in de eerste plaats het bepaalde in artikel 18 van toepassing is voor zover de gronden mede zijn bestemd voor Waterstaat - Waterkering.

13.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 13.1 genoemde gronden zijn uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming toegestaan, met inachtneming van de volgende maxima:

a. bouwhoogte kunstwerken: 8 meter;
b. bouwhoogte overige bouwwerken geen gebouwen zijnde: 2 meter.

Artikel 17 Waarde - Archeologie

- 17.1 Bestemmingsomschrijving
- 17.2 Bouwregels
- 17.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

17.1 Bestemmingsomschrijving

a. De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en het behoud van archeologische waarden.
b. De bestemming 'Waarde - Archeologie' is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen, met uitzondering van de bestemming 'Waterstaat - Waterkering'.

17.2 Bouwregels

17.2.1 Algemeen

De aanvrager van een omgevingsvergunning dient een inventariserend veldonderzoek (IVO) te overleggen, waarin de archeologische waarde van het terrein, die blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar oordeel van het dagelijks bestuur in voldoende mate is vastgesteld, indien de aanvraag betrekking leidt tot grondroerende werkzaamheden:

a. van 10.000 m² of meer en;
b. dieper dan 0,5 meter onder peil.

17.2.2 Uitzondering onderzoeksplicht

Het bepaalde in lid 17.2.1 is niet van toepassing indien uit aanvullend bureauonderzoek blijkt dat er een lage archeologische verwachting is en er geen nader archeologisch onderzoek nodig is.

17.2.3 Voorwaarden

Het dagelijks bestuur kan één of meer voorwaarden verbinden aan de in lid 17.2.1 genoemde omgevingsvergunning indien een Inventariserend veldonderzoek (IVO) daartoe aanleiding geeft:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische waarden in de bodem worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door dagelijks bestuur bij de vergunning te stellen kwalificaties.

17.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

17.3.1 Verbodsregel

Op en onder de in 17.1 genoemde gronden is het verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het dagelijks bestuur (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde, of van werkzaamheden) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:

a. het uitvoeren van grondbewerkingen over een oppervlakte van meer dan 10.000 m² in combinatie met werken op een diepte van 0,50 meter of meer, waartoe onder meer wordt gerekend het egaliseren, roeren en omwoelen van gronden;
b. het aanbrengen van drainage op een diepte van 0,50 meter of meer;
c. het aanbrengen van ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen op een diepte van 0,50 meter of meer.

17.3.2 Uitzondering verbodsregel

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde, of van werkzaamheden als bedoeld in 17.3.1 is niet vereist voor de volgende werken en werkzaamheden:

a. het normale onderhoud van wegen, water, groenvoorzieningen en tuinen;
b. werken en werkzaamheden die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan;

c. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen uitgevoerd door een ter zake deskundige;
d. indien uit archeologisch bureau-onderzoek blijkt dat er ter plaatse sprake is van een negatieve archeologische verwachting.

17.3.3 Weigeringsgrond omgevingsvergunning voor het aanleggen

De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde, of van werkzaamheden kan worden geweigerd indien door de werken of werkzaamheden, het belang van de archeologie onevenredig wordt geschaad.

17.3.4 Onderzoeksplicht

De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde, of van werkzaamheden kan slechts worden verleend indien een Inventariserend veldonderzoek (IVO) naar mogelijk aanwezige archeologische waarden in de betrokken gronden heeft plaatsgevonden en waarin de archeologische waarde van het terrein, die blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar oordeel van het dagelijks bestuur in voldoende mate is vastgesteld.

17.3.5 Uitzondering onderzoeksplicht

Het bepaalde in lid 17.3.4 is niet van toepassing indien uit aanvullend bureauonderzoek blijkt dat er een lage archeologische verwachting is en er geen nader archeologisch onderzoek nodig is.

17.3.6 Voorschriften omgevingsvergunning voor het aanleggen

Aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde, of van werkzaamheden kunnen in het belang van de archeologische waarden de volgende voorschriften worden verbonden:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door dagelijks bestuur bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Artikel 22 Algemene aanduidingsregels

- 22.1 Geluidzone - industrie
- 22.2 Luchtvaartverkeerszone - LIB
- 22.3 Veiligheidszone - lpg
- 22.4 Vrijwaringszone - weg

22.1 Geluidzone - industrie

22.1.1 Geluidzone - industrie Schiphol

a. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie Schiphol' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege het Industrieterrein 'Schiphol' op geluidsgevoelige bestemmingen.

b. In afwijking van het bepaalde bij de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen geldt ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie Schiphol' de volgende regel:
    1. een op grond van de andere aangewezen bestemmingen toelaatbaar gebouw, of de uitbreiding daarvan, welk aangemerkt kan worden als een geluidsgevoelige bestemming, mag slechts worden gebouwd indien de geluidsbelasting vanwege het Industrieterrein 'Schiphol' op de gevels van dit gebouw niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

22.1.2 Geluidzone - industrie betonmortel

a. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie betonmortel' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege Cementbouw BV op de Lijnderdijk 191-193 te Lijnden op geluidsgevoelige bestemmingen;
b. In afwijking van het bepaalde bij de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen geldt ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie - betonmortel' de volgende regel:
    1. een op grond van de andere aangewezen bestemmingen toelaatbaar gebouw, of de uitbreiding daarvan, welk aangemerkt kan worden als een geluidsgevoelige bestemming, mag slechts worden gebouwd indien de geluidsbelasting vanwege Cementbouw BV op de Lijnderdijk 191-193 te Lijnden op de gevels van dit gebouw niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

22.2 Luchtvaartverkeerszone - LIB

22.2.1 Luchtvaartverkeerzone - artikel 2.2.1 LIB

Ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone - LIB' gelden de beperkingen met betrekking tot bebouwing uit artikel 2.2.1 van het LIB, indien bebouwing is gelegen binnen de met nummer 4 aangewezen gronden, zoals is aangegeven in Bijlage 2.

22.2.2 Luchtvaartverkeerzone - artikel 2.2.2 LIB

Ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone - LIB' gelden de beperkingen met betrekking tot de hoogte van bouwwerken uit artikel 2.2.2 van het LIB, indien bebouwing is gelegen binnen de vlakken, zoals is aangegeven in Bijlage 3.

22.2.3 Luchtvaartverkeerzone - artikel 2.2.3 LIB

Ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone - LIB' gelden de beperkingen met betrekking tot activiteiten die een sterke aantrekkingskracht op vogels kunnen hebben uit artikel 2.2.3 van het LIB, indien bebouwing is gelegen binnen de zone, zoals is aangegeven in Luchtvaartverkeerzone - LIB art. 2.2.3.

22.3 Veiligheidszone - lpg

In afwijking van hoofdstuk 2 geldt dat ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - lpg' geen nieuwe gevoelige of beperkt gevoelige functies zijn toegestaan als bedoeld in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zoals deze gelden ten tijde van de tervisielegging van dit plan.

22.4 Vrijwaringszone - weg

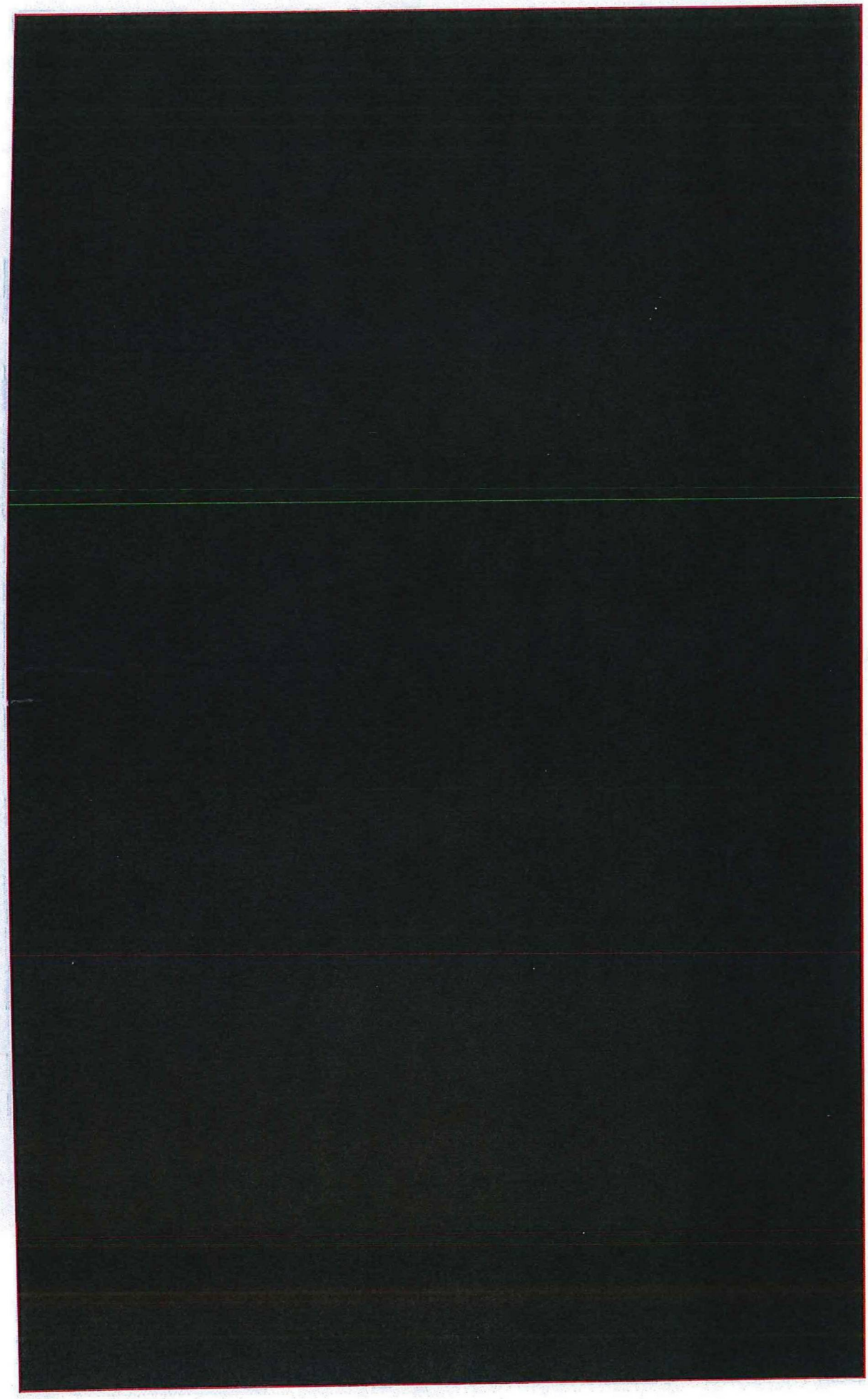
In afwijking van hoofdstuk 2 geldt dat ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone weg' geen nieuwe bouwwerken mogen worden gesitueerd.

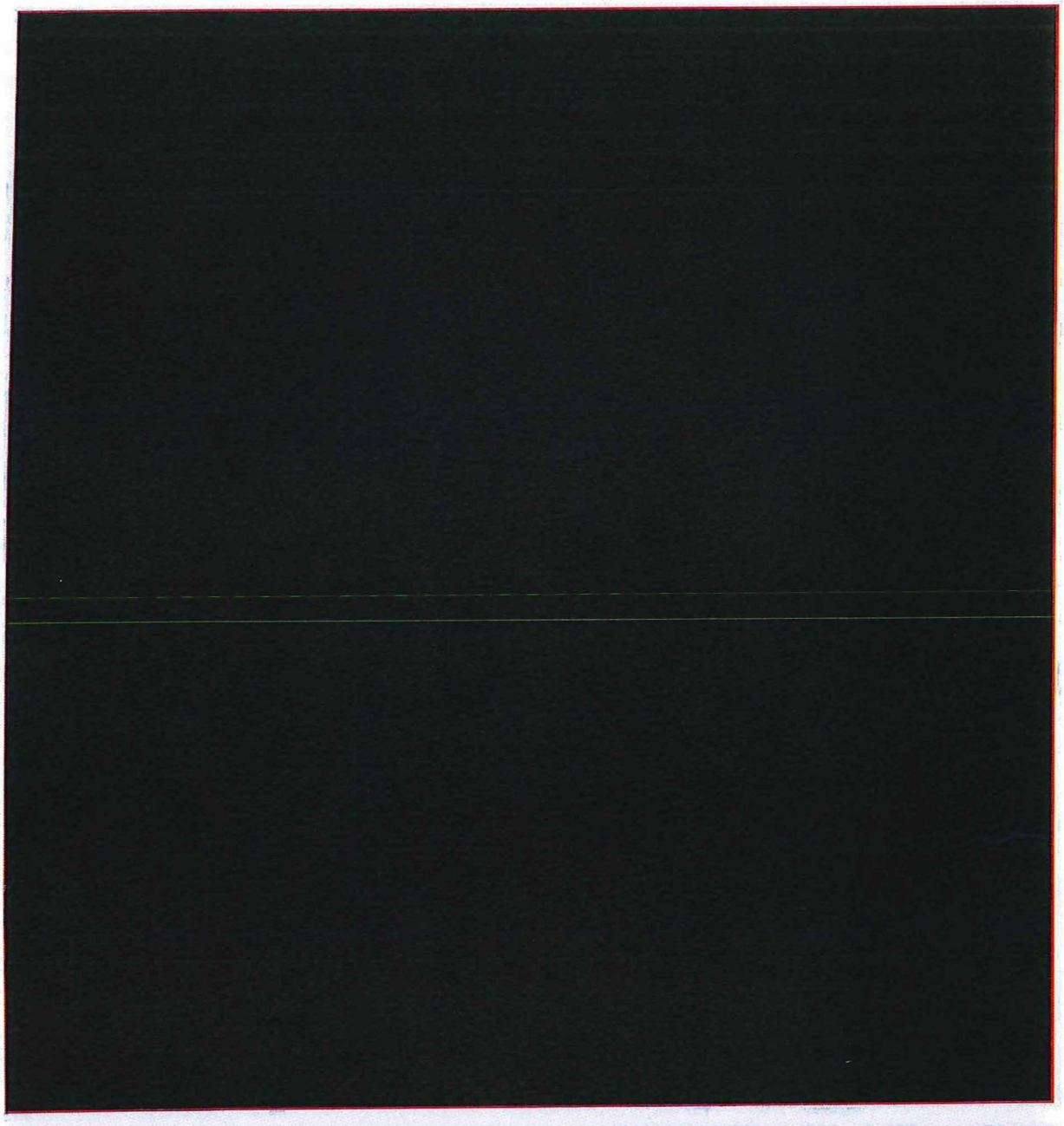
Bodemloketrapporten

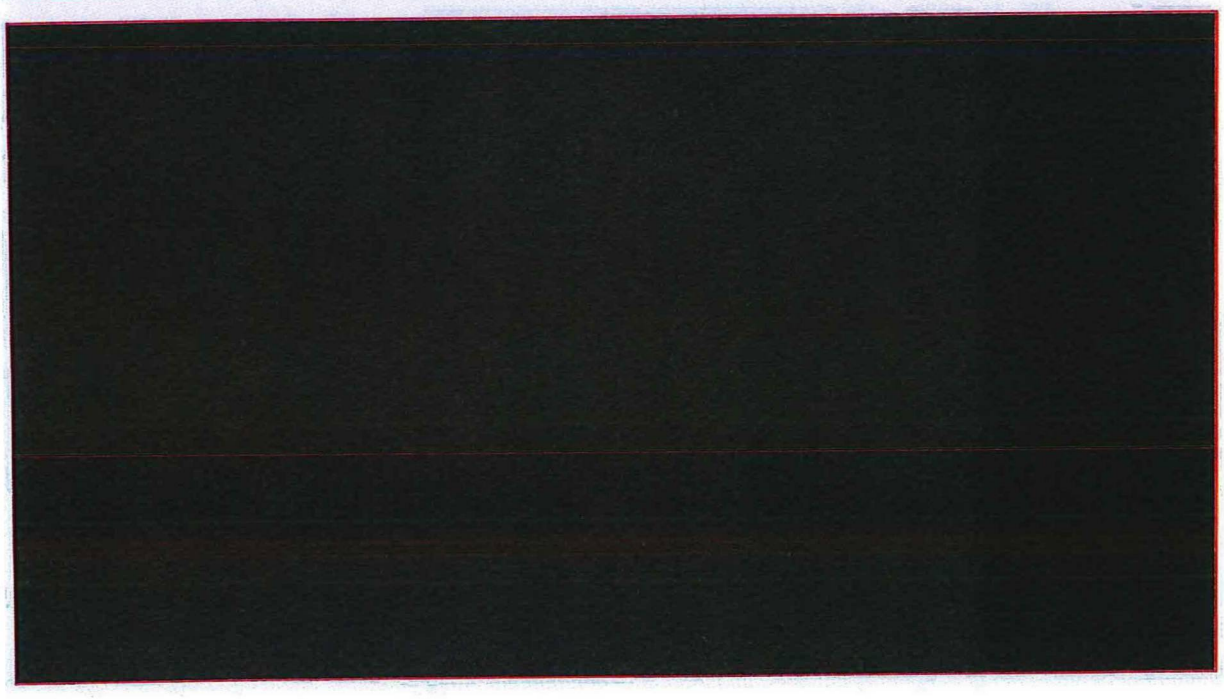
Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rapport Bodemloket

[redacted]







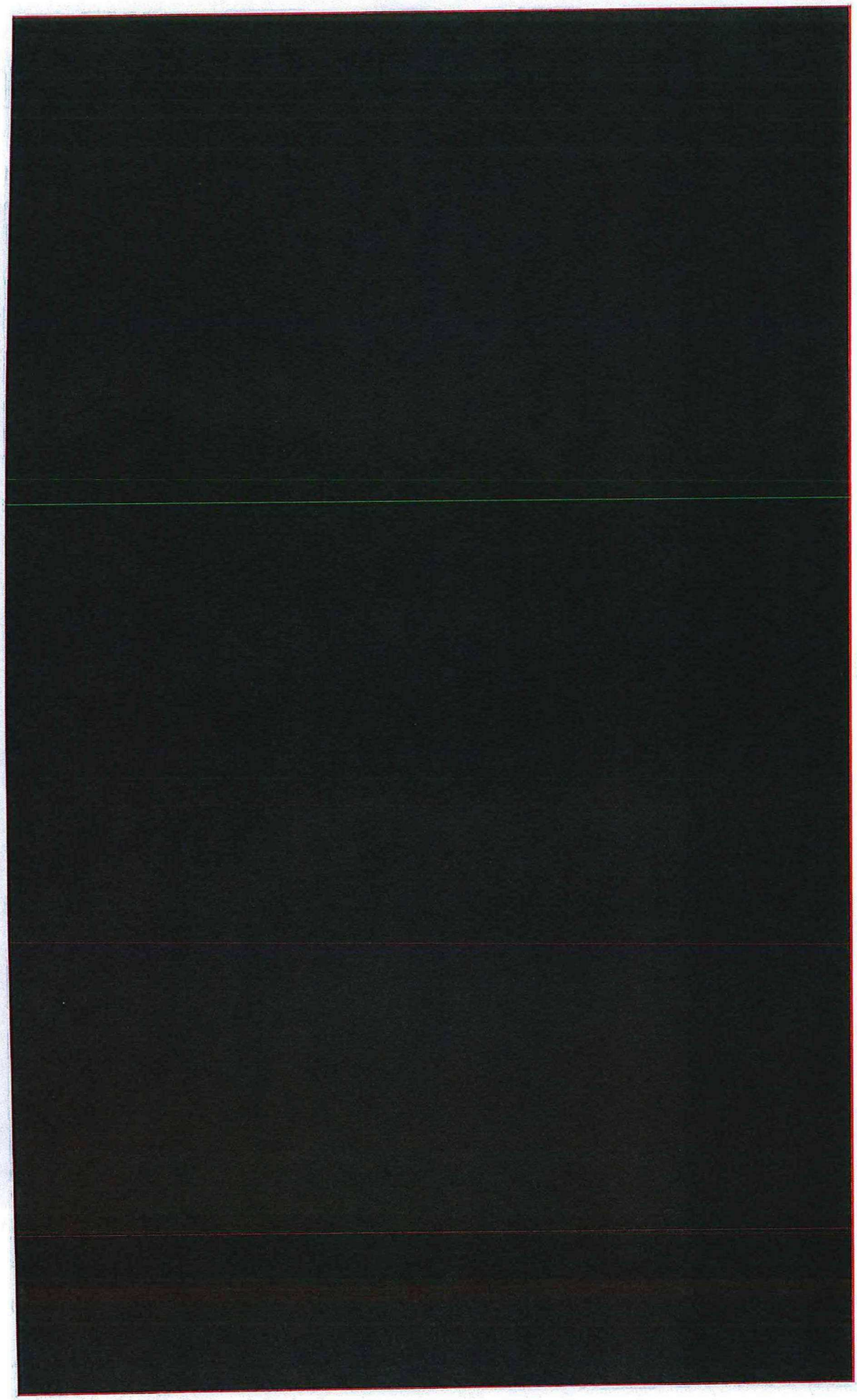
2 Disclaimer

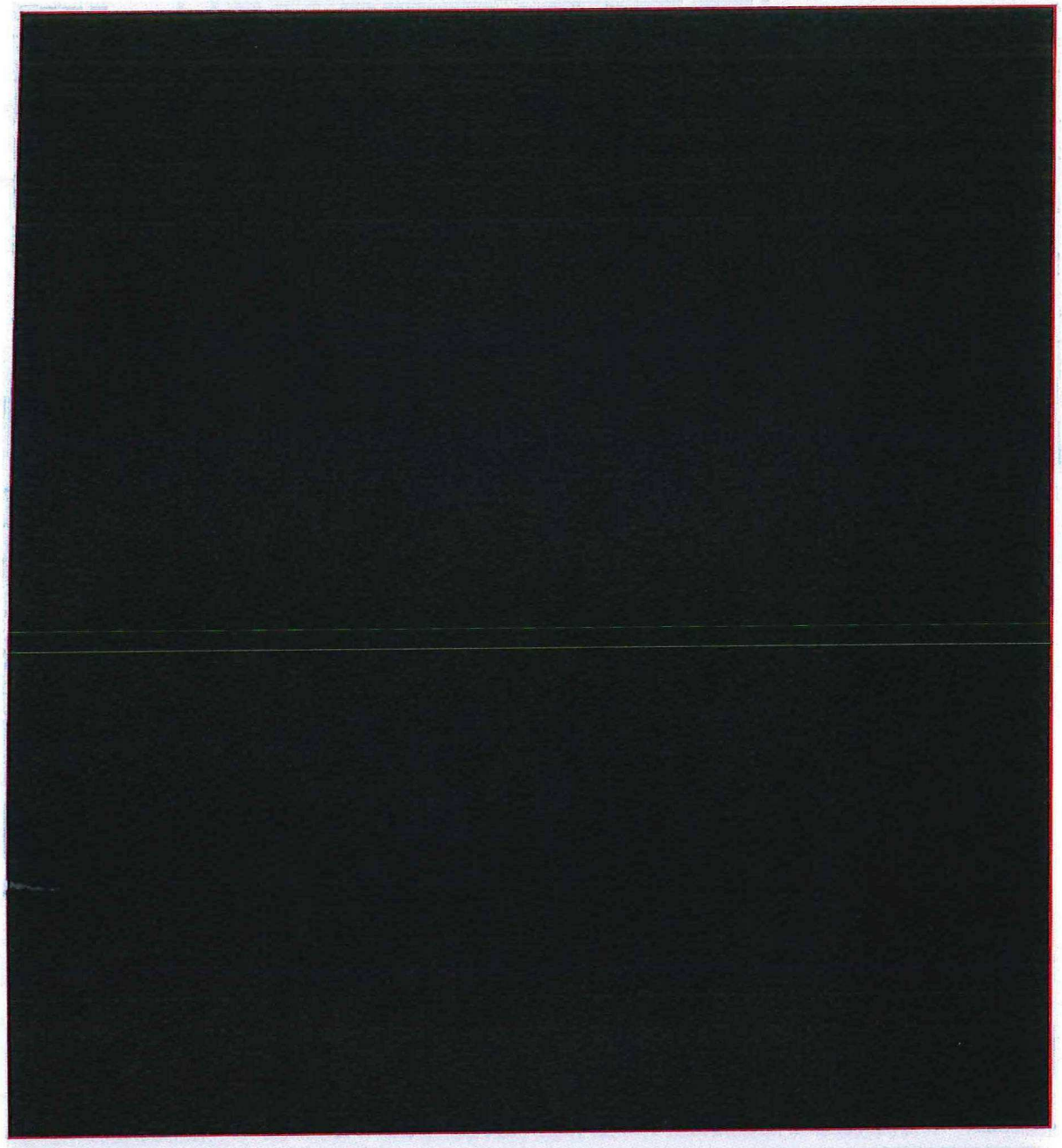
De bodeminformatie omvat alleen informatie die bij de provincie en gemeenten bekend is. Wanneer er geen gegevens op de kaart staan kunnen we niet met zekerheid zeggen dat de ondergrond schoon is. Andersom wijzen historische bedrijfsactiviteiten op de kaart niet zonder meer op bodemverontreiniging. Om daar duidelijkheid in te krijgen moet de bodem verder onderzocht worden.
De inhoud van deze bodeminformatiekaart is met de grootste zorg samengesteld. Toch kan het voorkomen dat de informatie verouderd is of onjuistheden bevat. Wij vragen daarvoor uw begrip. Neem voor de meest actuele situatie van een locatie contact op met de gegevensbeheerder van de locatie. De contactgegevens van de gegevensbeheerder staat hierboven.
Uw reactie stellen we op prijs. Het geeft ons gelegenheid de fouten en gebreken te herstellen. Rijkswaterstaat beheert de website Bodemloket. Vragen over de werking van de website kunt u stellen via onze helpdesk: http://www.bodemplus.nl/helpdesk.

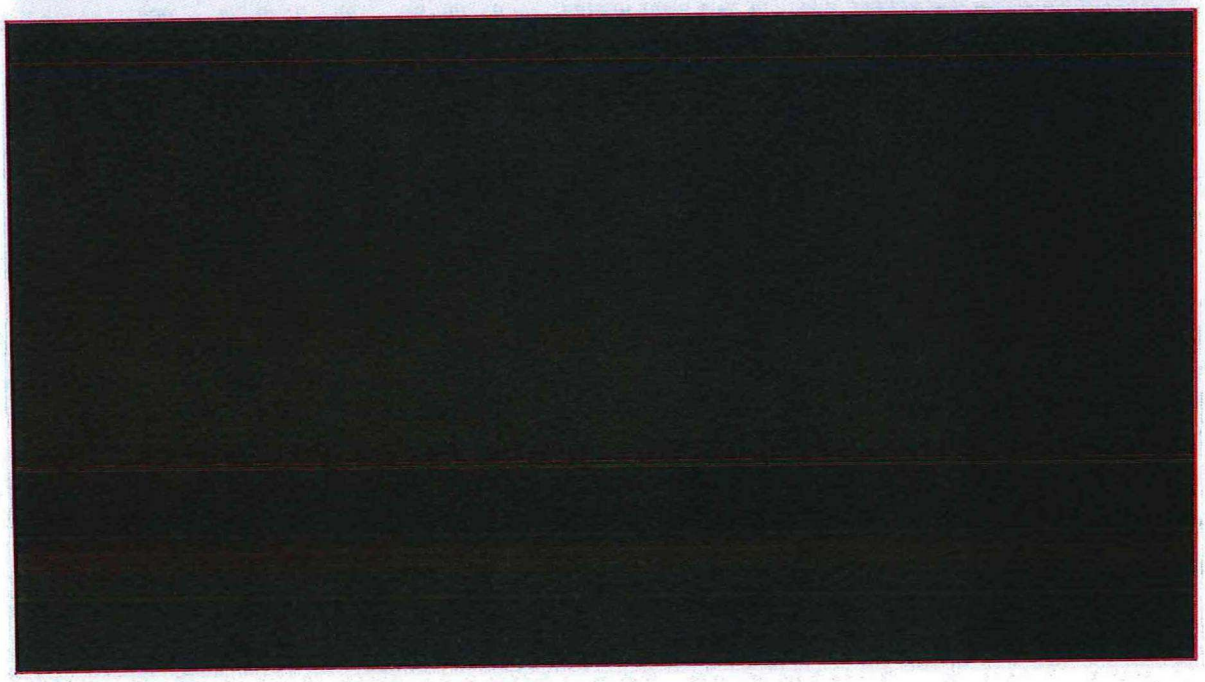
Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rapport Bodemloket

[redacted]







Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Website
Online bodeminformatietool

2 Disclaimer

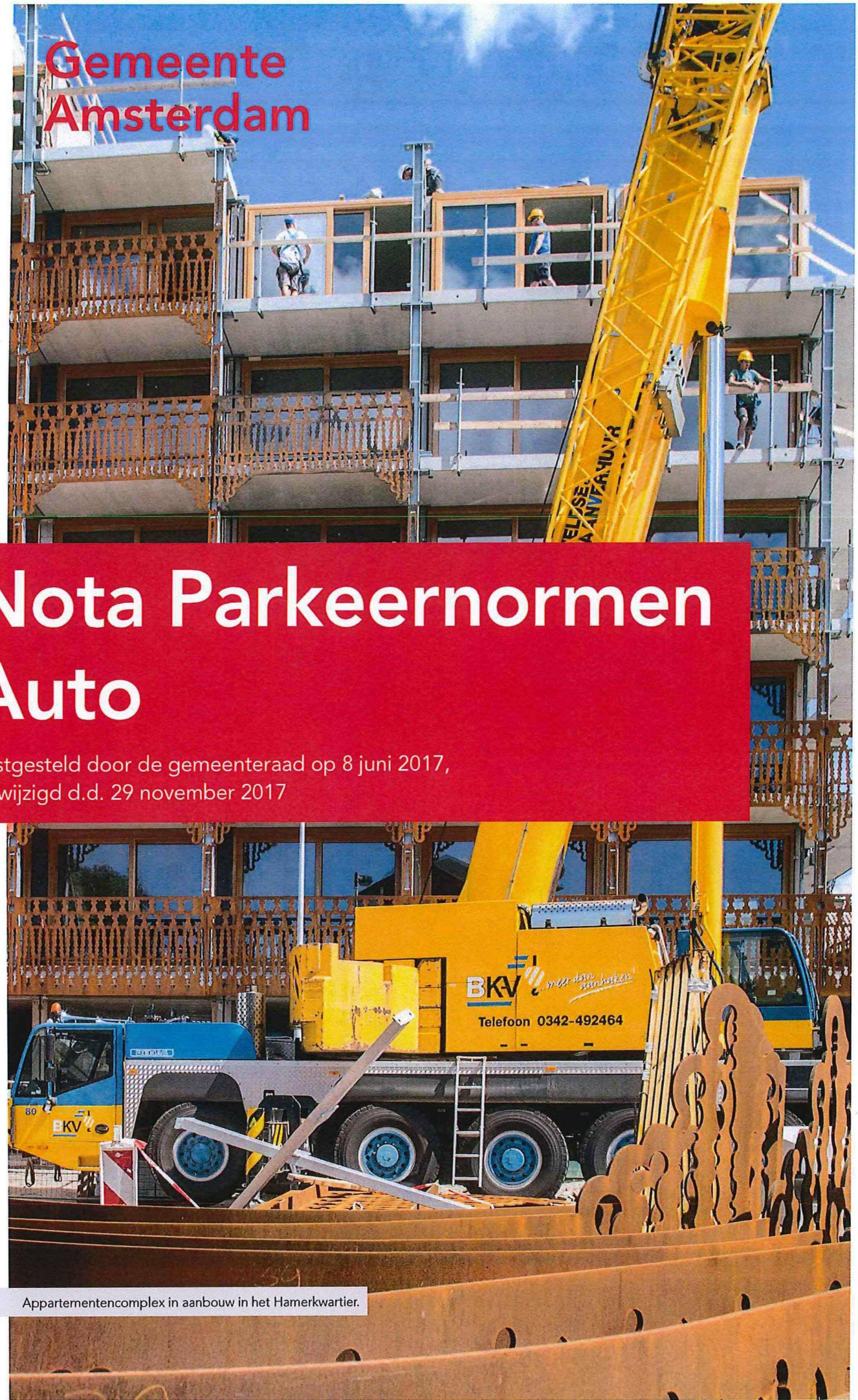
De bodeminformatie omvat alleen informatie die bij de provincie en gemeenten bekend is. Wanneer er geen gegevens op de kaart staan kunnen we niet met zekerheid zeggen dat de ondergrond schoon is. Andersom wijzen historische bedrijfsactiviteiten op de kaart niet zonder meer op bodemverontreiniging. Om daar duidelijkheid in te krijgen moet de bodem verder onderzocht worden.
De inhoud van deze bodeminformatiekaart is met de grootste zorg samengesteld. Toch kan het voorkomen dat de informatie verouderd is of onjuistheden bevat. Wij vragen daarvoor uw begrip. Neem voor de meest actuele situatie van een locatie contact op met de gegevensbeheerder van de locatie. De contactgegevens van de gegevensbeheerder staat hierboven.
Uw reactie stellen we op prijs. Het geeft ons gelegenheid de fouten en gebreken te herstellen. Rijkswaterstaat beheert de website Bodemloket. Vragen over de werking van de website kunt u stellen via onze helpdesk: http://www.bodemplus.nl/helpdesk.

Nota parkeernormen auto

Gemeente Amsterdam

Nota Parkeernormen Auto

Vastgesteld door de gemeenteraad op 8 juni 2017,
gewijzigd d.d. 29 november 2017



Appartementencomplex in aanbouw in het Hamerkwartier.



Betaald parkeren in het Amsterdamse centrum.

Inhoud

Voorwoord 4
Bestuurlijke keuzes 6
Definities 7

Hoofdstuk 1: Onderbouwing bestuurlijke keuzes 9
§ 1.1 Autobezit in Amsterdam 9
§ 1.2 Parkeernormen en openbare ruimte 10
§ 1.3 Parkeernormen en vastgoed 12
§ 1.4 Parkeernormen en autoverkeer 12
§ 1.5 Nieuwbouw en parkeervergunningen 13
§ 1.6 Parkeernormen en de toekomst 14

Hoofdstuk 2: Gebiedstypen 15

Hoofdstuk 3: Kantoren 19
§ 3.1 Parkeernormen per gebied 19
§ 3.2 Aanscherping van het beleid 19

Hoofdstuk 4: Voorzieningen 21
§ 4.1 Toelichting 21
§ 4.2 Laden en lossen 21

Hoofdstuk 5: Woningen 23
§ 5.1 Inleiding 23
§ 5.2 Woningbouwprognose tot 2020 en verder 23
§ 5.3 Parkeernormen bij nieuwbouwwoningen 23
§ 5.4 Parkeernorm bij nieuwbouwwoningen op A-locaties 25
§ 5.5 Parkeernorm bij nieuwbouwwoningen op B-locaties 26
§ 5.6 Parkeernorm bij nieuwbouwwoningen op C-locaties 27
§ 5.7 Sloop/nieuwbouw 27

Hoofdstuk 6: Transformatie 29
§ 6.1 Transformatie 29

Hoofdstuk 7: Afwijken van parkeernormen 30
§ 7.1 Fysieke gronden 30
§ 7.2 Niet-fysieke gronden 30
§ 7.3 Afwijken bij kleine projecten 30
§ 7.4 Afwijken van maximumnorm 31
§ 7.5 Parkeerbalansen 31
§ 7.6 Compensatie 31
§ 7.7 Parkeervergunningverlening 31

Hoofdstuk 8: Juridisch-planologische inbedding 33
§ 8.1 Bestemmingsplan 33
§ 8.2 Inwerkingtreding beleid 34
§ 8.3 Invulling hiaten na 1 juli 2018 35
§ 8.4 Proces omgevingsvergunning en parkeervergunning 35

BIJLAGE 1 – Beleidsregels Nota Parkeernormen 37
Paragraaf 1: Wettelijk kader 37
Paragraaf 2: Begripsbepalingen 37
Paragraaf 3: Parkeerplaatsen en vergunningverlening bij nieuwbouw 38
Paragraaf 4: De gebiedsindeling 40
Paragraaf 5: Parkeernormen 41
Paragraaf 6: Afwijken van parkeernormen 42
Paragraaf 7: Hardheidsclausule 42
Paragraaf 8: Toepassingsbereik en inwerkingtreding 42

BIJLAGE 2 – Sociale huurwoning 43

BIJLAGE 3 – Oude parkeernormen 45

BIJLAGE 4 – Bronverwijzingen 47



Voorwoord

Amsterdam is populair. Het aantal mensen dat in de stad woont, werkt, studeert en ontspant, blijft groeien. Dat is goed voor de dynamiek en de economie van Amsterdam. Maar het zorgt tegelijkertijd voor grote uitdagingen op het gebied van verkeer en het gebruik van de openbare ruimte.

Bereikbaar en leefbaar

Het stadsbestuur wil Amsterdam bereikbaar en leefbaar houden, onder meer door te zorgen voor aantrekkelijke, mooie en efficiënt ingerichte openbare ruimte. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is een duidelijke keuze gemaakt voor voetgangers, fietsers, en het openbaar vervoer - en voor gemotoriseerd verkeer dat echt in de stad moet zijn. Die keuze heeft veel effect op de inrichting en het gebruik van de ruimte in de stad. Parkeren is een belangrijke dienst voor automobilisten in de stad, die een beroep doet op die schaarse openbare ruimte.



Nieuwbouw Overhoeks Amsterdam Noord.

Deze nota gaat over autoparkeren in relatie tot de ruimtelijke stedelijke ontwikkelingen. Maar met de groei van de stad, groeit ook het aantal (brom)fietsen. Daarom werkt het stadsbestuur ook aan een nota met parkeernormen voor fietsen en bromfietsen.

Minder ruimte voor parkeren op straat

In Amsterdam wordt volop gebouwd. We verwachten dat er tot 2025 zo'n vijftigduizend woningen bij komen. Daar horen twintig- tot dertigduizend auto's bij. Het is in het belang voor zowel de huidige als de toekomstige bewoners dat het verkeer in drukke delen van de stad niet vastloopt. Als we de stad bereikbaar willen houden voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer én auto's, blijft er minder ruimte over voor parkeren op straat.

Daarom is het belangrijkste uitgangspunt van de Nota Parkeernormen dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen. Parkeerplekken komen in of onder het nieuwe gebouw, of worden gereserveerd in bestaande, nabijgelegen parkeergarages. Deze nota zorgt voor eenduidige parkeernormen in de hele stad. En door het maximum en minimum aantal parkeerplekken bij nieuwbouw omlaag te brengen, houden we ook rekening met toekomstige ontwikkelingen.

Innovatie onder de grond

De balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid is een gezamenlijke doel van de gemeente, investeerders en ontwikkelaars. De gemeente bepaalt de kaders, investeerders en ontwikkelaars vullen deze per bouwproject in. Rondom NS-intercitystations en in het centrum van de stad wordt reizen met het OV voorop gesteld en zijn parkeervoorzieningen voor auto's beperkt. Daarom vervalt bijvoorbeeld de verplichting in die gebieden om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplekken te bouwen.

Het college gaat de schaarse ruimte in de stad zo goed mogelijk benutten, onder meer door het verplaatsen van parkeerplaatsen naar onder de grond. Die plekken moeten nu en in de toekomst ook gemakkelijk te gebruiken zijn door innovatieve concepten. Denk daarbij aan verder ontwikkelde vormen van deelauto's en zelfrijdende voertuigen. Daarmee komt er boven de grond meer ruimte voor bewoners en bezoekers om op een comfortabele manier te reizen door, en te verblijven in onze prachtige stad.

Pieter Litjens
Wethouder Verkeer en Parkeren

Beleidsregels
Om bouwplannen te kunnen toetsen aan de Nota Parkeernormen moet in bestemmingsplannen verwezen worden naar het op dat moment geldende beleid. De toetsingsregels moeten hierbij helder zijn. Daarom zijn deze regels als beleidsregel in de tekst weergegeven, en in een bijlage bij elkaar gebracht.

Inwerkingtreding
Het nieuwe beleid treedt in werking voor alle ontwikkelingen waarvoor de eerste grondprijsovereenkomst wordt gesloten, na moment van vaststelling van de nieuwe Nota Parkeernormen. Bij sloop/nieuwbouw en transformatieprojecten geldt dat aanvragen voor een omgevingsvergunning worden getoetst aan het op dat moment geldende beleid.



Bestuurlijke keuzes

1. **Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.**
   Huurders, kopers en werknemers van de nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. Hierdoor zijn er minder parkeerplaatsen op straat nodig.

2. **Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.**
   Met parkeernormen die aansluiten bij het feitelijke autobezit zorgen we ervoor dat er voldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouw worden gerealiseerd in die gebieden waar de grootste woningbouwopgave is. Hiermee voorkomen we dat er parkeerproblemen op straat ontstaan.

3. **Het college kiest ervoor om bij sociale- en middeldure huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.**
   Door geen minimumparkeernorm te stellen hebben woningcorporaties en andere ontwikkelaars van sociale en middeldure huurwoningen de keuze of zij parkeerplaatsen op eigen terrein maken of niet. Ook voor de nieuwbouw van sociale en middeldure huurwoningen geldt uitsluiting van parkeervergunningen.

4. **Het college kiest voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.**
   Door het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein per woning te maximeren houden wij de stad ook in de toekomst bereikbaar.

Deze keuzes vormen de basis voor de voorgestelde beleidsregels in deze nota. Deze beleidsregels staan, met toelichting, in hoofdstuk 1 tot en met 6. De beleidsregels zijn samengevat in bijlage 1.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het oude beleid zijn:

- De verplichte minimumparkeernorm voor sociale woningbouw en middeldure huurwoningen komt te vervallen.
- De verplichte minimumparkeernorm voor vrije sectorwoningen wordt lager. Waar in het oude beleid een minimumverplichting geldt van 0,6 tot 1 parkeerplaats per woning is het voorstel dit terug te brengen naar 0,3 tot 0,6 parkeerplaats per woning.
- Er komt in de hele stad een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Nu geldt in grote delen van de stad geen maximumparkeernorm.
- De verplichte minimumparkeernorm voor kantoren komt te vervallen.

Definities

Minimumparkeernorm
Het minimum aantal parkeerplaatsen dat verplicht gerealiseerd moet worden bij een bepaalde functie van een gebouw: zoals woning, kantoor of voorziening.

Maximumparkeernorm
Het maximaal aantal parkeerplaatsen dat gebouwd mag worden bij een bepaalde functie van een gebouw: zoals woning, kantoor of voorziening.

Functies
Als we het hebben over het bepalen van parkeernormen zijn er drie functies te onderscheiden.

1. *Wonen* – Dit betreft alle gebouwen met een woonfunctie, oftewel woningen.
   Met de parkeernormen is onderscheid gemaakt tussen vrije sectorwoningen, middeldure huurwoningen en sociale huurwoningen.
   - *Sociale huurwoning* – woningen met een huur onder de liberalisatiegrens.[1]
   - Middeldure huurwoning – woningen met een huur tussen de liberalisatiegrens en €971,- (prijspeil 2017), die op grond van een erfpachtcontract en/of afdwingbaar publiekrechtelijke regeling, gedurende 25 jaar als middeldure huurwoning verhuurd worden.[2]
   - *Vrije sectorwoning* – koopwoningen of woningen met een huur hoger dan de middeldure huurwoning.
2. *Kantoren* – Dit betreft alle gebouwen met een kantoorfunctie.
3. *Voorzieningen* – Alles wat geen woning of kantoor is valt onder deze categorie. Het kan gaan om commerciële functies van gebouwen (hotels, bedrijven, ziekenhuizen) of maatschappelijke functies (scholen, sportvoorzieningen, kerken en moskeeën).

Sloop/nieuwbouw en nieuwbouw
Sloop/nieuwbouw: als een pand wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd.
Nieuwbouw: als een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing.

Transformatie
Er is sprake van transformatie als een bestaand pand een andere functie krijgt. Verbouwingen aan een bestaand pand om dit geschikt te maken voor de nieuwe functie, of het verhogen van een bestaand pand met één of meerdere verdiepingen is geen nieuwbouw.

1 De liberalisatiegrens is in 2016 € 710,68. Een uitgebreidere toelichting van het begrip staat in bijlage 2.
2 Middeldure huurwoningen zijn woningen die onder *niet*-marktconforme voorwaarden worden gerealiseerd (uitpondtermijn / huurindexering en woninggrootte), conform '*Actieplan meer middeldure huur 2017-2025*' (gemeenteraadsbesluit; d.d. 8 juni 2017). Door middel van een erfpachtcontract wordt uitgesloten dat middeldure huurwoningen gedurende 25 jaar worden uitgepond of tegen marktconforme tarieven worden verhuurd. De aanvangshuur is gemaximeerd tot € 971 (prijspeil 2017). In gebieden waar de gemeente Amsterdam geen grondeigenaar is kunnen geen privaatrechtelijke (erfpacht) afspraken worden gemaakt om *niet*-marktconforme verhuurvoorwaarden te waarborgen. Voor die locaties is in het '*Actieplan meer middeldure huur 2017-2025*' aangekondigd dat wordt onderzocht in hoeverre het bestemmingplan als instrument kan worden ingezet. Zodra het bestemmingsplan (of eventueel een andere publiekrechtelijke regeling) beschikbaar is om *niet*-marktconforme voorwaarden langdurig af te dwingen (conform de ambitie en doelstelling van het *Actieplan meer middeldure huur 2017-2025*), geldt ook deze als toetsingscriterium voor de categorie middeldure huurwoningen.



Bruto vloeroppervlak
Voor het bepalen van het bruto vloeroppervlak (bvo) geldt de NEN-norm[3]. Bergingen die niet direct verbonden zijn aan de woning, worden niet meegeteld bij het bepalen van het bruto vloeroppervlak van de woning.

Bepaling afmeting garageplaatsen
Bij de beoordeling of een te realiseren garage voldoet aan de gestelde parkeernormen wordt uitgegaan van de geldende NEN-norm.

Zeer goed openbaar vervoer
Het gebied rondom het station geldt als zeer goed bereikbaar. Werknemers van bedrijven gevestigd rondom een intercitystation hebben een goed alternatief voor de auto. Vanuit het perspectief van bewoners is er sprake van hoogwaardig openbaar vervoer (trein en metro) en zijn er veel verbindingen met de rest van de stad. Gedurende de hele dag is er een dienstregeling.

Goed openbaar vervoer.
Hier is sprake van regulier openbaar vervoer. Er is de hele dag een dienstregeling. Er zijn meerdere verbindingen met de rest van de stad.

Minder goed openbaar vervoer.
Er is vaak maar één verbinding met de rest van de stad. Er is geen dienstregeling over de hele dag.

3 In het Bouwbesluit staan bepalingen waar een gebouw aan moet voldoen, onder meer op het gebied van brandveiligheid en constructieve veiligheid. Veel van deze bepalingen zijn geformuleerd in NEN-normen, zoals normen voor het bepalen van het bruto vloeroppervlak en de inrichting van parkeergarages.



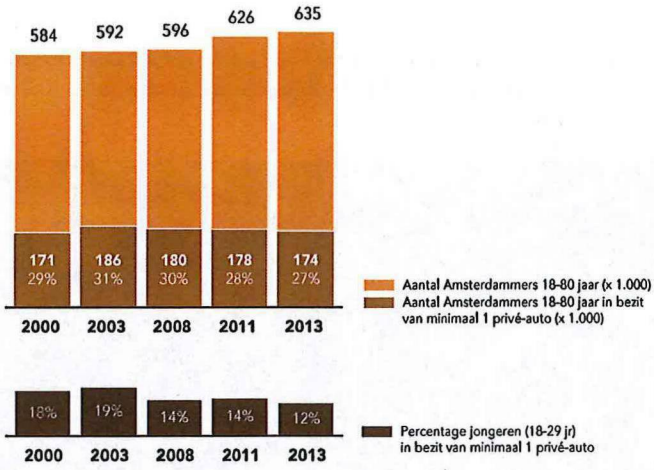
Jan van den Haenstraat in Amsterdam West.

Hoofdstuk 1: Onderbouwing bestuurlijke keuzes

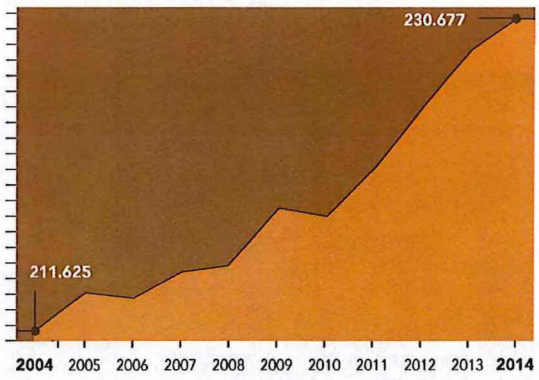
Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Maar ook op het autogebruik en de prijs van het vastgoed. Bij het vaststellen van parkeernormen spelen deze onderwerpen een rol.

§ 1.1 Autobezit in Amsterdam

Sinds halverwege de vorige eeuw tot begin deze eeuw is het autobezit enorm toegenomen. Tot halverwege de jaren 80 kende de gemeente nog geen integraal betaald parkeren. Sindsdien is het fiscaal betaald parkeren vanuit het stadshart uitgebreid. In Amsterdam zien we in deze eeuw een bescheiden afname van het autobezit. In 2000 had 29% van de Amsterdammers van 18 jaar of ouder minimaal één auto. In 2013 was dit 27%. Onder jongeren (van 18 tot 29 jaar) was de afname van het eigen autobezit een stuk groter, van 18% in 2000 tot 12% in 2013. Dit kan zowel op een trendbreuk, als (deels) op een crisiseffect duiden. Gezien de sterke stijging van het inwonertal van de gemeente is het gemiddelde autobezit weliswaar iets gedaald, maar het aantal auto's in de stad in deze jaren met ruim 20.000 toegenomen.



↳ Ontwikkeling autobezit in Amsterdam 2000-2013



↳ Aantal personenauto's in Amsterdam 2004-2014 (excl. leaseauto's)

Bron 1: OIS
Bron 2: CBS, 2004-2014

Figuur 1: ontwikkeling autobezit in Amsterdam 2000-2013.[4]

Het autobezit is niet gelijk verdeeld. In Centrum en West is het autobezit het laagst, in Nieuw-West en Noord het hoogst. Hierbij speelt mee dat in delen van Noord en Nieuw-West geen parkeerregulering is en voor Centrum en West geldt, dat er voor de meeste vergunninggebieden een wachtlijst is.

4 Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015.

Autobezit per stadsdeel			
Stadsdeel	**Gem. aantal auto's per huishouden 1 persoon**	**Gem. aantal auto's per huishouden ≥ 2 personen**	**Aantal geregistreerde auto's, excl. leaseauto's**
Nieuw-West	0,43	0,82	40.800
Zuid	0,48	0,65	41.600
Zuidoost	0,30	0,59	29.400
Oost	0,39	0,71	33.400
Noord	0,33	0,81	28.500
West	0,18	0,55	32.800
Centrum	0,21	0,55	24.300
Westpoort	zie (Nieuw-) West	zie (Nieuw-) West	zie (Nieuw-) West
Gemiddelde	0,32	0,68	
Totaal		**excl. leaseauto's:** **incl. leaseauto's:**	**230.700** **248.000**

Figuur 2: autobezit per stadsdeel.

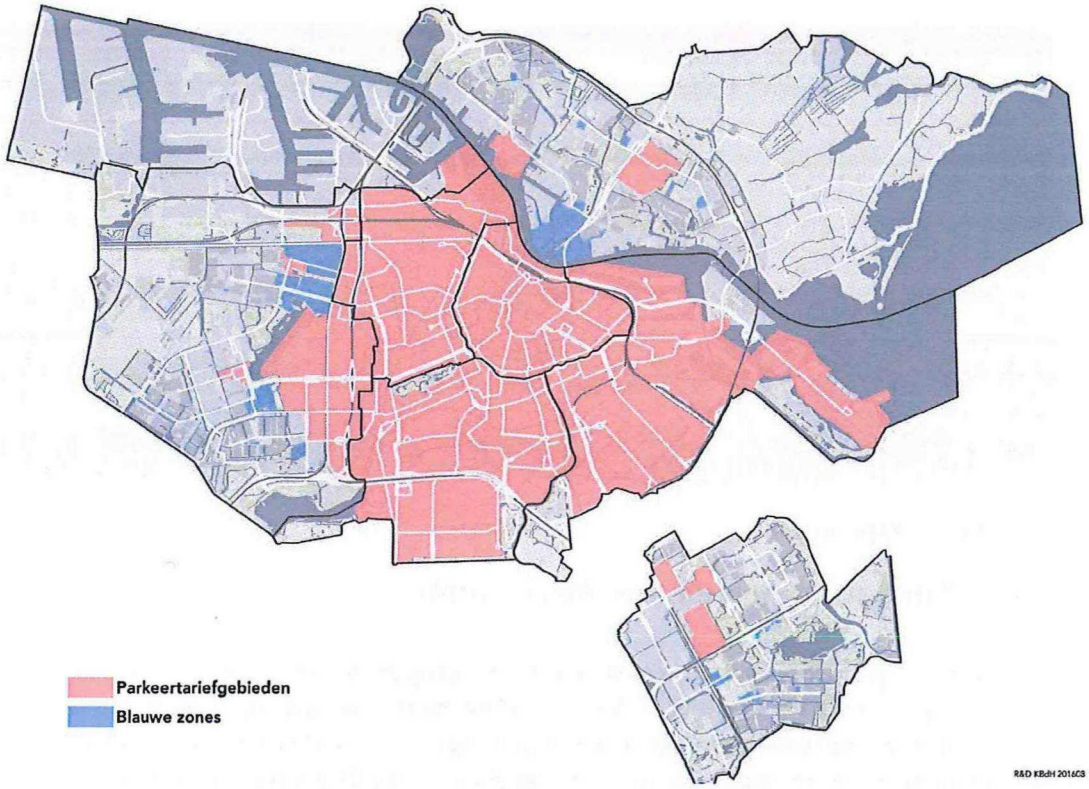
§ 1.2 Parkeernormen en openbare ruimte

Minder auto's op straat leidt tot meer ruimte voor voetgangers en fietsers en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto) bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen. Een oplossing om deze doelstellingen te verenigen, is het verplaatsen van een groot deel van de parkeerplaatsen op straat naar parkeergarages. In het Parkeerplan uit 2012 staat de aanpak om de auto minder op straat te parkeren, de openbare ruimte te verbeteren en het verkeer te laten doorstromen door het verminderen van zoekverkeer. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is die lijn doorgetrokken met de aankondiging meer ruimte op straat te maken voor voetgangers en fietsers door de bouw van parkeergarages en het opheffen van parkeerplaatsen op straat.

Parkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) garages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplaatsen er bij een bepaalde functie van een gebouw horen. Met de verplichting om in geval van nieuwbouw – of er nu sprake is van ontwikkeling van een nieuw gebied, stedelijke vernieuwing of transformatie – parkeren voor werknemers en bewoners op eigen terrein op te lossen, hoeven er naar verwachting minder parkeerplaatsen op straat te worden aangelegd.

Stadsdeel	Op straat (incl. bijzondere plaatsen)	In garages (openbaar en niet-openbaar)
Nieuw-West	59.000	37.000
Zuid	53.000	23.000
Zuidoost	26.000	38.000
Oost	33.000	28.000
Noord	44.000	12.000
West	31.000	10.000
Centrum	15.000	13.000
Westpoort	4.000	5.000
Totaal (433.000)	**266.000**	**167.000**

Figuur 3: parkeercapaciteit in Amsterdam. Amsterdam heeft in 2016 circa 266.000 straatparkeerplaatsen, waarvan 150.000 in fiscaal gebied liggen (hier geldt betaald parkeren). Verder zijn er circa 167.000 parkeerplaatsen in garages, waarvan 34.000 parkeerplaatsen in openbare garages. Ongeveer 33.000 (van de 167.000) garageplaatsen zijn gekoppeld aan woningen.



Figuur 4: overzicht van parkeertariefgebieden (hier geldt betaald parkeren) en blauwe zones in Amsterdam.

In gebieden zonder parkeerregulering heeft de gemeente geen mogelijkheid om te sturen op het parkeren in de openbare ruimte. Als door ontwikkelingen in het gebied de parkeerdruk tot boven de 90% stijgt, kan het nodig zijn om een vorm van parkeerregulering in te voeren. Hierbij is het van belang om de afweging over de noodzaak van een vorm van parkeerregulering al in de planfase te maken. Zodat op voorhand duidelijk is of de toekomstige bewoners op straat kunnen parkeren, of dat een oplossing op eigen terrein gecreëerd moet worden. Hieronder staan twee voorbeelden van situaties waarbij in de planfase bewust is gekozen voor het realiseren van weinig, tot geen parkeerplaatsen en waarbij dit achteraf tot problemen heeft geleid.

Kop Zuidas
Voor het ontwikkelgebied 'Kop Zuidas' in stadsdeel Zuid, is in het bestemmingplan vastgelegd dat parkeren alleen 'onder maaiveld' plaats mag vinden (oftewel in een ondergrondse parkeergarage). Voor de woningen is echter geen minimumnorm voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen opgenomen. In de openbare ruimte zijn vrijwel geen parkeerplaatsen aangelegd en de nieuwbouw is uitgesloten van vergunningverlening. Bij één van de gebouwen in het gebied zijn geen inpandige parkeerplaatsen aanwezig. Bij het aanvragen van de omgevingsvergunning heeft de ontwikkelaar, naar aanleiding van bezwaren van omwonenden, onderzoek aangeleverd waaruit zou blijken dat onder de beoogde bewoners van zijn complex weinig tot geen sprake was van autobezit. Na oplevering blijkt een groot deel van de bewoners echter wel degelijk een auto te hebben. De ontwikkelaar verwijst de nieuwe bewoners naar de gemeente voor een oplossing, terwijl de gemeente de aanvragen voor een parkeervergunning afwijst door verwijzing naar het bestemmingsplan en de parkeerverordening. De combinatie van geen minimumnormering en geen vergunningverlening biedt de bewoners geen oplossing voor hun parkeervraag.

Uit het voorgaande voorbeeld 'Kop Zuidas' blijkt dat het lastig is om toekomstige bewoners goed te informeren over de (on)mogelijkheden om in aanmerking te komen voor een parkeervergunning. Het kan een tijd duren voordat een nieuwbouwproject ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Zelfs als er al een omgevingsvergunning is verleend kan de bouwstart nog een tijdje op zich laten wachten.

Met de nieuwe richtlijn dat alle nieuwbouw van parkeervergunningverlening wordt uitgesloten kan de communicatie vanuit de gemeente eenduidiger worden. Zo kunnen toekomstige bewoners (of bedrijven) die zich oriënteren op een nieuwbouwproject goed geïnformeerd

worden over het parkeerregime. Tegelijkertijd laat het voorbeeld zien dat het ook nodig is om de ontwikkelaar te verplichten om geïnteresseerden goed te informeren over het feit dat er geen parkeervergunningen voor de openbare ruimte worden afgegeven.

GWL-terrein
De Eco-wijk op het GWL-terrein in het toenmalige stadsdeel Westerpark is aangelegd als 'autovrije' wijk, zonder parkeerplaatsen in de openbare ruimte of garages in het plangebied. De gedachte hierbij was dat bij de moderne stadsbewoners de behoefte aan een autovrije omgeving zwaarder woog, dan de behoefte aan automobiliteit. Na oplevering van deze wijk bleek een aanzienlijk deel van de bewoners echter wel in een autoluw gebied te willen wonen, maar wel degelijk een auto te willen. Als gevolg hiervan is onder druk van de bewoners toch besloten tot de uitgifte van parkeervergunningen voor de omliggende buurt. Het aantal beschikbare vergunningen is hier zeer beperkt, omdat bij de aanleg van de openbare ruimte geen rekening gehouden is met parkeren door bewoners. Als gevolg hiervan is de huidige wachttijd voor een vergunning voor de bewoners van het GWL-terrein meer dan 15 jaar en neemt deze nog altijd toe. In de praktijk komen nieuwe bewoners van deze woningen hierdoor niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

§ 1.3 Parkeernormen en vastgoed

Een verplichting om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren heeft effect op de prijs van het vastgoed. Bij appartementen betekent parkeren op eigen terrein vrijwel altijd dat er een parkeergarage onder het gebouw moet komen. De kosten hiervan worden in de praktijk doorgaans doorbelast naar de toekomstige koper of huurder van het appartement.
De prijsverschillen van een parkeerplaats in een garage zijn groot. Parkeren in een volledig ondergrondse parkeergarage is duurder dan parkeren in een parkeergarage op de begane grond. Daarnaast bepaalt vooral schaarste de huurprijs.

Tariefgebied	Parkeerplaats in garage		Parkeren op straat	
	Koop	*Huur*	*Maandkaart, geldig tot 19.00u*	*Maandkaart, geldig tot 24.00u*
€ 5,-	€ 20.000,- tot € 45.000,-	€ 60,- tot € 400,- per maand	€ 648,-	€ 972,-
€ 4,-			€ 518,40	€ 777,60
€ 3,-			€ 388,80	€ 583,20
€ 2,40			€259,20	€ 388,80
€ 1,40			€ 151,20	€ 226,80
€ 1,30			€ 140,40	€ 210,50

Figuur 5: gemiddelde gebruikerskosten per parkeer- of stallingsplaats in Amsterdam.

Verhuur of verkoop

Parkeergelegenheid op eigen terrein is bedoeld om de parkeervraag van de betreffende functies op te vangen. Het komt voor dat eigenaren parkeerplaatsen aan derden verhuren of verkopen. Vanuit het parkeerbeleid gezien is dit onwenselijk. Als plaatsen aan derden worden verhuurd, betekent dit dat de gebruikers (bewoners of werknemers) van het gebouw, voor wie de parkeervoorziening is aangelegd, over minder parkeerplaatsen kunnen beschikken. Dit geldt nog meer bij parkeerplaatsen die aan derden worden verkocht.

Wanneer de gemeente een gebouw heeft uitgesloten van parkeervergunningverlening, blijft deze uitsluiting van kracht, ook al wordt de oorspronkelijke parkeervoorziening aan derden verhuurd of verkocht.

§ 1.4 Parkeernormen en autoverkeer

Autobezit en autoverkeer hebben een directe relatie. Dit betekent niet dat iedereen die een

auto bezit de auto ook dagelijks gebruikt. Het autogebruik in de stad daalt al jaren.[5] Voor de nieuwbouwplannen uit Koers 2025 wordt in 2016/2017 doorberekend wat het effect op het huidige wegennet is. Hierbij is gekeken naar het effect van deelprojecten, en naar het effect van alle nieuwbouw in de stad. Als uitgangspunt voor de doorrekening is een vergelijkbaar deel van de bestaande stad gebruikt. De in deze nota voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij het huidige autobezit maar liggen gemiddeld iets lager. Hiermee zijn de parkeernormen passend ten opzichte van de licht dalende trend.
Wanneer de stad ten opzichte van Koers 2025 een schaalsprong maakt en niet 50.000, maar bijvoorbeeld 100.000 nieuwe woningen mogelijk maakt, moeten de effecten op het wegennet opnieuw doorgerekend worden. Wanneer de groei van de stad knelpunten veroorzaakt op het bestaande wegennet kan verlagen van de maximumparkeernorm één van de oplossingen zijn.

§ 1.5 Nieuwbouw en parkeervergunningen

In gebieden met betaald parkeren kunnen bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning. In Amsterdam gold de regel dat het aantal parkeerplaatsen waar een bewoner of bedrijf over kon beschikken, werd afgetrokken van de parkeervergunningverlening. Hierbij was 'kon beschikken' ruim te interpreteren. In een gebouw waar een parkeergarage bij hoorde werd ervan uitgegaan dat de bewoner kon beschikken over een parkeerplaats (ongeacht of de bewoner een abonnement afnam). Deze regel zorgde voor verwarring, zo gaven bewoners aan niet over een parkeerplaats te kunnen beschikken omdat zij de huur van deze plaats niet konden betalen. In delen van de stad waarbij meer dan één parkeervergunning per huishouden werd verleend, zorgde deze regel voor onduidelijkheid. Om naar de (toekomstige) bewoners meer duidelijkheid te scheppen geldt de volgende beleidsregel:

5 Bron Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid.

Beleidsregel 1: Alle nieuwbouw wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening.

Toelichting
Het nieuwe beleid gaat in op het moment van de vaststelling van de Nota Parkeernormen en geldt voor alle nieuwbouw van zowel woningen, kantoren en voorzieningen. De uitsluiting van parkeervergunningverlening geldt ook voor nieuwbouw in gebieden die op dit moment nog geen betaald parkeren hebben. Nieuwbouwadressen in deze gebieden worden geregistreerd. Bewoners en werknemers van deze adressen komen bij invoering van betaald parkeren niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Bij nieuwbouw in die delen van de stad waar het parkeren door een blauwe zone met ontheffingen is geregeld is, is de nieuwbouw uitgesloten van een ontheffing om in de blauwe zone te parkeren.

Uitsluiting van nieuwbouw vindt plaats door instellen van een zogenoemd nulplafond. De gemeente heeft in de Parkeerverordening al de mogelijkheid parkeervergunninggebieden in te stellen met een zogeheten nulplafond. In deze (deel)vergunninggebieden worden geen bewonersvergunningen en geen bedrijfsvergunningen verstrekt. Gehandicaptenparkeervergunningen, mantelzorgvergunningen en bezoekersvergunningen worden wel uitgegeven.

Afwijking
De gemeente kan afwijken van de beleidsregel, indien er bij de nieuwbouw geen eis is voor parkeerplaatsen op eigen terrein is en de parkeerdruk in de buurt dit toelaat. Tevens geldt een uitzondering voor huurders van sociale huurwoningen die worden gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Voor hen blijft hun reeds geldige parkeervergunning van kracht.





Woningen met parkeerplaatsen op de eigen kavel aan de Edenville in Amsterdam Zuidoost.

§ 1.6 Parkeernormen en de toekomst

De vooralsnog bescheiden daling van het eigen autobezit in Amsterdam in de afgelopen 10 jaar, geeft geen aanleiding om bij de nieuwbouwopgave voor de komende 10 jaar met significant lagere parkeernormen te werken. Zoals de hierboven gegeven voorbeelden laten zien, is er bij (recente) projecten in de praktijk een hogere parkeervraag dan bij de ontwikkeling was voorzien. Bij de uitwerking van parkeernormen voor nieuwbouwwoningen in hoofdstuk 5, is het uitgangspunt het gemiddelde autobezit in de periode 2000-2013. Door hierna beschreven trends is ervoor gekozen is om ten opzichte van het huidige autobezit een iets lagere normen te kiezen.

Zelfrijdende auto

Er is veel aandacht geweest voor de zelfrijdende auto. In de nabije toekomst zouden auto's zelfstandig door de stad rijden. In een scenariostudie van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (oktober 2015) zijn vier scenario's geschetst. Variërend van volledig zelfrijdende auto's, door iedereen gedeeld, tot beperkt zelfrijdende auto's (die alleen op de snelweg deze technologie gebruiken) die niet gedeeld worden. Alleen het eerst geschetste scenario leidt tot een forse vermindering van het autobezit. In de overige scenario's is nauwelijks sprake van verminderd autobezit.

Autodelen

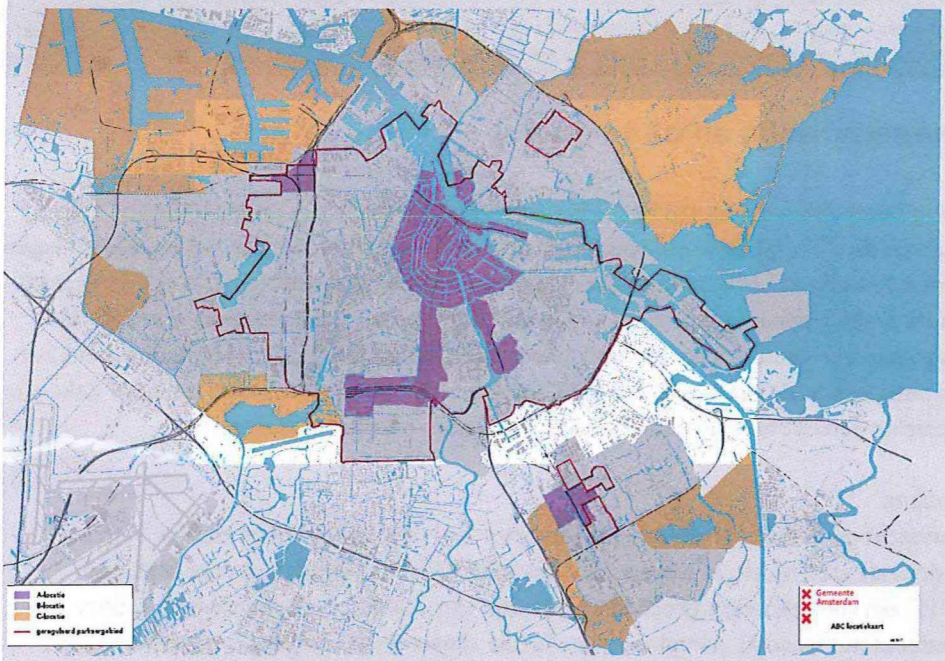
De huidige omvang van autodelen in Amsterdam is beperkt (ongeveer 1,4% van alle personenauto's in de stad zijn deelauto's)[6] en vertoont een bescheiden groeipotentie. Alleen klassiek autodelen (o.a. Greenwheels en Connectcar, met vaste parkeerplaats) leidt aantoonbaar tot minder autobezit en –kilometers. Momenteel zijn er circa 1.000 deelauto's met een gereserveerde parkeerplaats. Dit aantal is vanaf 2008 stabiel gebleven. One way autodelen (zonder vaste standplaats, momenteel een experiment met als enige aanbieder Car2Go) levert alleen een reductie van het aantal autokilometers op en voorziet in het bieden van een aanvullende, makkelijke en schone mobiliteitsoptie. Hierbij maakt men gebruik van een parkeervergunning die in de hele stad geldig is. Dit experiment met 350 elektrische free floating auto's, is in 2015 geëvalueerd en op basis daarvan is het experiment verlengd. De omvang van peer-2-peer autodelen tussen particulieren onderling is marginaal.
Het groeipotentieel van autodelen is lastig te voorspellen. Door met bescheiden minimumparkeernormen te werken zal naar verwachting de vraag naar autodelen toenemen. Dit kan in de traditionele vorm zijn met een gereserveerde parkeerplaats op straat, maar ook in de vorm van gereserveerde auto's op eigen terrein.

6 Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015.

Hoofdstuk 2: **Gebiedstypen**

Voor het vaststellen van parkeernormen voor zowel kantoren, voorzieningen als woningen is gekozen voor een driedeling in de stad. Hierbij is de vooral de mate van bereikbaarheid per openbaar vervoer als maatstaf genomen. Werknemers van een kantoor op bijvoorbeeld het Oosterdokseiland hebben een met een intercitystation op loopafstand een goed alternatief voor de auto.

Beleidsregel 2: Bij het toepassen van parkeernormen wordt de onderstaande gebiedsindeling gehanteerd.



Let op: Gebieden kunnen verkleuren (van een B-locatie een A-locatie worden, of van C naar B) wanneer de omstandigheden wijzigen (bijvoorbeeld door het realiseren van een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding).

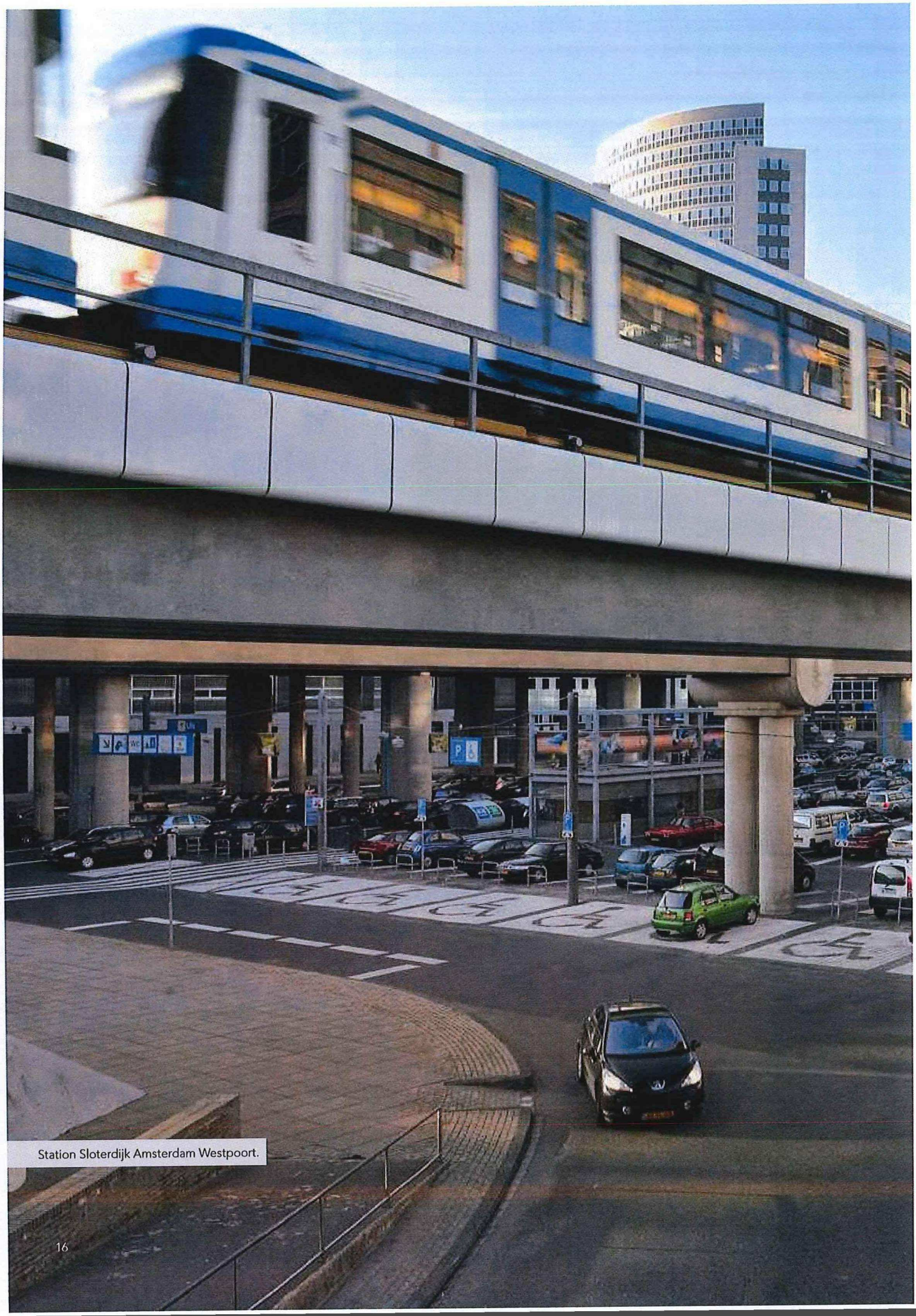
Figuur 6: gebiedsindeling parkeernormen met de ABC-locaties in beeld (A = paars, B = grijs, C = oranje).

De A-locaties (op het kaartje paars) kenmerken zich door een zeer goede OV-bereikbaarheid. Het uitgangspunt van de A-locaties zijn de NS-intercitystations (gebruik een voetnoot om de stations te benoemen). Het gebied rondom het station geldt als zeer goed bereikbaar. Werknemers van bedrijven gevestigd rondom een intercitystation hebben een goed alternatief voor de auto. Naast de gebieden rondom de NS-intercitystations zijn ook de binnenstad en de gebieden rondom de Rode Loper en rondom het metrostation Weesperplein aangewezen als A-locatie. Vanuit het perspectief van bewoners is er sprake van hoogwaardig openbaar vervoer (trein en metro) en zijn er veel verbindingen met de rest van de stad. Gedurende de hele dag is er een dienstregeling (ook 's avonds). In deze drukke binnenstedelijke gebieden wordt het autogebruik actief ontmoedigd door een lage maximumparkeernorm voor kantoren.

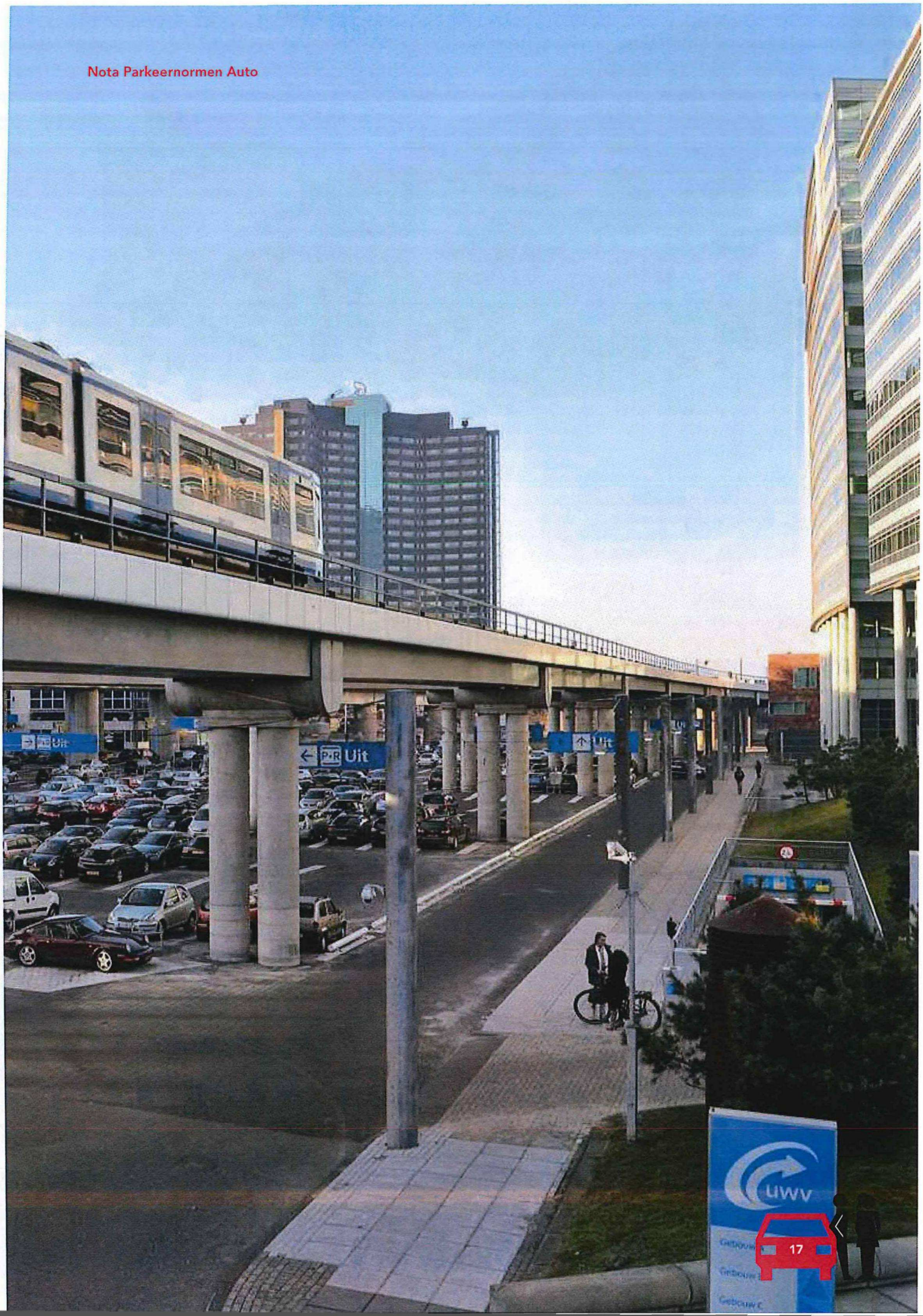
De B-locaties (op het kaartje grijs) hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

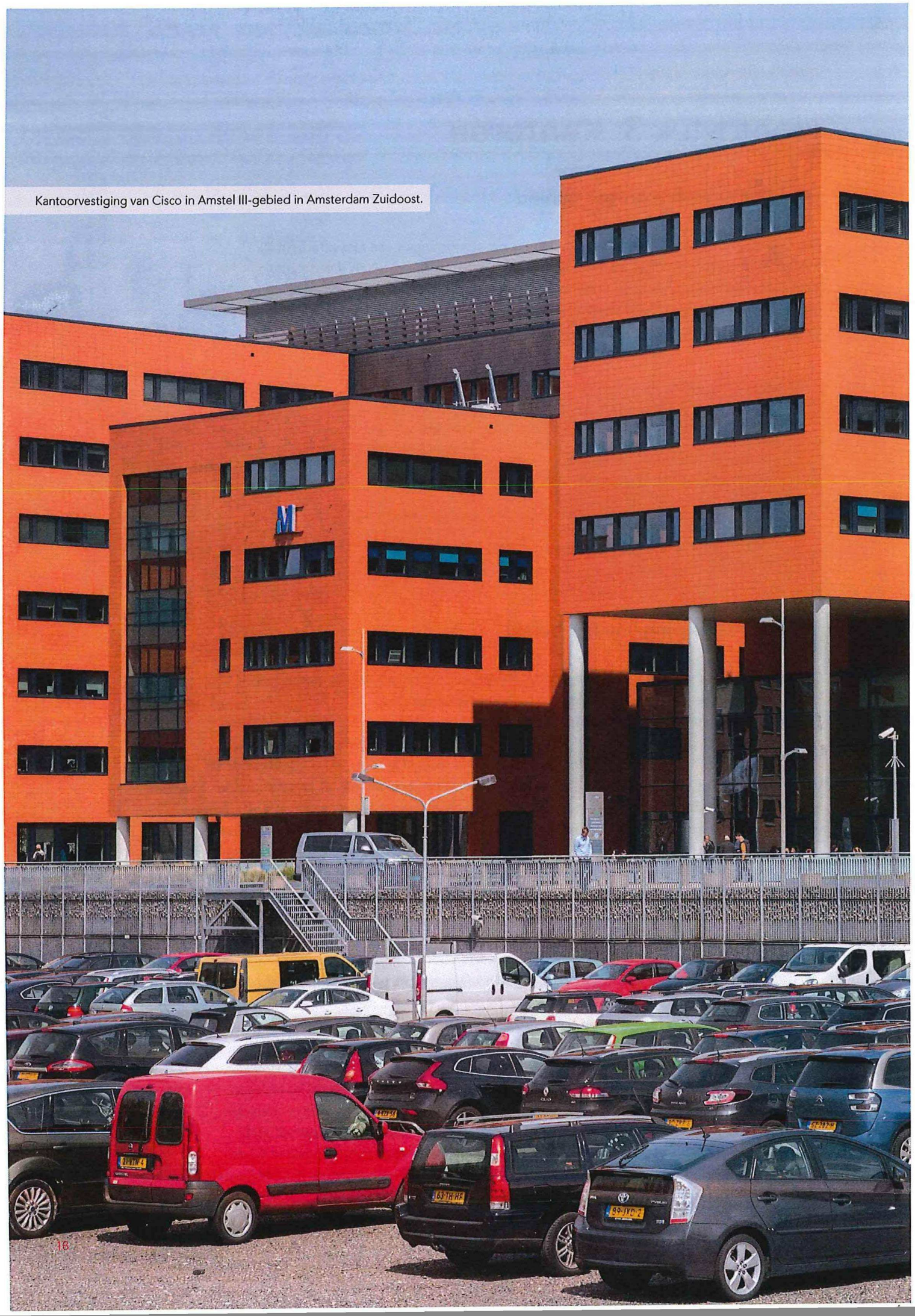
De C-locaties (op het kaartje oranje) bestaan uit Landelijk Noord, Driemond, het Havengebied en een aantal bedrijventerreinen en sportlocaties. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is minder goed dan in de rest van de stad. Bij nieuwbouwplannen in deze gebieden is maatwerk nodig. Het kan zijn dat de gemeente eist dat het parkeren op eigen terrein opgelost wordt, maar ook het parkeren op straat kan een optie zijn.

6 Amsterdam Centraal, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Zuid, Amsterdam Bijlmer/Arena en Amsterdam Amstel.



Station Sloterdijk Amsterdam Westpoort.


P+R Uit
UWV



Kantoorvestiging van Cisco in Amstel III-gebied in Amsterdam Zuidoost.

Hoofdstuk 3: Kantoren

§ 3.1 Parkeernormen per gebied

Een belangrijke doelstelling van de gemeente is het terugdringen van niet-noodzakelijke autoverkeer waarbij werknemers meer voor andere vervoersmodaliteiten dan de auto zouden kiezen. Met restrictieve parkeernormering en de invoering van betaald parkeren is het beleid hier grotendeels in geslaagd. Door restrictieve (of zelfs geen) parkeervergunningverlening komt een aanzienlijk deel van de werknemers niet met de eigen auto naar het werk.

Zuidas
De Zuidas is een A-locatie, waarbij een maximumparkeernorm geldt van 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlak (bvo). In het parkeeronderzoek Zuidas (2015) bleek dat de meerderheid van de huidige gebruikers meer parkeerplaatsen voor haar personeel ter beschikking heeft. Deels omdat er extra garageplaatsen in andere garages gehuurd worden, deels omdat de gemeente bij de bouw een ruimere parkeernorm heeft gehanteerd. Tegelijkertijd loopt de Zuidas nu tegen de grenzen van de autogroei aan. In de ochtendspits is het zeer druk op de weg.

In de visie Zuidas is gesteld dat gezien de drukte van belang is, om voor de nieuwbouw strikt vast te houden aan de norm van één parkeerplaats op 250 m² bvo. Bij uitbreiding van bestaande kantoren wordt de beschikbare parkeercapaciteit meegenomen en is alleen uitbreiding van de parkeercapaciteit toegestaan als er minder parkeerplaatsen dan één op 250 m² bvo aanwezig zijn.

§ 3.2 Aanscherping van het beleid

Over het algemeen werkt het gebiedsgerichte parkeernormenbeleid voor kantoren goed.
Ten opzichte van het oude beleid zijn er een paar aanpassingen:

1. **Het opnemen van een gedetailleerde kaart**
   Een kaart waarop de A-,B- en C-locaties in beeld zijn gebracht. In het huidige beleid zijn de A-, B- en C-locaties alleen tekstueel beschreven. De A-locatie is begrensd door een gebied van 800 meter rondom de NS-intercitystations. Stadsdeel Centrum en de strook rondom de Weesperstraat/Wibautstraat blijven een A-locatie, ook al liggen delen van deze gebieden verder dan 800 meter van een intercitystation. Met het opnemen van een gedetaileerde kaart is er geen discussie meer wat de status (A-, B- of C-locatie) van een gebied is. Wanneer er aanleiding is om de status van een gebied te veranderen (bijvoorbeeld omdat de openbaar vervoervoorzieningen sterk zijn verbeterd) zal de gewenste aanpassing van de kaart aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

2. **Het opnemen van een maximumparkeernorm voor kantoren**
   In het oude beleid gold als de parkeernorm zowel als minimum-, als maximumnorm. Ontwikkelaars waren met deze eis verplicht een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. In het nieuwe beleid wordt alleen nog een maximumnorm gehanteerd. Dit biedt ontwikkelaars van nieuwe kantoren de vrijheid om minder of geen parkeerplaatsen op eigen terrein te maken. De nieuwbouw is uitgesloten van parkeervergunningverlening. Naar verwachting gaan ontwikkelaars in de regel ervoor kiezen om het maximale aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het voorbeeld van de Zuidas laat zien dat er vanuit de markt een druk is om meer parkeerplaatsen te realiseren. Daarnaast is het in het verleden (onder andere bij de ontwikkeling van het Oosterdok maar ook bij de Zuidas) voorgekomen dat er bij specifieke ontwikkelingen de vraag kwam om minder (en zelfs geen) parkeerplaatsen te mogen realiseren. In het nieuwe voorstel is dit mogelijk.



Nieuwe normen?

De norm van één parkeerplaats per 125 m² of 250 m² bruto vloeroppervlak wordt al jaren gehanteerd. Ten opzichte van het vaststellen van de oude parkeernormen in 2008 zijn er steeds meer medewerkers op hetzelfde oppervlak komen te werken. De norm is per m² gelijk gebleven, maar pakt in de praktijk strenger uit. Er is voor gekozen om de huidige normen (1 op 125 m² en 1 op 250 m²) te handhaven.

Beleidsregel 3: Voor kantoren worden alleen maximumparkeernormen gehanteerd volgens de onderstaande opsomming per gebied.

- A-locaties: maximaal 1 parkeerplaats per 250m² bruto vloeroppervlak.
- B-locaties: maximaal 1 parkeerplaats per 125m² bruto vloeroppervlak.
- C-locaties: maatwerk.

Toelichting

Er zijn geen plannen voor het realiseren van kantoren op C-locaties. Bij toekomstige plannen voor nieuwe kantoren op C-locaties wordt, afhankelijk van het gebied, bepaald wat de maximumnorm is.



Foodmarkt in Amsterdam Noord.

Hoofdstuk 4: Voorzieningen

§ 4.1 Toelichting

Voorzieningen is een zeer diverse categorie. Alles wat geen woning of kantoor is, valt onder deze categorie. Het kan gaan om commerciële functies van gebouwen (hotels, bedrijven, ziekenhuizen) of maatschappelijke functies (scholen, sportvoorzieningen, kerken en moskeeën). Voor deze categorie gold in het oude beleid dat de gemeente de parkeervraag berekende aan de hand van CROW-kencijfers waarbij 25% korting wordt toegepast op de daaraan gekoppelde minimumnorm. Ook in het nieuwe beleid zijn de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt bij het bepalen van de parkeerbehoefte. Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen. Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

Beleidsregel 4: Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies.

Toelichting
Bij de toetsing aan de hand van de kencijfers wordt gebieds- en functiespecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost, of dat de parkeervraag op straat mogelijk is. Bij opvang van de parkeervraag op straat, wordt aanvullend beoordeeld of de werknemers van de betreffende voorziening in aanmerking komen voor een parkeervergunning of niet.

Ter verduidelijking van de toepassing van deze beleidsregel worden hier twee voorbeelden gegeven.
Voorbeeld 1: Er wordt een bouwplan ingediend voor een nieuwe basisschool. De school krijgt 10 klaslokalen. Op basis van de kencijfers horen er 5 parkeerplaatsen bij deze functie. De parkeerdruk in de buurt ligt overdag rond de 85%. Op basis van het parkeerbeleid komt de school (wanneer er geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn) in aanmerking voor twee parkeervergunningen. Dit leidt niet tot een substantiële verhoging van de parkeerdruk. De gemeente stelt geen minimumparkeernorm voor de school en de school wordt niet uitgesloten van parkeervergunningverlening.

Voorbeeld 2: Er wordt een bioscoop van 12 zalen, met 2200 stoelen, gebouwd. Op basis van de kencijfers horen er 330 parkeerplaatsen bij deze functie. Bij dergelijke aantallen zal de gemeente onder omstandigheden kunnen eisen dat er minimaal 330 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd om overlast op straat te voorkomen en wordt de nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening.

§ 4.2 Laden en lossen

Bij het toetsen van bouwplannen voor voorzieningen kan de gemeente de aanvrager verzoeken om een bevoorradingsplan in te dienen. Dit om te kunnen toetsen hoeveel laad- en losbewegingen een voorziening met zich meebrengt, of een voorziening bijvoorbeeld een loadingdock op eigen terrein of een voorziening op straat (een laad- en losstrook) nodig heeft, of dat er geen aparte voorzieningen nodig zijn. Hierdoor kan de gemeente tijdig anticiperen en doorstroommogelijkheden verbeteren.





Appartementencomplex in aanbouw in het Hamerkwartier. Amsterdam Zuid.

Hoofdstuk 5: Woningen

§ 5.1 Inleiding

Amsterdam groeit. Het college heeft als ambitie een nieuwbouwproductie van minimaal 5.000 woningen per jaar. Deze woningbouwproductie moet grotendeels gerealiseerd worden binnen de bestaande stad.

In hoofdstuk 2 is de gebiedsindeling beschreven. Net als bij kantoren verschillen de parkeernormen voor woningen per gebied. Hoeveel parkeerplekken er bij nieuwbouwwoningen nodig of gewenst zijn, hangt af van het gebied en van het te realiseren woningtype. Bij grote woningen is een ander autobezit (en dus parkeerbehoefte) te verwachten dan bij bijvoorbeeld studentenwoningen. In hoofdstuk 1 is de ontwikkeling beschreven van het autobezit in de periode 2000-2013 plus een overzicht van het aantal auto's per huishoudtype.

§ 5.2 Woningbouwprognose tot 2020 en verder

In de onderstaande tabel is te zien in welke stadsdelen de bouwproductie tot en met 2020 plaatsvindt. Voor de periode na 2020 zijn de woningbouwplannen minder zeker, maar de bouwambitie van minimaal 5.000 woningen per jaar blijft voorlopig overeind en ook de ambitie om binnen de bestaande stad te bouwen.

Stadsdeel	Bestaande voorraad eind 2015	Toevoeging 2016 tot en met 2020	2021 e.v.
Centrum	54.000	± 500	
West	77.000	± 3.200	
Nieuw-West	64.000	± 6.400	
Zuid	78.000	± 2.100	
Oost	64.000	± 9.000	
Noord	41.000	± 6.000	
Zuidoost	39.000	± 2.700	
Amsterdam	417.000	± 30.000	Ruim 5.000 per jaar

Figuur 7: woningvoorraad per stadsdeel en geplande absolute groei.

Van de ruim 30.000 tot en met 2020 te realiseren woningen ligt ruim 70% in gebieden met parkeerregulering.

§ 5.3 Parkeernormen bij nieuwbouwwoningen

De nieuwe parkeernormen geven ontwikkelaars meer vrijheid bij het bepalen hoeveel parkeergelegenheid zij in hun woningbouwproject willen realiseren. De stad is onderverdeeld in drie gebiedstypen, A-, B- en C-locaties, met elk een eigen set parkeernormen voor verschillende woningtypen die in dit hoofdstuk worden toegelicht. Een uitgebreide beschrijving per gebiedstype is gegeven in hoofdstuk 2.

De hieronder genoemde parkeernormen betreffen de normen voor bewonersparkeren. De parkeernorm voor bezoekersparkeren is gelijk bij alle woningtypen, markt, middenhuur en sociaal, en is 0,1 per woning. Bij gebiedsontwikkeling (zoals IJburg of het Amstelkwartier) zal de gemeente deze bezoekersparkeerplekken aanleggen. Dit zal vaak op straat gebeuren. In sommige gevallen regelt de gemeente bezoekersparkeren in gebouwde voorzieningen. Ook in gebieden zoals Buiksloterham (waarbij een bedrijventerrein een nieuwe invulling krijgt met veel nieuwe functies) zal de gemeente



ervoor zorgen dat er in ieder geval 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers aanwezig is. Samen met de andere in het gebied aanwezige functies wordt een parkeerbalans gemaakt en wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor bezoekers en waar zij parkeren. Voor sloop/nieuwbouwprojecten of transformatieprojecten geldt dat de gemeente hiervoor geen extra parkeerplaatsen in de (bestaande) openbare ruimte aanlegt.

Uitgangspunt is dat bij nieuwbouwprojecten de minimumnorm op eigen terrein wordt ingevuld.

Bij het bepalen van de minimumparkeernorm bij vrije sectorwoningen is het uitgangspunt het huidige autobezit in Amsterdam. Het gemiddelde autobezit bij 1- persoonshuishoudens is 30%. In figuur 2 in hoofdstuk 1 is te zien dat het huidige autobezit onder 1-persoonshuishoudens met name in Oost, Zuid en Nieuw-West een stuk hoger is dan 30%. In Zuid heeft nu 48% van de eenpersoonshuishoudens een auto. Voor het toetsen van nieuwbouwplannen moet er een vertaling gemaakt worden van huishoudgrootte naar woninggrootte. De volgende categorieën worden gehanteerd:

- **Woningen tot 30 m² bvo.** Minimumparkeernorm 0,1 parkeerplaats per woning. Dit sluit aan bij de oude parkeernorm voor studentenwoningen. Naast studentenwoningen kan het hier ook gaan om tijdelijke woningen en/of woningen voor jongeren.
- **Woningen tussen de 30 m² en 60 m² bvo.** Minimumparkeernorm 0,3 parkeerplaats per woning. Dit sluit aan bij het gemiddeld autobezit voor eenpersoonshuishoudens.[7]
- **Woningen boven de 60 m² bvo.** Minimumparkeernorm 0,6 parkeerplaats per woning. Dit sluit aan bij het gemiddeld autobezit voor meerpersoonshuishoudens.

Er is voor gekozen om in de categorie kleine woningen (woningen tussen de 30 m² en 60 m² bruto vloeroppervlak) de minimumparkeereis op 0,3 parkeerplaats per woning te zetten en zo aan te sluiten bij het gemiddelde autobezit van eenpersoonshuishoudens voor heel Amsterdam. In de categorie woningen boven de 60 m² bvo is de minimumparkeereis 0,6 parkeerplaats per woning. Dit is wat lager dan het huidige gemiddelde autobezit onder meerpersoonshuishoudens (dat op 68% ligt). Dit strookt met de bescheiden trend van een lager autobezit door onder andere gedeeld autogebruik en andere mobiliteitsconcepten.
Door krappe, maar reële, minimumparkeernormen te stellen heeft de projectontwikkelaar meer bandbreedte binnen het project om maatwerk te leveren en heeft de gemeente de garantie dat nu en in de toekomst voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de toekomstige bewoners.



De Amsterdamse woningmarkt is in beweging.

7 De aanname is dat gemiddeld gezien eenpersoonshuishoudens in kleinere woningen wonen dan meerpersoonshuishoudens. Op het totale woningbestand van Amsterdam maken woningen tot 60m² 38% uit van de woningvoorraad. Van het totale aantal huishoudens ligt het aantal eenpersoonshuishoudens in Amsterdam op 53%.

Beleidsregel 5: Bij het toetsen van nieuwbouwplannen wordt de onderstaande tabel gehanteerd.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	A-locaties		B-locaties		C-locaties	
	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector						
-Woningen tot 30 m² bvo	geen	1	0,1[8]	1		
-Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo	geen	1	0,3	1	maatwerk	maatwerk
-Woningen boven de 60 m² bvo	geen	1	0,6	1		
Sociale- en middeldure huur	geen	1	geen	1	maatwerk	maatwerk

Figuur 8: parkeernorm bij nieuwbouwwoningen per type woning, voor bewoners (exclusief bezoek). Bewoners worden uitgesloten van parkeervergunningverlening. Bvo = bruto vloeroppervlak.

Toelichting: Bij de C-locaties wordt gebiedsspecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet, of op straat kan worden opgelost. Verder wordt naar de beschikbare (openbare) ruimte gekeken en naar de actuele parkeerdruk op het maatgevende moment. Gezien de mindere bereikbaarheid per openbaar vervoer van de C-locaties, is het uitgangspunt bij de toetsing 1 parkeerplaats per woning. Hiervan kan, mits onderbouwd, naar boven en naar beneden worden afgeweken.
Bij B-locaties kan de gemeente op verzoek van de ontwikkelaar de minimumparkeernorm met maximaal 20% verlagen wanneer de ontwikkelaar deelconcepten aanbiedt.

Uitzondering: Bij kleine projecten voor vrije sectorwoningen op B-locaties waarbij de minimumnorm op 4 parkeerplaatsen of lager uitkomt geldt een standaard vrijstelling van de parkeernorm.

8 Bij projecten met minder dan 100 woningen wordt geen minimumparkeernorm gesteld.

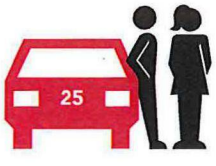
Ten opzichte van de oude parkeernormen ligt de minimumparkeernorm een stuk lager.
In de oude situatie werd in het grootste deel van de stad geëist dat bij vrije sectorwoningen minimaal 1 parkeerplaats op eigen terrein werd gerealiseerd en bij sociale woningbouw minimaal een halve parkeerplaats per woning. Een overzicht van de oude parkeernormen is in de bijlage 3 opgenomen.

§ 5.4 Parkeernorm bij nieuwbouwwoningen op A-locaties

- Een maximumparkeernorm van één parkeerplek per woning voor alle woningtypen, vrije sectorwoningen (koop en huur), middeldure- en sociale huurwoningen.
- Geen minimumparkeernorm voor alle woningtypen, vrije sectorwoningen (koop en huur), middeldure- en sociale huurwoningen. De minimumparkeereis is daarmee gelijk aan nul.
- Geen parkeervergunning voor bewoners bij nieuwbouw van alle woningtypen, vrije sectorwoningen (koop en huur), middeldure- en sociale huurwoningen.

De verwachte effecten van deze parkeernorm in A-locaties zijn als volgt:

Programmatische effecten
Bij vrije sectorwoningen zullen ontwikkelaars bij kleine projecten er vaak voor kiezen om geen parkeerplekken te realiseren, omdat dit bij kleinschalige projecten te duur of te ingewikkeld is. Bij grotere projecten op dure locaties (met name Zuidas en Centrum) is de realisatie van parkeerplekken vaak rendabel en haalbaar. Daar kunnen ontwikkelaars dan voor het maximumaantal parkeerplekken kiezen. Op deze plekken kan de maximumparkeernorm van één parkeerplaats per woning de realisatie van een gemengd woonprogramma aantrekkelijk maken.



Bij grote dure woningen is een parkeernorm van één parkeerplaats vrij krap. Een ontwikkelaar kan door toevoeging van wat (zeer) kleine woningen zijn parkeerprogramma vergroten.
Bij sociale huurwoningen is het vrijwel nooit rendabel om parkeerplekken te realiseren en is de minimale parkeereis nul. Er zullen bij sociale woningen daarom nauwelijks parkeerplekken worden gerealiseerd anders dan op maaiveld.

Financiële effecten
Per saldo is een positief financieel effect te verwachten. Bij vrije sectorwoningen is een positief effect te verwachten op de grondopbrengsten. De maximumparkeernorm gaat omhoog, dus daar waar parkeerplekken realiseren rendabel is kan dit leiden tot extra parkeerplekken en daarmee extra grondopbrengsten. Daar waar realiseren van parkeerplekken niet rendabel is verdwijnt de minimum parkeernorm, en daarmee een verplicht onrendabel onderdeel van een project. In enkele gevallen kan minder ruimte voor parkeren wellicht ook leiden tot meer ruimte voor woningen. Dit zal leiden tot hogere biedingen bij tenders.
Bij sociale huurwoningen is er een beperkt negatief effect op de grondprijs te verwachten op die plekken waar een minimale parkeereis gold. Want daar vervalt die minimale parkeereis en waarschijnlijk dus ook de realisatie van (onrendabele) parkeerplekken. De minimale grondprijs voor parkeren die de gemeente daarbij in rekening bracht komt dan ook te vervallen. Dat gaat niet om grote bedragen. Ook hier kan het vervallen van de parkeernorm het gemakkelijker maken op sommige locaties meer woningen te realiseren, wat dan een positief effect op de grondprijs zou hebben.

§ 5.5 Parkeernorm bij nieuwbouwwoningen op B-locaties

- Een maximumparkeernorm van één parkeerplek per woning voor alle woningtypen, vrije sectorwoningen (koop en huur), middeldure- en sociale huurwoningen.
- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
  - Bij woningen tot 30 m² bvo, een minimumnorm van 0,1 tenzij het project met minder dan 100 woningen in deze categorie betreft. In dat geval is de norm 0,0 parkeerplek per woning.
  - Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
  - Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
  - Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.
- In gereguleerd gebied geldt bij nieuwbouw van alle woningtypen (vrije sectorwoningen, middeldure- en sociale huur) dat bewoners worden uitgesloten van parkeervergunningverlening. In gebieden met (nog) geen regulering wordt daarom vooraf duidelijk aangegeven dat, mocht regulering worden ingevoerd, bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

Verlaging van de parkeernorm bij deelconcepten
Het is mogelijk om bij een woningbouwontwikkeling op een B-locatie in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor deelauto's te realiseren. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt vier reguliere autoparkeerplaatsen. Met het aanbieden van een deelconcept kan de parkeernorm met 20% verlaagd worden. Deze verlaging wordt niet toegepast indien het aantal parkeerplaatsen door middel van de verlaging lager uitkomt dan vijf. De parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden aangelegd. De ontwikkelaar moet aantonen dat het geleverde deelconcept toekomstvast is. Dit kan bijvoorbeeld door een contract met een aanbieder van deelauto's bij te sluiten. Bij koopappartementen dient de ontwikkelaar duidelijk te maken wat de beoogde eigendomssituatie wordt van de parkeerplaatsen voor deelauto's.

Rekenvoorbeeld
400 vrije sectorwoningen waarvan 250 met een bruto vloeroppervlak lager dan 60 m2 en 150 met een bruto vloeroppervlak hoger dan 60 m2. De standaard minimumparkeernorm is 250 * 0,3 (= 75) + 150 * 0,6 (= 90). In totaal is de minimumparkeernorm 165 parkeerplaatsen op eigen terrein. Door

middel van het aanbieden van deelauto's kan de minimumparkeernorm worden aangepast tot 132 parkeerplaatsen op eigen terrein. Hiervan dienen minstens 11 parkeerplaatsen ter beschikking van deelauto's te staan.

De verwachte effecten van deze parkeernorm in gebiedstype B zijn als volgt:

Programmatische effecten
Bij vrije sectorwoningen is het in grote delen van gebied B niet rendabel om parkeerplekken te realiseren. In die gebieden zullen ontwikkelaars naar verwachting vaak de minimumnorm hanteren. Bij projecten op relatief dure locaties rond het centrum is realisatie van parkeerplekken vaak wel rendabel. Daar kunnen ontwikkelaars ervoor kiezen om meer dan het minimumaantal parkeerplekken te realiseren, met een maximum van één parkeerplaats per woning. Op enkele plekken kan de maximumparkeernorm van één parkeerplaats per woning de realisatie van een gemengd woonprogramma aantrekkelijk maken. Bij grote dure woningen is een parkeernorm vrij krap en kan een ontwikkelaar door toevoeging van wat (zeer) kleine woningen zijn parkeerprogramma vergroten.
Bij sociale huurwoningen is het vrijwel nooit rendabel om parkeerplekken te realiseren en is de minimale parkeereis nul. Er zullen bij sociale woningen daarom nauwelijks parkeerplekken worden gerealiseerd.

Financiële effecten
Of het effect op de grondopbrengst positief of negatief is hangt af van hoe tenders worden vormgegeven. Bij vrije sectorwoningen is een positief effect mogelijk. Op verschillende plaatsen wordt de minimumnorm wat verlaagd. Waar het realiseren van parkeerplekken niet rendabel is, wordt daarmee een verplicht onrendabel onderdeel van een project verkleind. Dit leidt bij tenders, waarbij ook op geld of omvang van programma wordt geselecteerd, tot hogere biedingen. Bij tenders waar niet op geld of op omvang van programma wordt geselecteerd, kan het financiële effect negatief zijn. Ontwikkelaars hoeven immers geen onrendabele parkeerplekken meer te realiseren en dan dus ook niet de minimale grondprijs voor een minimaal geëist parkeerprogramma te betalen.
Bij sociale woningen is het effect op de grondopbrengst waarschijnlijk negatief. Corporaties gaan minder parkeerplekken realiseren en daarom minder vaak de (al dan niet minimale) grondprijs voor parkeerplekken afrekenen.

§ 5.6 Parkeernorm bij nieuwbouwwoningen op C-locaties

C-locaties zijn zeer diverse gebieden met uiteenlopende kenmerken waarvoor nog geen plannen zijn en waar maatwerk uitgangspunt is. De programmatische en financiële effecten zijn daarom niet aan te geven.

§ 5.7 Sloop/nieuwbouw

Bij sloop/nieuwbouw gelden de normen voor nieuwbouw. Bij renovatie gelden de bestaande normen en rechten. Er wordt bij sloop/nieuwbouwprojecten niet gesaldeerd. Dit betekent dat de parkeervraag van de bestaande situatie niet met de parkeervraag van de nieuwe situatie wordt verrekend. De ontwikkelaar moet op de B- en C-locaties aan de minimumnorm voldoen.

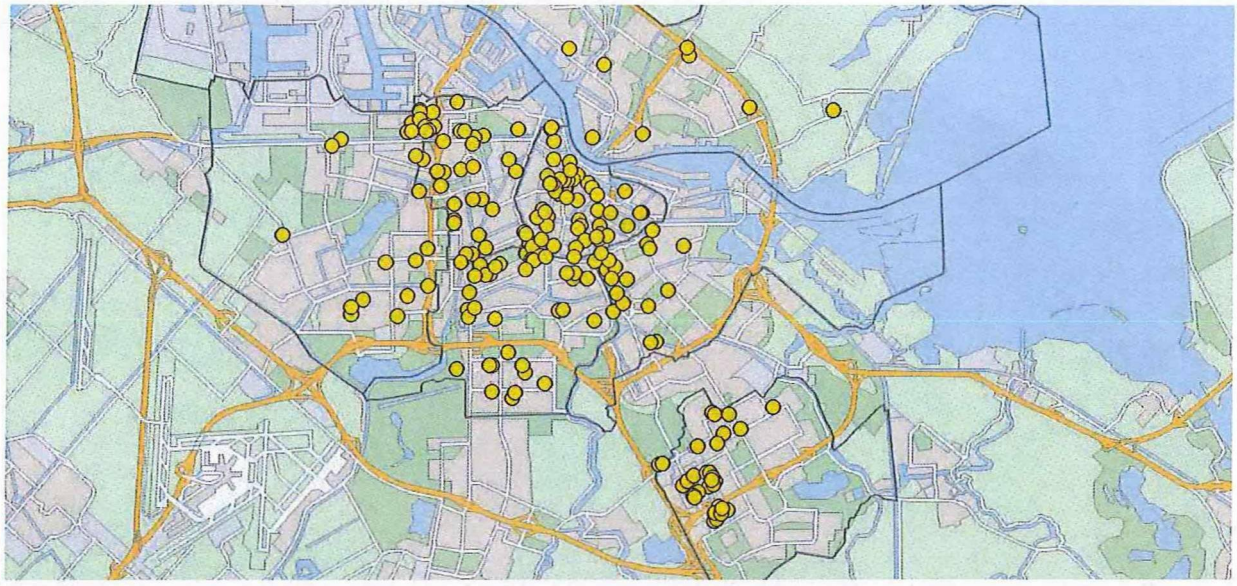


Studentenappartementen in het complex Blue-Gray, een voormalig kantoorpand aan de Meibergdreef. Amsterdam Zuidoost.

Hoofdstuk 6: Transformatie

§ 6.1 Transformatie

Bij transformatie gaat het om bestaande gebouwen die een andere functie krijgen, bijvoorbeeld een leegstaand kantoorpand dat wordt omgebouwd voor woningen of een hotel.



Figuur 9: geplande en gerealiseerde transformaties vanaf 2014.

Wanneer kantoren worden getransformeerd naar woningen verschuift de parkeervraag in de tijd. Bij kantoren is de parkeerdruk het hoogst op de (werk)dag, bij woningen in de avond. Omdat het om bestaande gebouwen gaat is het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op eigen terrein vaak niet mogelijk. Daarom wordt bij de advisering over parkeren hier maatwerk geboden. Dit kan betekenen dat bij transformatie het pand wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening in gebieden waar de parkeerdruk hoog is en de transformatie tot een nog hogere parkeerdruk op straat zou leiden. In gebieden met een bescheiden parkeerdruk of daar waar een transformatie niet tot een hogere (of zelfs lagere) parkeerdruk leidt kunnen wel parkeervergunningen worden afgegeven.

Beleidsregel 6: Bij transformatie worden de parkeernormen volgens de gegeven beleidsregels toegepast.

Toelichting: Bij de toetsing worden de plannen volgens de voor de functie geldende normen beoordeeld om te zien wat de parkeervraag van de nieuwe functie is en wat de parkeervraag van de oude functie was.

Afwijking: Wanneer de fysieke situatie hiertoe aanleiding geeft, kan van de geldende normen worden afgeweken. Deze afwijking kan zowel naar beneden (er zijn minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de norm voorschrijft) als naar boven (er zijn meer parkeerplaatsen op eigen terrein dan de norm voorschrijft) zijn. Bij afwijking naar beneden gaat de gemeente aangeven of het project wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening of niet. Bij de afweging om een gebouw uit te sluiten van vergunningverlening wordt gekeken naar de parkeerdruk op het maatgevende moment en de toevoeging van de parkeervraag in het kader van de transformatie.

Hoofdstuk 7: Afwijken van parkeernormen

Alle nieuwbouwplannen en transformatieplannen worden getoetst aan de parkeernormen. Een deel van deze plannen zal niet (kunnen) voldoen aan de gestelde minimum parkeernormen. In dit hoofdstuk staat een beschrijving onder welke omstandigheden de gemeente kan afwijken van de parkeernormen. Het gaat hierbij om het afwijken van de eis om een bepaald aantal parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Bij het beoordelen van de afwijkingsgronden heeft de gemeente een bepaalde beleidsvrijheid. Bij beleidsregel 5 is een uitzondering opgenomen voor kleine projecten. Bij de uitzondering heeft de gemeente geen beleidsvrijheid meer waardoor bij kleine projecten een standaard vrijstelling geldt voor het parkeren op eigen terrein.

§ 7.1 Fysieke gronden

In sommige situaties is het fysiek onmogelijk/onwenselijk om bij een nieuwbouwproject vast te houden aan parkeernormen. Het gaat hierbij om de volgende omstandigheden:

- **verkeersveiligheid**
  Wanneer de enige toegang van een parkeergarage of parkeerterrein op het hoofdnet auto uitkomt. Wanneer daarmee de minimumnorm niet kan worden gerealiseerd, wordt deze niet opgelegd.
- **ondergrond**
  Als het parkeren op eigen terrein niet anders opgelost kan worden dan met een ondergrondse parkeergarage, kunnen de volgende overwegingen aanleiding geven tot het niet verplicht stellen van het parkeren op eigen terrein:
  - wanneer er archeologische resten in de grond zitten;
  - wanneer er sprake is van een waterkering;
  - wanneer de grondwaterstromen in het gebied ernstig verstoord worden;
- **autoluwe gebieden**
  Wanneer nieuwbouw zich volledig in een voetgangersgebied bevindt, is het onmogelijk om het parkeren op eigen terrein te realiseren.

§ 7.2 Niet-fysieke gronden

Naast fysieke gronden kunnen er ook situaties zijn waarbij de gemeente op niet-fysieke gronden kan besluiten om af te wijken van de parkeernormen. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer er sprake is van een functiewijziging bij een (rijks)monument waarbij het onwenselijk is om het monument aan te tasten om parkeren op eigen terrein mogelijk te maken.

§ 7.3 Afwijken bij kleine projecten

Wanneer er bij een solitaire ontwikkeling[9] volgens de parkeernorm vier parkeerplekken of minder gerealiseerd moeten worden, dan kan de gemeente van de normen afwijken. Dit zullen in de praktijk vooral kleine invulprojecten zijn, waarbij:

- de realisatie van een klein aantal parkeerplekken erg lastig en duur is.
- de toegang tot deze kleine (stallings)parkeerruimte vaak ten koste gaat van één of twee openbare parkeerplekken in de straat, waardoor de parkeerdruk niet verbetert.
- de toegang tot de kleine te realiseren parkeerruimte vaak leidt tot ruimtelijk ongewenste oplossingen, bijvoorbeeld garagedeuren en/of hellingbanen.

9 Wanneer een kleine ontwikkeling onderdeel is van een groter geheel, bijvoorbeeld bij een blok of wijkje met zelfbouwkavels, dan volgt maatwerk.

Voorbeeld
Wanneer een ontwikkelaar 10 woningen van 50 m² bvo bouwt zou de minimumparkeereis 10 * 0,3 = 3 parkeerplaatsen zijn. In dit geval wordt geen minimumparkeereis gesteld. De ontwikkelaar mag maximaal 10 parkeerplaatsen maken.

§ 7.4 Afwijken van maximumnorm

Veelal is in de bovenstaande afwijkingsmogelijkheden gesproken over het afwijken van de minimumparkeernormen. Het is echter ook mogelijk dat de wens bestaat om meer parkeerplaatsen te maken, dan volgens het beleid maximaal toegestaan zou zijn. Het kan hierbij gaan om kleine nieuwbouwprojecten waarbij de parkeergarage onder het gebouw iets meer parkeerplaatsen heeft dan volgens de norm is toegestaan. Wanneer de afwijking geen substantieel hogere automobiliteit oplevert, kan de gemeente een afwijking naar boven toestaan.

§ 7.5 Parkeerbalansen

Voor elke functie zijn parkeernormen. Tegelijkertijd is bekend dat vraag naar parkeerplaatsen per functie in de tijd verschilt. Zo zijn kantoorwerkers in de regel gedurende werkdagen aanwezig, is bezoek van voorzieningen beperkt tot de openingstijden van deze voorzieningen en is een deel van de bewoners overdag afwezig.[10] Bij realisatie van verschillende functies in één gebouw wordt hiermee rekening gehouden bij het bepalen van de minimumparkeernorm. Hierdoor hoeven er vaak minder parkeerplaatsen op eigen terrein worden gemaakt. Voor een gebied wordt een parkeerbalans gemaakt waarbij men kijkt naar de parkeervraag voor de verschillende momenten op de dag in de openbare ruimte. Zo komen bezoekers voor kantoren overdag, en bezoekers van bewoners vaker 's avonds of in het weekend. Beiden kunnen (op hun eigen tijdstip) gebruik maken van dezelfde parkeerplaats.
Theoretisch zijn ook de garageparkeerplaatsen in een gebied dubbel te gebruiken. In de praktijk levert dit vaak problemen op, omdat gebruikers/eigenaren geen 'vreemde' parkeerders in de eigen garage willen. Dit heeft deels te maken met de veiligheid (stallingsgarages zijn verbonden met de rest van het pand) en met de verwachting dat er een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat als niet iedereen zich aan de in- en uitrijtijden houdt.

§ 7.6 Compensatie

In voorkomende gevallen is het fysiek onmogelijk of onwenselijk om op het eigen terrein parkeergelegenheid te realiseren, maar bestaat wel de mogelijkheid om dit elders op te lossen. Aan de hand van de concrete *ontwikkeling* moet bepaald worden of de voorgestelde verplaatsing van parkeergelegenheid aanvaardbaar is (i.v.m. ruimtelijke kwaliteit van de parkeergelegenheid op de andere locatie, loopafstanden, etc.). Om hier wel medewerking te verlenen, is het noodzakelijk om af te wijken van de eis dat het parkeren op eigen terrein opgelost dient te worden.

§ 7.7 Parkeervergunningverlening

Wanneer er in een specifiek project op één van de bovengenoemde gronden wordt afgeweken van de parkeernorm zal ook bepaald worden of er parkeervergunningen worden verstrekt en zo ja hoeveel. Afwijken van de parkeernorm leidt dus niet automatisch tot parkeervergunningverlening.

10 Voor de aanwezigheidspercentages wordt gebruik gemaakt van de actuele kencijfers van het CROW.



De Javastraat in Amsterdam Oost.

Hoofdstuk 8: Juridisch-planologische inbedding

§ 8.1 Bestemmingsplan

Op 29 november 2014 is de Woningwet gewijzigd. Tot deze wijziging kon door gemeenten gekozen worden voor het stellen van parkeernormen via bestemmingsplannen of via de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening. Als de parkeernormen via het bestemmingsplan waren geregeld golden deze als toetsingskader. Als een bestemmingsplan geen parkeerregeling kende golden voor dat gebied de parkeernormen van de Bouwverordening. Deze laatste optie is met de wijziging van de Woningwet op termijn uitgesloten, zodat parkeernormen nu langs de weg van het bestemmingsplan moeten worden opgelegd.

De stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening, waaronder dus ook de regeling van het aantal parkeerplaatsen, blijven nog gelden tot uiterlijk 1 juli 2018. Wanneer voor een gebied een nieuw bestemmingsplan in werking treedt vervalt de werking van de parkeerregeling uit de Bouwverordening.

Bij het regelen van parkeren In het bestemmingsplan hoeven sinds 2014 geen exacte normen voor parkeren te worden opgenomen. Door een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro) bestaat sinds 1 november 2014 de mogelijkheid om in het bestemmingsplan een verwijzing naar beleidsregels op te nemen: "Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening kan een bestemmingsplan regels bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels". Hierdoor kan, net zoals dit mogelijk was in de Bouwverordening, een flexibele regeling voor parkeren worden opgenomen in een bestemmingsplan.

De parkeernormering kan aldus op twee manieren via het bestemmingsplan worden geregeld:

1. Een voorwaardelijke verplichting tot het realiseren van een minimum of maximum aantal parkeerplaatsen, met een verwijzing naar de beleidsregels van de geldende nota parkeernormen.
2. Het opnemen van een specifieke regeling voor parkeren in een bestemmingsplanregeling.

Een groot voordeel van het verwijzen naar de beleidsnota is dat parkeernormen voor de gehele stad met één besluit (herziening van de beleidsnota) kunnen worden aangepast. Het is bij wijziging van de parkeernormering dan niet nodig om elk bestemmingsplan te herzien. In geval van een specifieke regeling voor een bepaald gebied kan echter worden gekozen voor het opnemen van een specifieke regeling in het bestemmingsplan. Bijvoorbeeld indien de normen niet, zoals als standaard aangegeven in deze nota, gelden per bouwplan, maar moeten worden toegepast op een samenhangend geheel van ontwikkelingen. Dit is aan de orde wanneer een bouwplan voorziet in een parkeervoorziening voor meerdere (later) te realiseren gebouwen. Het bestemmingsplan geeft in dat geval aan in welke samenhang de parkeernormen moeten worden toegepast.

Overigens zal een specifieke regeling voor parkeren die wordt opgenomen in een bestemmingsplan over het algemeen inhoudelijk niet afwijken van de beleidsregels. Maar een afwijkende regeling is wel mogelijk omdat de bevoegdheid tot het vaststellen van zowel bestemmingsplannen alsook het vaststellen van de beleidsregels bij de gemeenteraad ligt. In dat geval moet expliciet worden aangegeven dat wordt afgeweken van staand beleid.



§ 8.2 Inwerkingtreding beleid

Met de publicatie van de vastgestelde Nota Parkeernormen treedt deze als beleidsregel in werking. Maar voor de concrete toepasbaarheid ligt dit complexer. Er zijn vier situaties te onderscheiden:

a. Voor bestemmingsplannen die ten tijde van de inwerkingtreding van deze nota reeds waren vastgesteld en een directe verwijzing naar het vastgestelde parkeerbeleid kennen, geldt deze nota per direct. De beleidsregels gelden als invulling van de verwijzing in het bestemmingsplan.

b. Voor bestemmingsplannen die ten tijde van de inwerkingtreding van deze nota reeds waren vastgesteld, maar die in het geheel geen parkeerregeling bevatten geldt tot 1 juli 2018 de Amsterdamse Bouwverordening als aanvullend toetsingskader voor parkeren. In die Bouwverordening wordt verwezen naar vastgesteld beleid. Op basis hiervan is voorliggende nota in deze situatie tot 1 juli 2018 toepasbaar. Om na die datum de parkeernormen uit deze nota nog toe te kunnen passen op ontwikkelingen die passen binnen het geldende bestemmingsplan, is in deze situatie een nieuw bestemmingsplan of een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Zie hierover ook paragraaf 8.3.

c. In het geval van bestemmingsplannen die ten tijde van de inwerkingtreding van deze nota reeds waren vastgesteld en waarin een eigen parkeernormering is opgenomen, blijft de parkeernorm van het bestemmingsplan het toetsingskader. Een bestemmingsplanregeling kan immers niet opzij worden gezet door een beleidsregel. Afwijken van het bestemmingsplan ten gunste van de aanvrager kan echter wel. Zie hierover de laatste alinea onder d.

Dit alles geldt overigens ook voor bestemmingsplannen waarin een uitwerkingsverplichting is opgenomen. Ook als een bestemmingsplanuitwerking pas na inwerkingtreding van voorliggende nota wordt vastgesteld moet worden uitgegaan van de parkeernormering als deze in het moederplan is opgenomen.

d. Daar waar een ontwikkeling (bouwen of gewijzigd gebruik) niet past in het ter plaatse geldende bestemmingsplan is op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een Wabo-afwijkingsbesluit nodig. In het geval dat de afwijking geen verband houdt met de parkeernormering (bijvoorbeeld een beperkte overschrijding van de maximumbouwhoogte) geldt het bepaalde onder a tot en met c onverkort. Daar waar het gaat om een ontwikkeling die wel een relatie heeft met de parkeernormering moet het parkeerbeleid worden toegepast. Dit zal met name zijn in geval van een functiewijziging of een uitbreiding van het vloeroppervlak. Indien het parkeerbeleid strenger is dan het parkeerbeleid uit het geldende bestemmingsplan kan en moet het parkeerbeleid alleen worden toegepast op de ontwikkeling die niet past binnen het geldende bestemmingsplan.

Maar indien het parkeerbeleid voor een aanvrager gunstiger is dan de parkeernormering van het geldende bestemmingsplan kan de aanvrager juist met het aanvragen van een Wabo-afwijkingsbesluit toepassing van het parkeerbeleid ook voor bestaande situaties afdwingen.

Let op!
Ook in situaties waarbij de gemeente geen parkeernormen kan afdwingen wordt bij nieuwbouw parkeervergunningverlening uitgesloten!

§ 8.3 Invulling hiaten na 1 juli 2018

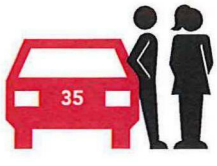
Zoals in de vorige paragraaf aangegeven kan voor gebieden waar na 1 juli 2018 geen bestemmingsplan met een adequate parkeerregeling is vastgesteld na die datum het parkeerbeleid in principe niet worden toegepast. Om ook hier de parkeernormen te kunnen toepassen is een herziening van de betreffende bestemmingsplannen nodig. Dit kan per plangebied of door middel van een zogeheten parapluplan, waarbij de betreffende bestemmingsplannen op dit punt kunnen worden herzien. Gezien onderstaande overwegingen, achten wij het versneld actualiseren of het vaststellen van een paraplubestemmingsplan echter niet noodzakelijk en zal een reguliere geleidelijke actualisatie op basis van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening volstaan:

- Daar waar bestemmingsplannen zijn vastgesteld, waarin na 1 juli 2018 niet wordt voorzien in een adequate parkeerregeling, zal dit hiaat deels ondervangen worden doordat voor ontwikkelingen die afwijken van het geldende bestemmingsplanregime (bijvoorbeeld een afwijking van de in het bestemmingsplan aangegeven functie) een Wabo-afwijkingsbesluit nodig is. In dat geval kan het beleid wel worden toegepast. Zie hierover de vorige paragraaf onder d.
- Past een ontwikkeling wel in het bestemmingsplan, dan zal voor kleine projecten met een verwachte parkeervraag van vier parkeerplaatsen of minder geen minimumeis worden gesteld, conform de in het beleid opgenomen uitzondering in beleidsregel 5. Ook in die situatie laat het niet-toepasbaar zijn van het parkeerbeleid zich niet voelen.
- Het niet kunnen toepassen van parkeerbeleidsregels zal pas merkbaar worden bij grotere ontwikkelingen (met een parkeervraag van meer dan 4 parkeerplaatsen), die passen in het bestemmingsplan. Hier kunnen kanttekeningen bij geplaatst worden:
  - Als de ontwikkeling reeds is voorzien in het bestemmingsplan, dan is de ruimtelijke inpasbaarheid van de parkeeroplossing in het bestemmingsplan al vastgesteld. Met andere woorden: het bestemmingsplan begrenst de mogelijkheden van het gebruik van gronden voor parkeren. Zo wordt vaak op perceelsniveau aangegeven óf er geparkeerd mag worden en zo ja, hoe dit vormgegeven kan worden (in de kelder, in de plint, op het onbebouwde terrein of anderszins. Ruimtelijk kan het parkeren dan ook geen nadelige situatie opleveren;
  - Op het gebied van parkeren kan het wel een gemiste kans zijn dat er niet verplicht kan worden op eigen terrein het parkeeraanbod te realiseren. Daartegenover staat dat het project wel in zijn geheel zal worden uitgesloten van parkeervergunningverlening, op basis van beleidsregel 1. De parkeerdruk op straat zal dan ook niet kunnen toenemen. De keuze is dan aan de initiatiefnemer om de ontwikkeling doorgang te laten vinden met of zonder parkeergelegenheid op eigen terrein.

In 2019 zal de nieuwe Omgevingswet in werking treden. Op basis van deze wet zullen wij een omgevingsplan voor de gehele gemeente gaan voorbereiden, die alle bestemmingsplannen zal gaan vervangen. In het kader van dit omgevingsplan zal het ook mogelijk zijn om voor het grondgebied van de gemeente parkeereisen te stellen en vervalt deze Nota Parkeernormen als aanvullend kader doordat deze integraal in het omgevingsplan zal worden opgenomen. Het aanpassen van de parkeernormen zal dan gaan via een aanpassing van het omgevingsplan.

§ 8.4 Proces omgevingsvergunning en parkeervergunning

Wanneer een omgevingsvergunning wordt aangevraagd wordt deze op het aspect 'parkeren' getoetst aan de Nota Parkeernormen. Als de aanvraag voldoet aan de gestelde parkeernormen of de in het beleid opgenomen uitzonderingen, bestaat ten aanzien van het aspect 'parkeren' geen belemmering om de vergunning te verlenen. Als de aanvraag omgevingsvergunning niet zonder meer voldoet aan de gestelde parkeernormen wordt beoordeeld of de afwijkingsbevoegdheid, zoals beschreven in hoofdstuk 7, kan worden toegepast. Indien vallend onder de afwijkingsmogelijkheden worden de



betrokken belangen gewogen om tot een standpunt te komen. Voor alle duidelijkheid: het beleid geeft in hoofdstuk 7 dus ruimte om van de normen af te wijken. Deze afwijkingsmogelijkheid maakt deel uit van het beleid. Een dergelijke afwijking kan dus nog steeds leiden tot de conclusie dat een ontwikkeling in overeenstemming is met het parkeerbeleid (en zou dan ook leiden tot een positieve toetsing aan het bestemmingsplan).

Indien de vergunning (ook) vanwege het niet passen binnen de beleidsregels voor parkeren moet worden geweigerd wordt beoordeeld of afwijking van de beleidsregels (en het bestemmingsplan), gezien de omstandigheden van het geval, aan de orde kan zijn. Indien dit het geval is moet dit ter beoordeling gemotiveerd worden voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.

Vergunde nieuwbouw wordt doorgegeven aan de afdeling Parkeren van gemeente Amsterdam zodat deze kan worden uitgesloten van parkeervergunningverlening. Dit gebeurt middels een zogeheten 'nulvergunningplafond'. Hiermee worden de betrokken adressen uitgesloten van verlening van een bewonersparkeervergunningen en bedrijfsparkeervergunningen. Wel kunnen voor deze adressen nog mantelzorgvergunningen, gehandicaptenvergunningen en bezoekersvergunningen worden verstrekt.

BIJLAGE 1 – **Beleidsregels Nota Parkeernormen**

Paragraaf 1: **Wettelijk kader**

Artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro), artikel 3.2.1., tweede lid onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), en de artikelen 2.4. en 2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

Met de invoering van de reparatiewet BZK 2014 (Besluit van 4 september 2014, *Stb.* 2014, 333) is het op basis van het bepaalde in artikel 3.1.2, tweede lid, sub a van het gewijzigde Besluit ruimtelijke ordening mogelijk om het parkeren expliciet te regelen in een bestemmingsplan. Hierin is opgenomen dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten, waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels.(artikel 3.2.1, tweede lid onderdeel a van het Bro). De gemeenteraad is bevoegd regels te stellen in bestemmingsplannen.
Voor de geldende bestemmingsplannen geldt een overgangsregeling tot 1 juli 2018 en blijft de wettelijke grondslag de Bouwverordening Amsterdam 2013. De wetswijziging heeft tot gevolg dat Beleidsregels parkeernomen moeten worden vastgesteld die gelden als beoordelingskader voor de parkeerbepalingen in bestemmingsplannen. Bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat met inachtneming van de bij het plan te geven regels bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van bij het plan aan te geven regels. (artikel 3.6., eerste lid, onder d. van de Wro)
Het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente waar het betrokken project in hoofdzaak zal worden of wordt uitgevoerd, beslist op de aanvraag om een omgevingsvergunning. Burgemeester en wethouders zijn evenzeer bevoegd om in afwijking van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning te verlenen. (artikel 2.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 2.12 van de Wabo)
Het college van Burgemeester en Wethouders heeft de bevoegdheid gemandateerd aan het algemeen bestuur van de bestuurscommissies om op de aanvraag omgevingsvergunning te beslissen in de gevallen die zijn opgenomen onder bijlage 3 van het bevoegdhedenregister bestuurscommissies. Voor alle bevoegdheden in het bevoegdhedenregister geldt de beperking dat de bestuurscommissie hiervan slechts gebruik kan maken voor zover dit plaatsvindt binnen de door de (oorspronkelijk) bevoegde bestuursorganen vastgestelde stedelijke kaders vastgelegd in beleidsregels.

Paragraaf 2: **Begripsbepalingen**

In het beleid parkeernormen wordt verstaan onder:
parkeernorm: het aantal parkeerplaatsen dat minimaal moet of maximaal mag worden gerealiseerd bij een bepaalde functie.
Minimum- en maximumparkeernorm: het aantal parkeerplaatsen dat is toegestaan bij een bepaalde oppervlakte van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm.
Eigen terrein: Het bouwoppervlak waarop de ontwikkeling wordt gerealiseerd, daaronder begrepen het daarbij behorende terrein dat als parkeerterrein is bestemd.
Functies: Wonen –gebouwen met een woonfunctie.
Met de parkeernormen is onderscheid gemaakt tussen:
sociale huurwoningen: woningen met een huur onder de liberalisatiegrens[1]
Middeldure huurwoning: woningen met een huur tussen de liberalisatiegrens en €971,- (prijspeil 2017), die op grond van een erfpachtcontract en/of afdwingbaar publiekrechtelijke regeling,

1 De liberalisatiegrens is in 2016 € 710,68. Een uitgebreidere toelichting van het begrip staat in bijlage 2.

gedurende 25 jaar als middeldure huurwoning verhuurd worden.[2]
Vrije sectorwoning: koopwoningen of woningen met een huur hoger dan de middeldure huurwoning.
Kantoren: gebouwen met een kantoorfunctie.
Voorzieningen: een gebouw dat geen woonfunctie of kantoorfunctie heeft valt onder deze categorie. Het kan gaan om commerciële functies van gebouwen (hotels, bedrijven, ziekenhuizen) of maatschappelijke functies (scholen, sportvoorzieningen, kerken en moskeeën).
Ontwikkeling: realisatie van een gebouw of een op samenhang gericht bouwproject in een bepaald gebied.
Sloop/nieuwbouw en nieuwbouw: wanneer op hetzelfde perceel, na de sloop van eerdere bebouwing, een nieuwe ontwikkeling wordt gerealiseerd is er sprake van sloop/nieuwbouw. Wanneer er een nieuwe ontwikkeling op een perceel wordt neergezet wat hiervoor nog geen bebouwing kende is er sprake van nieuwbouw.
Transformatie: Wanneer de functie van bestaande bebouwing wordt gewijzigd. Daaronder wordt begrepen het aanbrengen van wijzigingen aan een bestaand gebouw om dit geschikt te maken voor de functiewijziging, of het uitbreiden van een bestaand gebouw met één of meerdere verdiepingen.
Zeer goed openbaar vervoer
Het gebied rondom het station geldt als zeer goed bereikbaar. Werknemers van bedrijven gevestigd rondom een intercitystation hebben een goed alternatief voor de auto. Vanuit het perspectief van bewoners is er sprake van hoogwaardig openbaar vervoer (trein en metro) en zijn er veel verbindingen met de rest van de stad. Gedurende de hele dag is er een dienstregeling.
Goed openbaar vervoer.
Hier is sprake van regulier openbaar vervoer. Er is de hele dag een dienstregeling. Er zijn meerdere verbindingen met de rest van de stad.
Minder goed openbaar vervoer.
Er is vaak maar één verbinding met de rest van de stad. Er is geen dienstregeling over de hele dag.

Paragraaf 3: **Parkeerplaatsen en vergunningverlening bij nieuwbouw**

3.1: **Het realiseren van parkeerplaatsen bij nieuwbouw moet op eigen terrein.**

Toelichting: Bij het realiseren van nieuwbouw moet ten behoeve van het parkeren van auto's ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel het daarbij behorend onbebouwde terrein dat als parkeerterrein is bestemd. De maatvoering van de parkeerplaatsen moet voldoen aan de gangbare richtlijnen voor de inrichting van parkeerplaatsen (CROW richtlijnen) en goed bereikbaar zijn.

3.2: **Alle nieuwbouw wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening.**

Toelichting: Het beleid geldt voor alle nieuwbouw van zowel woningen, kantoren en voorzieningen. De uitsluiting van parkeervergunningverlening geldt ook voor nieuwbouw in gebieden die op dit moment nog geen betaald parkeren hebben. Nieuwbouw in deze gebieden zal op een garagelijst gezet worden. Als in de toekomst ook in deze gebieden betaald parkeren wordt ingevoerd zullen de bewoners of werknemers van de gebouwen op de garagelijst niet in aanmerking komen voor

2 Middeldure huurwoningen zijn woningen die onder *niet*-marktconforme voorwaarden worden gerealiseerd (uitpondtermijn / huurindexering en woninggrootte), conform *'Actieplan meer middeldure huur 2017-2025'* (gemeenteraadsbesluit; d.d. 8 juni 2017). Door middel van een erfpachtcontract wordt uitgesloten dat middeldure huurwoningen gedurende 25 jaar worden uitgepond of tegen marktconforme tarieven worden verhuurd. De aanvangshuur is gemaximeerd tot € 971 (prijspeil 2017). In gebieden waar de gemeente Amsterdam geen grondeigenaar is kunnen geen privaatrechtelijke (erfpacht) afspraken worden gemaakt om *niet*-marktconforme verhuurvoorwaarden te waarborgen. Voor die locaties is in het *'Actieplan meer middeldure huur 2017-2025'* aangekondigd dat wordt onderzocht in hoeverre het bestemmingplan als instrument kan worden ingezet. Zodra het bestemmingsplan (of eventueel een andere publiekrechtelijke regeling) beschikbaar is om *niet*-marktconforme voorwaarden langdurig af te dwingen (conform de ambitie en doelstelling van het *Actieplan meer middeldure huur 2017-2025*), geldt ook deze als toetsingscriterium voor de categorie middeldure huurwoningen.

een parkeervergunning. Wanneer nieuwbouw plaatsvindt in die delen van de stad waarin het parkeren middels een blauwe zone met ontheffingen geregeld is, zal de nieuwbouw uitgesloten worden van een ontheffing om in de blauwe zone te parkeren.

Beleidsregel 1: Alle nieuwbouw wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening.

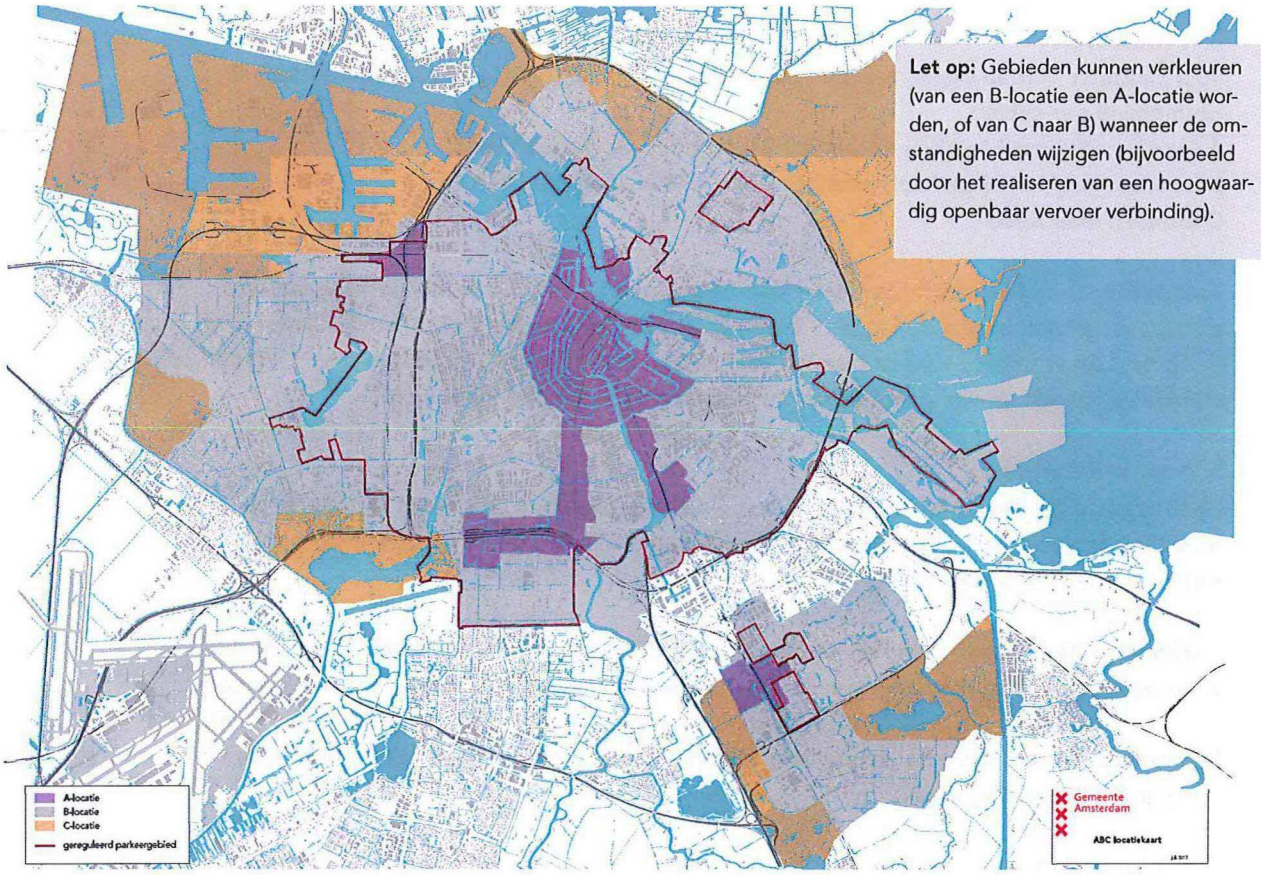
Toelichting
Het nieuwe beleid gaat in op het moment van de vaststelling van de Nota Parkeernormen en geldt voor alle nieuwbouw van zowel woningen, kantoren en voorzieningen. De uitsluiting van parkeervergunningverlening geldt ook voor nieuwbouw in gebieden die op dit moment nog geen betaald parkeren hebben. Nieuwbouwadressen in deze gebieden worden geregistreerd. Bewoners en werknemers van deze adressen komen bij invoering van betaald parkeren niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Bij nieuwbouw in die delen van de stad waar het parkeren door een blauwe zone met ontheffingen is geregeld is, is de nieuwbouw uitgesloten van een ontheffing om in de blauwe zone te parkeren.

Uitsluiting van nieuwbouw vindt plaats door instellen van een zogenoemd nulplafond. De gemeente heeft in de Parkeerverordening al de mogelijkheid parkeervergunninggebieden in te stellen met een zogeheten nulplafond. In deze (deel)vergunninggebieden worden geen bewonersvergunningen en geen bedrijfsvergunningen verstrekt. Gehandicaptenparkeervergunningen, mantelzorgvergunningen en bezoekersvergunningen worden wel uitgegeven.

Afwijking
De gemeente kan afwijken van de beleidsregel, indien er bij de nieuwbouw geen eis is voor parkeerplaatsen op eigen terrein is en de parkeerdruk in de buurt dit toelaat. Tevens geldt een uitzondering voor huurders van sociale huurwoningen die worden gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Voor hen blijft hun reeds geldige parkeervergunning van kracht.

Paragraaf 4: **De gebiedsindeling**

4.1: **Bij het toepassen van parkeernormen wordt de onderstaande gebiedsindeling gehanteerd:**



Afbeelding: gebiedsindeling parkeernormen met de ABC-locaties in beeld (A = paars, B = grijs, C = oranje)

Toelichting: De A-locaties (op het kaartje paars) kenmerken zich door een zeer goede OV-bereikbaarheid. Het uitgangspunt van de A-locaties zijn de NS-intercitystations (gebruik een voetnoot om de stations te benoemen). Het gebied rondom het station geldt als zeer goed bereikbaar. Werknemers van bedrijven gevestigd rondom een intercitystation hebben een goed alternatief voor de auto. Naast de gebieden rondom de NS-intercitystations zijn ook de binnenstad en de gebieden rondom de Rode Loper en rondom het metrostation Weesperplein aangewezen als A-locatie. Vanuit het perspectief van bewoners is er sprake van hoogwaardig openbaar vervoer (trein en metro) en zijn er veel verbindingen met de rest van de stad. Gedurende de hele dag is er een dienstregeling (ook 's avonds). In deze drukke binnenstedelijke gebieden wordt het autogebruik actief ontmoedigd door een lage maximumparkeernorm voor kantoren.

De B-locaties (op het kaartje grijs) hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

De C-locaties (op het kaartje oranje) bestaan uit Landelijk Noord, Driemond, het Havengebied en een aantal bedrijventerreinen en sportlocaties. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is minder goed dan in de rest van de stad. Bij nieuwbouwplannen in deze gebieden zal maatwerk nodig zijn.

Het kan zijn dat de gemeente eist dat het parkeren op eigen terrein opgelost wordt, maar ook het parkeren op straat kan een optie zijn.

Paragraaf 5: **Parkeernormen**

5.1: **Kantoren**

Voor kantoren worden alleen maximumparkeernormen gehanteerd volgens de onderstaande opsomming per gebied.
A-locaties: maximaal 1 parkeerplaats per 250m² bruto vloeroppervlak.
B-locaties: maximaal 1 parkeerplaats per 125m² bruto vloeroppervlak.
C-locaties: maatwerk

Toelichting: Ontwikkelaars krijgen een beperking opgelegd voor het aantal parkeerplaatsen dat zij per kantoor mogen aanleggen.[3] Er zijn geen plannen voor het realiseren van kantoren op C-locaties. Als er in de toekomst plannen voor nieuwe kantoren op C-locaties gemaakt worden zal afhankelijk van het gebied gekeken worden wat de maximumnorm moet worden.

5.2: **Voorzieningen**

Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies.

Toelichting: Bij de toetsing aan de hand van de kencijfers zal gebieds- en functiespecifiek gekeken worden of de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost of dat de parkeervraag op straat kan worden opgevangen. Indien de parkeervraag op straat wordt opgevangen zal aanvullend beoordeeld worden of de werknemers van de betreffende voorziening in aanmerking komen voor een parkeervergunning of niet.

5.3: **Woningen**

Bij het toetsen van nieuwbouwplannen wordt de onderstaande tabel gehanteerd.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	A-locaties		B-locaties		C-locaties	
	Minimum-parkeernorm	Maximum-parkeernorm	Minimum-parkeernorm	Maximum-parkeernorm	Minimum-parkeernorm	Maximum-parkeernorm
Vrije sector						
-Woningen tot 30 m² bvo	geen	1	0,1[3]	1		
-Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo	geen	1	0,3	1	Maatwerk	Maatwerk
-Woningen boven de 60 m² bvo	geen	1	0,6	1		
Sociale- en middeldure huur	geen	1	geen	1	Maatwerk	Maatwerk

Tabel: Parkeernorm bij nieuwbouwwoningen per type woning, voor bewoners (exclusief bezoek). Bewoners worden uitgesloten van parkeervergunningverlening. Bvo = bruto vloeroppervlak.

Toelichting: Bij de C-locaties wordt gebiedsspecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost of dat deze op straat kan worden opgelost. Verder wordt naar de beschikbare (openbare) ruimte gekeken en naar de actuele parkeerdruk op het maatgevende moment. Gezien de mindere openbaar vervoerbereikbaarheid van de C-locaties is het uitgangspunt bij de toetsing 1 parkeerplaats per woning. Hiervan kan, onderbouwd, naar boven en naar beneden worden afgeweken. Bij B-locaties kan de gemeente op verzoek van de ontwikkelaar de minimumparkeernorm met maximaal 20% verlagen wanneer de ontwikkelaar deelconcepten aanbiedt.

3 Bij projecten met minder dan 100 woningen wordt geen minimumparkeereis gesteld. De norm komt dan op 0,0 parkeerplaats per woning.

Uitzondering: bij kleine projecten waarbij de minimumnorm op 4 parkeerplaatsen of lager uitkomt geldt een standaard vrijstelling van de parkeernorm. Per project zal bepaald worden of de nieuwbouw wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening. Hierbij zal de parkeerdruk op het maatgevend moment en de beschikbare openbare ruimte bepalend zijn.

5.4: Transformatie

Bij transformatie worden de parkeernormen volgens de gegeven beleidsregels toegepast.

Toelichting: Bij de toetsing wordt de ontwikkeling volgens de voor de functie geldende parkeer normen beoordeeld om te zien wat de parkeervraag is van de nieuwe functie.

Uitzondering: Wanneer de fysieke situatie hiertoe aanleiding geeft kan van de geldende normen worden afgeweken. Deze afwijking kan zowel naar beneden (er zijn minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de norm voorschrijft) als naar boven (er zijn meer parkeerplaatsen op eigen terrein dan de norm voorschrijft) zijn. Wanneer er naar beneden wordt afgeweken zal de gemeente aangeven of het project wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening of niet. Bij de afweging om een functie uit te sluiten van vergunningverlening wordt gekeken naar de parkeerdruk op het moment en de parkeervraag in het kader van de transformatie.

Paragraaf 6: Afwijken van parkeernormen

Het college kan afwijken van de parkeernormering en vergunningverlening bij nieuwbouw, indien naar het oordeel van het college het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein bij een ontwikkeling op overwegende bezwaren stuit , en naar het oordeel van het college op andere geschikte wijze in de benodigde parkeerplaatsen wordt voorzien. Het college kan daarbij voorwaarden opnemen in de vergunning.

Toelichting: Overwegende bezwaren kunnen zijn dat het redelijkerwijs fysiek onmogelijk is of, uit verkeersveiligeidsoogpunt niet aanvaardbaar is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het realiseren van parkeerplaatsen elders dan op eigen terrein dient planologisch bestemd en voldoende verzekerd te zijn. Ook de samenhang met de ontwikkeling moet voldoende zijn geborgd. De parkeerplaatsen dienen op redelijke afstand van de functie te worden gerealiseerd. De richtlijnen van de Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) inzake de afstand tot de functie zijn hierbij maatgevend. Indien de ontwikkeling meerdere functies omvat kan in de afweging het gecombineerd gebruik van de parkeerplaatsen worden meegenomen mits ten behoeve van de woonfunctie het minimum aantal parkeerplaatsen is gegarandeerd, en dit vanwege bijvoorbeeld de verkeer aantrekkende werking van gecombineerd gebruik niet op bezwaren stuit. Parkeervergunningverlening is slechts mogelijk indien de parkeerdruk in de omgeving van de ontwikkeling dit toelaat, inclusief de parkeerdruk vanuit de nieuw te realiseren functie.

Paragraaf 7: Hardheidsclausule

Het college kan van de bepalingen opgenomen in dit beleid afwijken, voor zover de toepassing gelet op het belang dat deze regeling beoogt te beschermen, zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Paragraaf 8: Toepassingsbereik en inwerkingtreding

8.1: De Nota Parkeernormen is van toepassing op een vergunning aanvraag omgevingsrecht die is ingediend, en alle ontwikkelingen waarvoor de eerste grondprijsovereenkomst wordt vastgesteld, na de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen.

8.2: Inwerkingtreding

De Nota Parkeernormen treedt in werking op 1 juli 2017.

BIJLAGE 2 – Sociale huurwoning

Sociale huurwoning

Woningen met een huur onder de liberalisatiegrens (€ 710,68 in 2016) behoren tot de sociale of reguleerde huursector. Voor deze woningen mag de huur niet hoger zijn dan het bedrag dat redelijk wordt geacht op basis van het puntensysteem voor huurwoningen (woningwaarderingsstelsel) is de maximale huurprijsgrens.
De overheid stelt jaarlijks het percentage vast waarmee deze huren mogen stijgen.

Wat bepaalt of een woning sociale huurwoning is of niet?

De aanvangshuur (de huur die in het huurcontract staat) ligt op of onder de liberalisatiegrens. Dat is kale huur, dat wil zeggen zonder servicekosten, gas, elektra en dergelijke.
Het kan voorkomen dat een zittende huurder door de jaarlijkse huurverhogingen een huur heeft gekregen boven de liberalisatiegrens, mits de huur niet hoger is dan de maximale huurprijs volgens het puntensysteem. De woning is dan nog steeds een sociale huurwoning.

Woningcorporaties moeten per 1-1-2016 ten minste 90% van de vrijkomende sociale huurwoningen toewijzen aan de doelgroep, dat wil zeggen mensen met een inkomen tot € 39.874,-. Ten minste 80% van de vrijkomende sociale huurwoningen moeten worden toegewezen huishoudens met een inkomen tot € 35.739,-.
Huishoudens met recht op huurtoeslag moeten in principe een woning toegewezen krijgen met een huur onder de aftoppingsgrenzen van € 586,68 en € 628,76 (voor 95% van de gevallen = passendheidsnorm). Woningcorporaties hebben derhalve 5% speelruimte.

Maximale huur

Wat een verhuurder voor een sociale huurwoning mag vragen, wordt bepaald door het aantal WWS-punten. Het aantal punten bepaalt de maximum toegestane huurprijs.

Particuliere ontwikkelaars

Het realiseren van sociale huurwoningen is geen alleenrecht voor woningcorporaties. Ook particuliere ontwikkelaars kunnen deze realiseren en exploiteren. Soms leidt dit wel tot onduidelijkheden of discussies. Omdat particuliere ontwikkelaars in veel gevallen in de details het wat anders regelen dan corporaties.

Zo was er discussie met Bouwinvest over de sociale huurwoningen op het Stadionplein (met name voor ouderen). Discussie was daarbij hoe die woningen voor bepaalde ouderen wel bereikbaar zijn als bewoners geconfronteerd worden met een inkomensdaling. Na een gesprek hierover heeft Bouwinvest toegezegd in specifieke gevallen bereid te zijn de kale huurprijs te verlagen zodat de rekenhuur onder de liberalisatiegrens komt te liggen en bewoners dan toch in aanmerking komen voor huurtoeslag (bij particuliere verhuur gelden geen aftoppingsgrenzen).

(Rekenhuur = de kale huur plus enkele subsidiabele servicekosten, zoals kosten voor de lift, verlichting, schoonmaakkosten en dergelijke).

Woonvergunning

Als iemand een sociale huurwoning gaat bewonen (dus met een huur tot € 710,68) of als eigenaar een koopwoning verhuurt tot hetzelfde bedrag, of de eigenaar iemand gratis laat wonen, dan is in Amsterdam een woonvergunning verplicht. De woningcorporaties verlenen zelf de woonvergunningen, de gemeente aan particulieren. Voor onzelfstandige woningen is geen woonvergunning vereist.

De woonvergunning is niet meer dan een beslissing van de gemeente dat iemand in een bepaalde woning mag gaan wonen.

Ook hier was laatst in Zuid discussie over met betrekking tot het gebouwde Woenstduinstraat-complex. Indien een woning evident geen sociale huurwoning is, is het beleid van de gemeente om dan geen woonvergunning af te geven. Omdat de gemeente een anterieure overeenkomst had afgesloten met de eigenaar van de woningen met als afspraak dat hij de woningen voor tien jaar als sociale huurwoning zal gaan verhuren, heeft de gemeente in dat geval alsnog de benodigde woonvergunningen verleend.

BIJLAGE 3 – Oude parkeernormen

Overzicht van de parkeernormen 2016

Oude normen	A-locaties	B-locaties	C-locaties
Kantoren	Minimaal 1: 250 m² bvo Maximaal 1:250 m² bvo	Minimaal 1:125 m² bvo Maximaal 1:125 m² bvo	Maatwerk
Voorzieningen	Maatwerk		
Transformatie van bestaande panden	Maatwerk		

bvo = bruto vloeroppervlak.

Oude normen	Centrum	Noord	West	Nieuw-West	Zuid	Zuidoost
Vrije-sectorwoningen	Geen minimum-norm Maximaal 0,5 pp/pw	Minimaal 1 pp/pw Geen maxi-mum	Minimaal 0,6 pp/pw Maximaal 0,9 pp/pw	Minimaal 1 pp/pw Geen maxi-mum	Minimaal 1 pp/pw Geen maxi-mum	Minimaal 1 pp/pw Geen maxi-mum
Sociale huurwoningen	Geen minimum-norm Maximaal 0,5 pp/pw	Minimaal 0,5 pp/pw Geen maxi-mum	Minimaal 0,4 pp p/w Maximaal 0,6 pp/pw	Minimaal 0,7 pp/pw Geen maxi-mum	Minimaal 0,7 pp/pw Geen maxi-mum	Minimaal 0,5 pp/pw Geen maxi-mum
Studentenwoningen	Geen minimum-norm Maximaal 0,5 pp/pw	Minimaal 0,1 pp p/w Geen maxi-mum				

pp p/w = parkeerplaats per woning.

Oude normen stadsdeel Oost

Parkeernormen per gebied in Oost

	Gebied 1a	Gebied 1b	Gebied 2	Gebied 3
Categorie	Maximum normen	Bandbreedte	Bandbreedte	maatwerk
Sociale huur	0,5	0,5 - 1	0,7 - 1	maatwerk
Middeldure huur of middeldure koop	0,7	0,7 - 1	0,9 – 1,4	maatwerk
Dure huur en koop	1	0,9 – 1,5	1 - 2	maatwerk
Serviceflat/ aanleunwoning	0,2	0,2 – 0,6	0,2 – 0,6	maatwerk
Kamerverhuur	0,15	0,15 – 0,6	0,15 – 0,6	maatwerk

Definities:

Sociale huur: huur onder liberalisatiegrens.

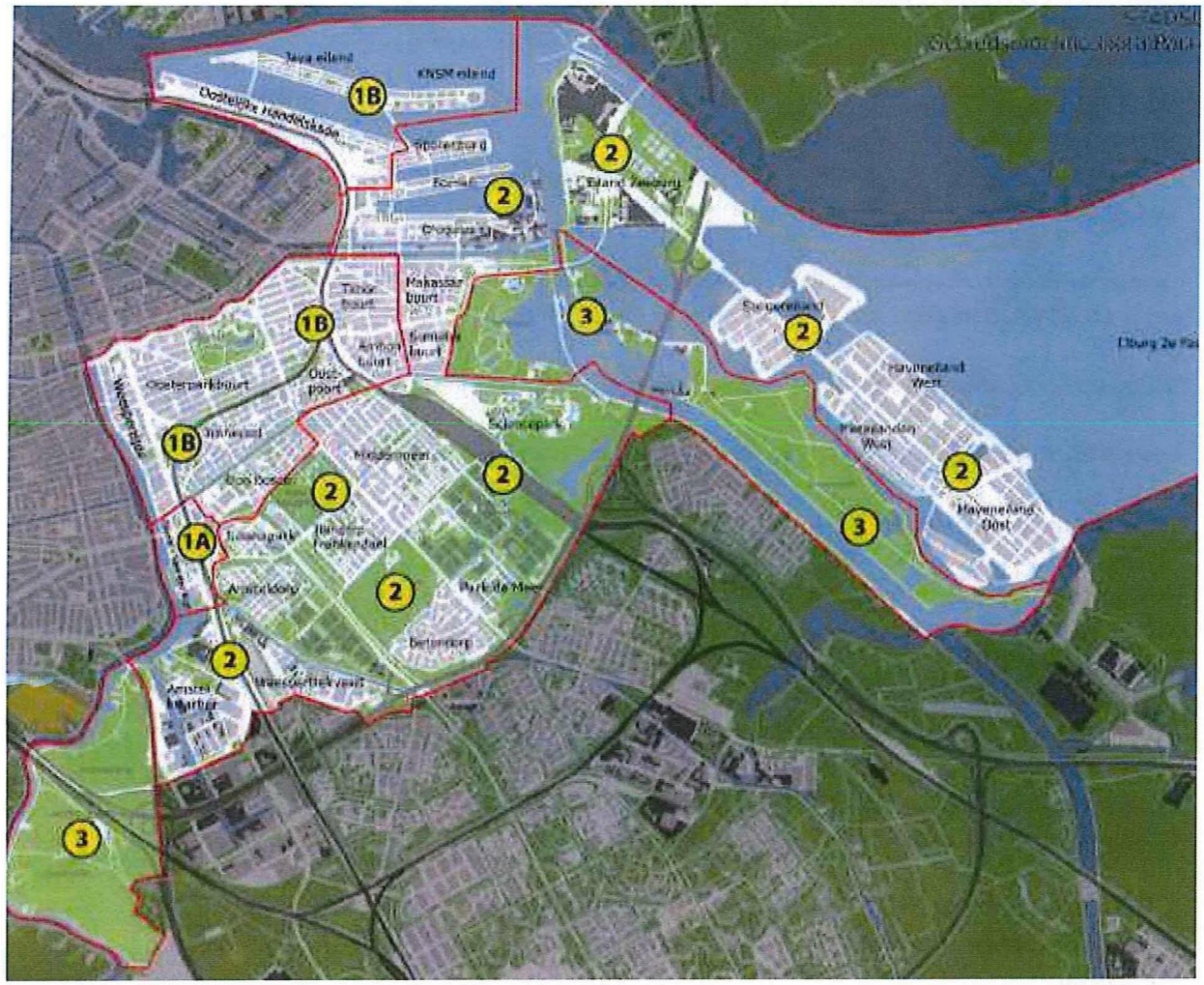
Middeldure huur en middeldure koop: huur van liberalisatiegrens tot en met € 950,-.
Koopprijs onder de € 260.000,-.

Dure huur en koop: huur boven de € 950,- en koopprijs boven de € 260.000,-.

Serviceflat/aanleunwoning: zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen.

Kamerverhuur: verhuur onzelfstandige woningen en studentenwoningen.

Onderstaande kaart is een gebiedsindeling van stadsdeel Oost. Gebied 1a is de omgeving van het Amstelstation. Gebied 1b is onder andere de Weesperzijdestrook, Oosterparkbuurt, Transvaalbuurt en de Oostelijke Handelskade. Gebied 2 is het grootste gedeelte van het overig bebouwde deel van stadsdeel Oost. Gebied 3 zijn gebieden met diverse karakters en functies.



BIJLAGE 4 – **Bronverwijzingen**

Verwijzingen (alfabetisch)

Afspraken op Hoofdlijnen (2015), Gemeente Amsterdam
Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid (2015), Gemeente Amsterdam

Beleidsregel bijzondere omstandigheden zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Verordening Amsterdamse Middensegment Hypotheek (2004).
Beleidsregel Parkeernormen Deventer 2013 (2013), Gemeente Deventer
Bouwen aan de Stad II (2014), Gemeente Amsterdam

Creatief parkeren in Nieuw-West. Nota Parkeernormen. Uitwerking Parkeerbeleidsplan 2012-2020, versie 1.0 (2012), Gemeente Amsterdam, stadsdeel Nieuw-West

Duurzaam Amsterdam (2015), Gemeente Amsterdam

Koers 2025. Ruimte voor de stad (2016), Gemeente Amsterdam

Locatiebeleid Amsterdam (2008)

Nota parkeernormen Centrum 2013 (2013) Gemeente Amsterdam, stadsdeel Centrum
Nota Parkeernormen Deventer 2013 Auto en Fiets (2013), Gemeente Deventer
Nota Parkeerbeleid stadsdeel Oost 2012 (2012), Gemeente Amsterdam, stadsdeel Oost
Nota Parkeernormen Den Haag (2011), Gemeente Den Haag
Nota Parkeernormen stadsdeel Oost 2011, conceptversie (2011),Gemeente Amsterdam, stadsdeel Oost

Onderzoek Parkeerbehoefte Zuidas (2014), Ecorys
Overspannen of ontspannen? (2015), WOON Amsterdam

Parkeernota 2012-2020 (2012), Gemeente Amsterdam, stadsdeel West *Parkeernota Zuidoost 2008* (2008), Gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuidoost *Parkeerverordening* (2013), Gemeente Amsterdam
Parkeren en ruimtelijke ordening. Een wereld te winnen (2014), Kennisplatform Verkeer en Vervoer, KpVV
Parkeren in Beweging. Parkeerplan Rotterdam 2015-2018, consultatieversie (2015), Gemeente Rotterdam
Parkeren in Zuid. Nota Parkeren 2011, geactualiseerde versie 2014 (2014), Gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuid
Parkeren op maat stadsdeel Noord (2012)

Ruimte voor de Stad. Ontwikkelstrategie Amsterdam 2025 (2015), Gemeente Amsterdam

Stad in Balans. Startdocument (2015), Gemeente Amsterdam
Strategische Kennisagenda. Transformatie & Verdichting (2015), Gemeente Amsterdam
Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam (2015), Gemeente Amsterdam

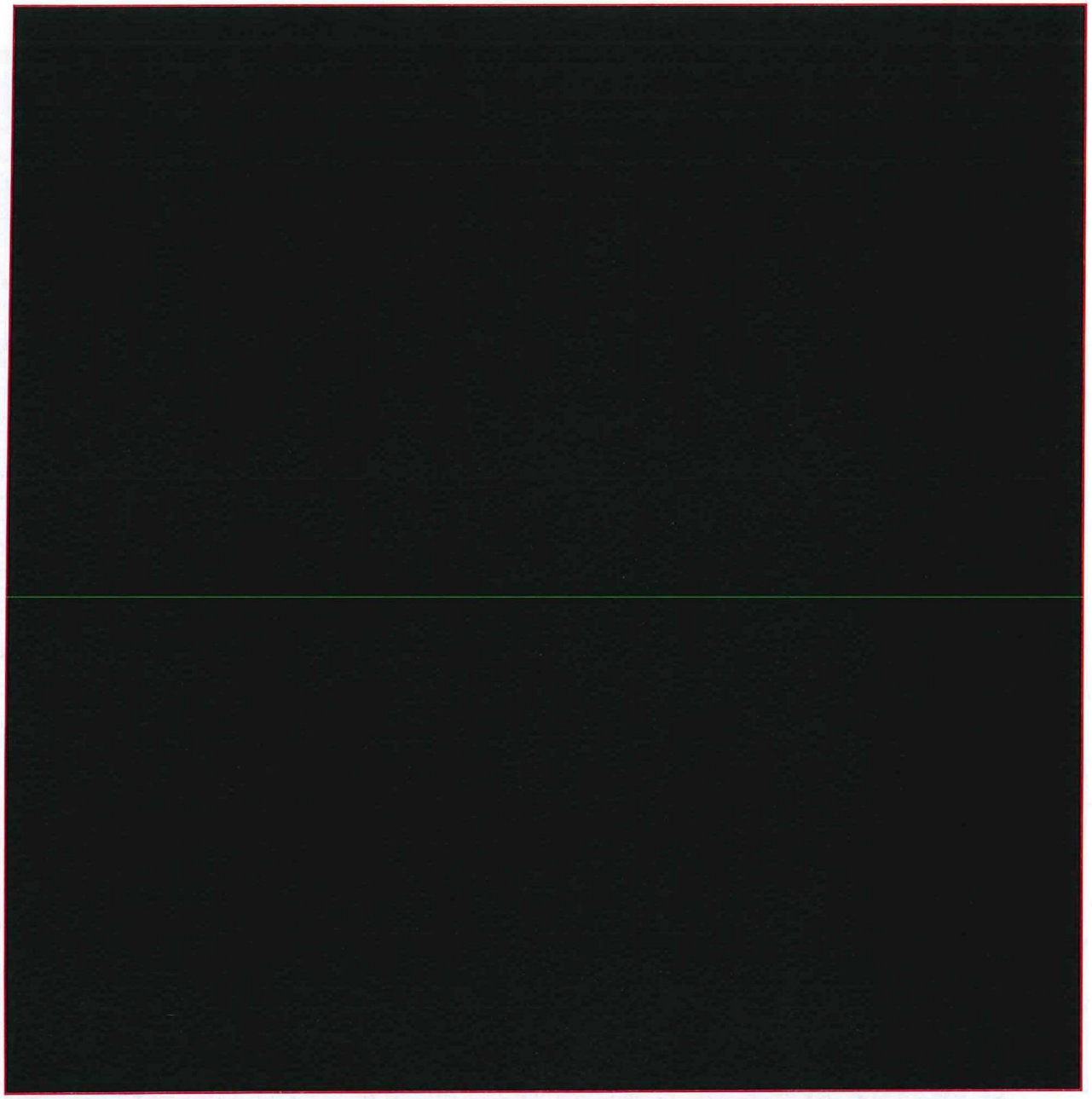
Toetsingskader Noodzaak Gebouwd Parkeren (2004)

Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), Gemeente Amsterdam

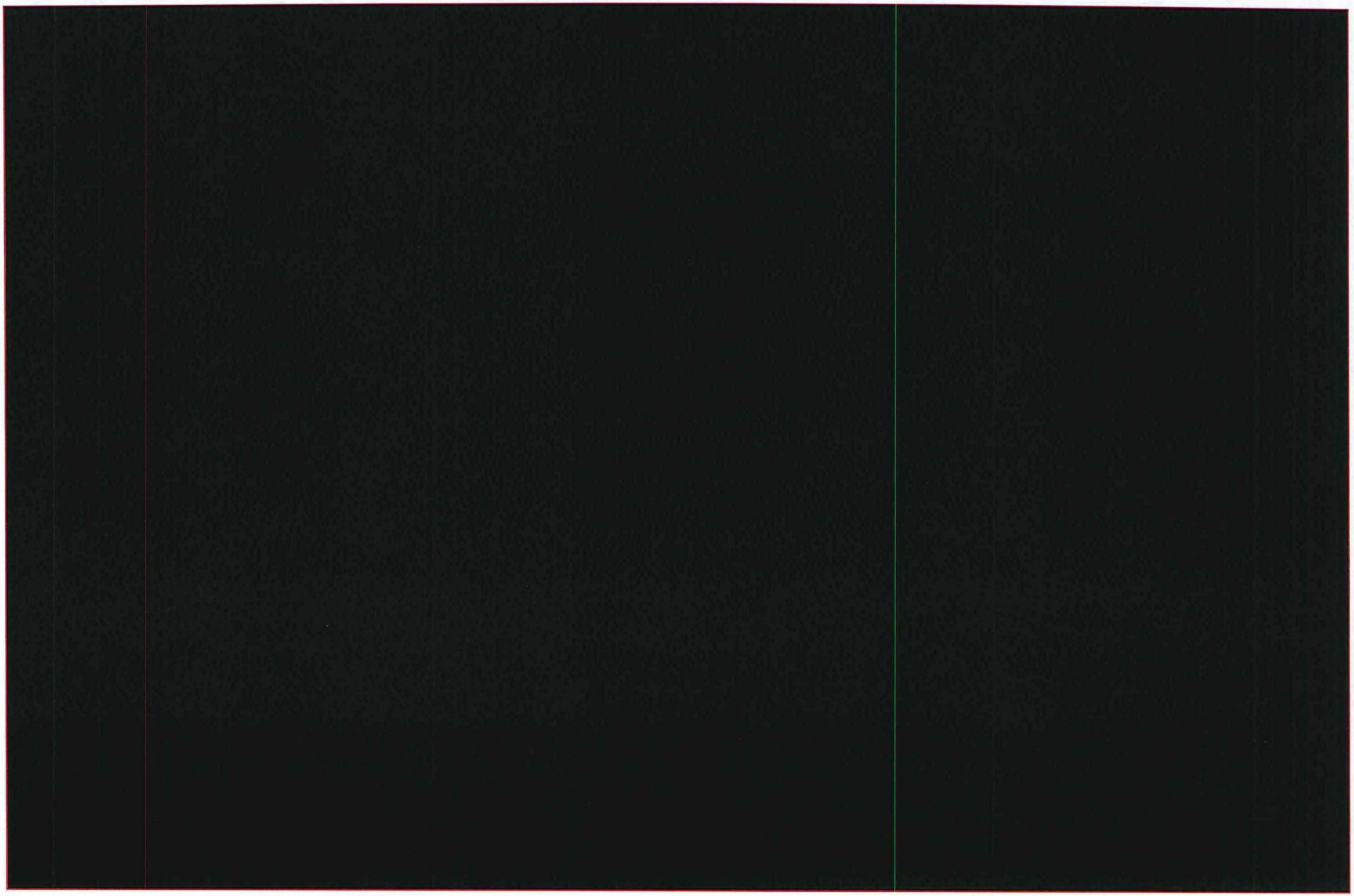
Verordening Parkeerbelastingen (2016), Gemeente Amsterdam


ARIONIS

Inputparameters taxatie



BASEVALUE



Rekenbladen

