Gemeente Amsterdam

Conceptversie

Nota Parkeernormen Auto



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** 13

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

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

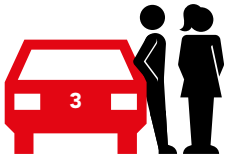
Bijlagen 36

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** 39
Paragraaf 5: **Parkeernormen** 40
Paragraaf 6: **Afwijken van parkeernormen** 41
Paragraaf 7: **Hardheidsclausule** 41
Paragraaf 8: **Toepassingsbereik en inwerkingtreding** 41

BIJLAGE 2 – **Sociale huurwoning** 42

BIJLAGE 3 – **Oude parkeernormen** 44

BIJLAGE 4 – **Bronverwijzingen** 46



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

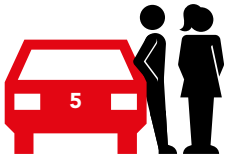
De balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid is een gezamenlijke doel van de gemeente, investeerders en ontwikkelaars. De gemeente bepaalt de kaders, investeerders en ontwikkelaars vullen deze per bouwproject in. Rondom NS-intercitystations en in het centrum van de stad wordt reizen met het OV voorop 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 huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.**
   Door geen minimumparkeernorm te stellen hebben woningcorporaties en andere ontwikkelaars van sociale huurwoningen de keuze of zij parkeerplaatsen op eigen terrein te maken of niet. Ook voor de nieuwbouw van sociale 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 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 en sociale huurwoningen.
   - *Sociale huurwoning* – woningen met een huur onder de liberalisatiegrens.[1]
   - *Vrije sectorwoning* – koopwoningen of woningen met een huur boven de liberalisatiegrens.
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).

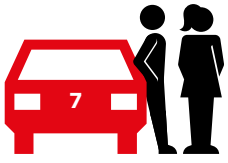
Sloop/nieuwbouw en nieuwbouw
Sloop/nieuwbouw: als een pand wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd.
Nieuwbouw: als een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing.

Transformatie
Er 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.

Bruto vloeroppervlak
Voor het bepalen van het bruto vloeroppervlak (bvo) geldt de NEN-norm[2]. 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.

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





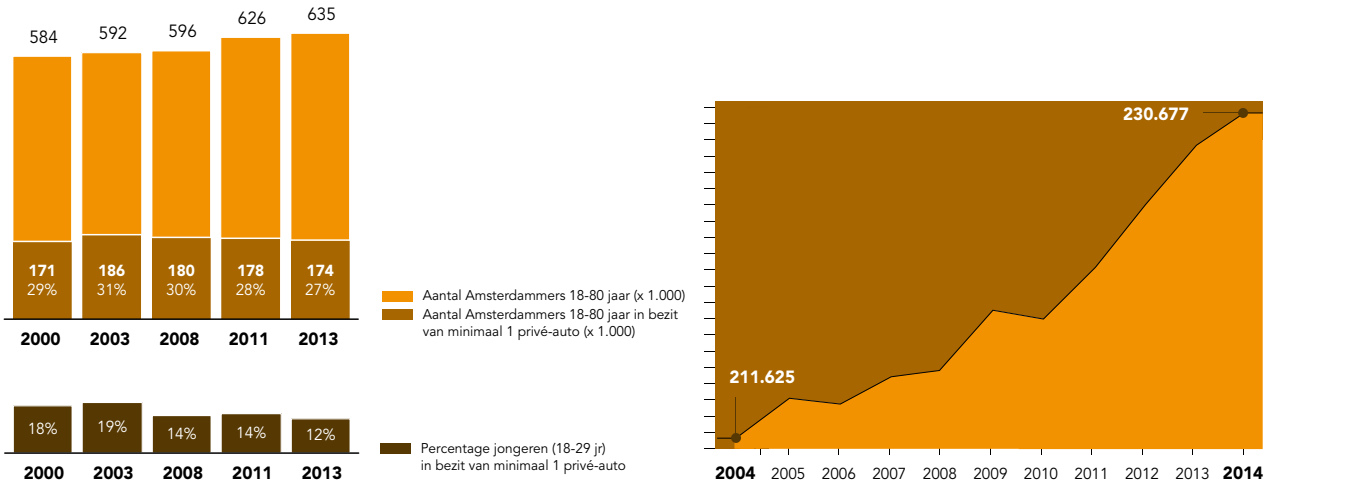
Jan van den Haenstraat in Amsterdam West.

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.[3]

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.

3 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.

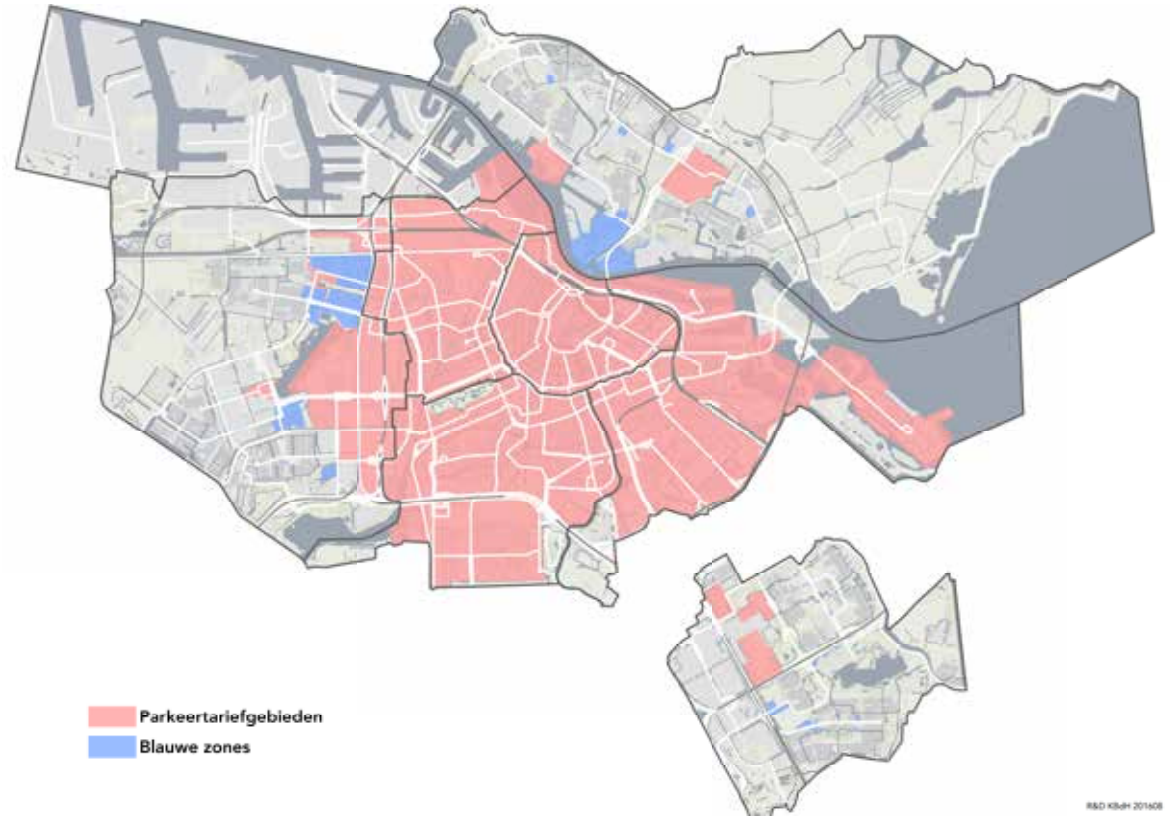
§ 1.2 Parkeernormen en openbare ruimte

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.[4] 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:

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 vind 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.

4 Bron Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid.



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.

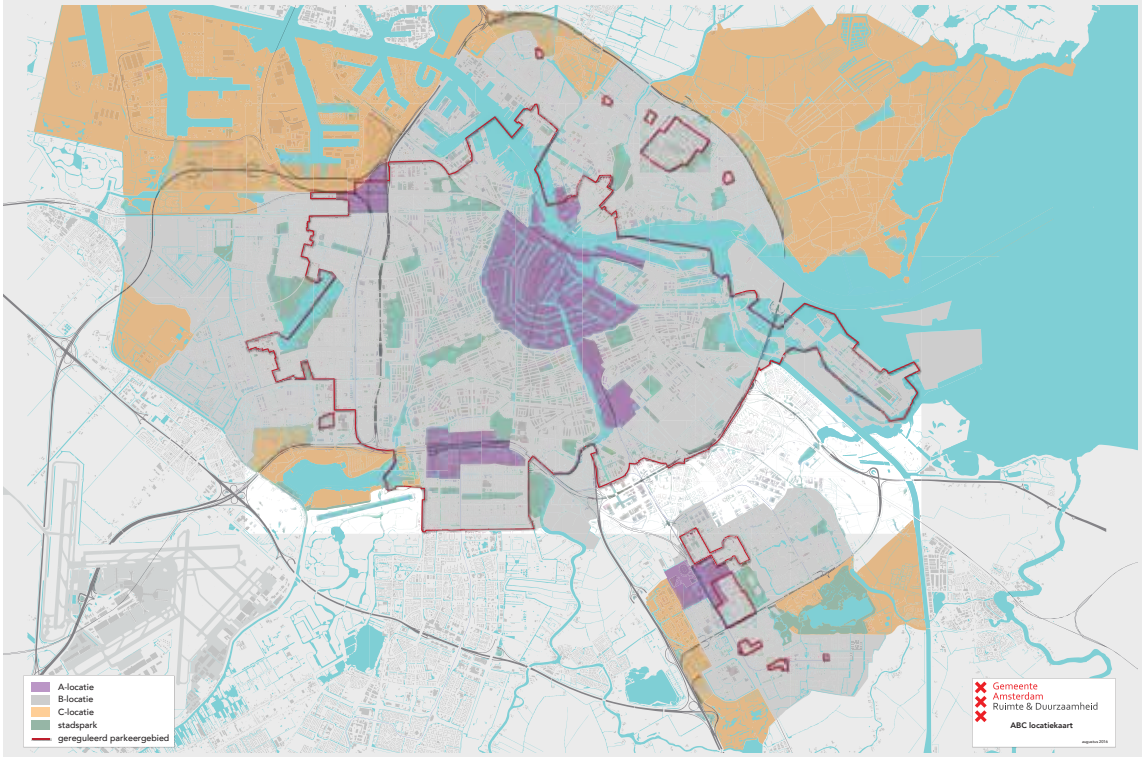
Autodelen
De huidige omvang van autodelen in Amsterdam is beperkt (ongeveer 1,4% van alle personenauto's in de stad zijn deelauto's)[5] en vertoont een bescheiden groeipotentie. Alleen klassiek autodelen (o.a. Greenwheels en Connectcar, met vaste parkeerplaats) leidt aantoonbaar tot minder autobezit 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.

5 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.



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. Gebieden die dicht bij een intercitystation[6] zijn als A-locatie aangemerkt. Ook de binnenstad van Amsterdam en de Wibautas zijn als A-locatie geclassificeerd. In deze gebieden schrijft de gemeente alleen een maximumparkeernorm voor.

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.


Uit
P+R Uit
Uit
uwv
Gebouw
Gebouw
Gebouw C
17



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.

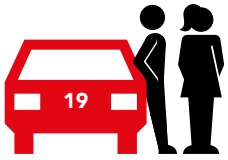
In de visie Zuidas is gesteld dat gezien de drukte van belang is, om voor de nieuwbouw strikt vast te houden aan de norm van één parkeerplaats op 250 m² bvo. Bij uitbreiding van bestaande kantoren wordt de beschikbare parkeercapaciteit meegenomen en is alleen uitbreiding van de parkeercapaciteit toegestaan 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 straal van 800 meter rondom de NS-intercitystations. Dit levert discussies op omdat de grens dwars door gebouwen heen loopt. Met een gedetailleerde kaart wordt deze onduidelijkheid opgeheven. 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.

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.

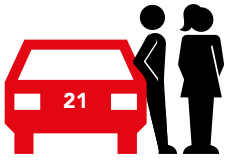
Toelichting
Bij de toetsing aan de hand van de kencijfers wordt gebieds- en functiespecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost, of dat de parkeervraag op straat mogelijk is. Bij opvang van de parkeervraag op straat, wordt aanvullend beoordeeld of de werknemers van de betreffende 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. Op basis van het parkeerbeleid komt de school (wanneer er geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn) in aanmerking voor twee parkeervergunningen. De parkeerdruk in de buurt ligt overdag rond de 85%. De gemeente stelt geen minimumparkeernorm voor de school.

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.

§ 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.

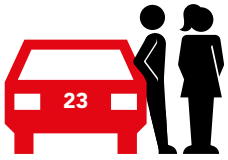
Van de ruim 30.000 tot en met 2020 te realiseren woningen ligt ruim 70% in gebieden met parkeerregulering.

§ 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 en sociaal, en is 0,1 per woning. Deze bezoekersparkeerplekken realiseert de gemeente. Dit zal vaak op straat gebeuren. In sommige gevallen regelt de gemeente bezoekersparkeren in gebouwde voorzieningen.

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 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.

Uitzondering: Bij kleine projecten voor vrije sectorwoningen op B- of C-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) en sociale huurwoningen.
- Geen minimumparkeernorm voor alle woningtypen, vrije sectorwoningen (koop en huur) en sociale huurwoningen. De minimumparkeereis is daarmee gelijk aan nul.
- Geen parkeervergunning voor bewoners bij nieuwbouw van alle woningtypen, vrije sectorwoningen (koop en huur) 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) 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 huurwoningen, geen minimumparkeernorm.
- In gereguleerd gebied geldt bij nieuwbouw van alle woningtypen (vrije sectorwoningen 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.

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 anders dan op maaiveld.

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.


Edenville in Amsterdam Zuidoost.

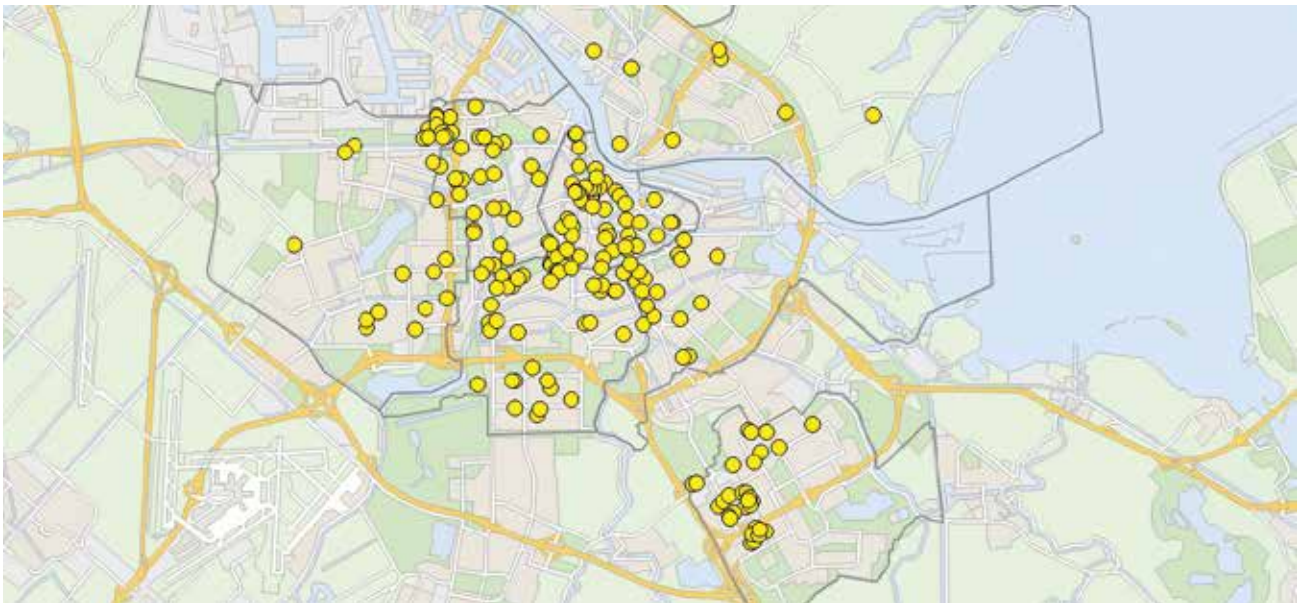


Studentenappartementen in het complex Blue-Gray, een voormalig kantoorpand aan de Meibergdreef. Amsterdam Zuidoost.

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 een beschrijving onder welke omstandigheden de gemeente kan afwijken van de parkeernormen.

§ 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 leid 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.

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.

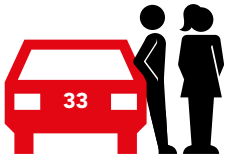
Bij het regelen van parkeren In het bestemmingsplan hoeven sinds 2014 geen exacte normen voor parkeren te worden opgenomen. Door een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro) bestaat sinds 1 november 2014 de mogelijkheid om in het bestemmingsplan een verwijzing 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 er de gemeente geen parkeernormen kan afdwingen wordt bij nieuwbouw parkeervergunningverlening uitgesloten!

§ 8.3 Invulling hiaten na 1 juli 2018

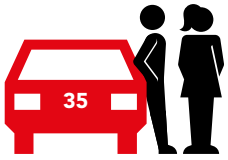
Zoals in de vorige paragraaf aangegeven kan voor gebieden waar na 1 juli 2018 geen bestemmingsplan met een adequate parkeerregeling is vastgesteld na die datum het parkeerbeleid in principe niet worden toegepast. Om ook hier de parkeernormen te kunnen toepassen is een herziening van de betreffende bestemmingsplannen 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, beslissen 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 Wat 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]
vrije sectorwoning koopwoningen of woningen met een huur boven de liberalisatiegrens.

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

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.

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

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

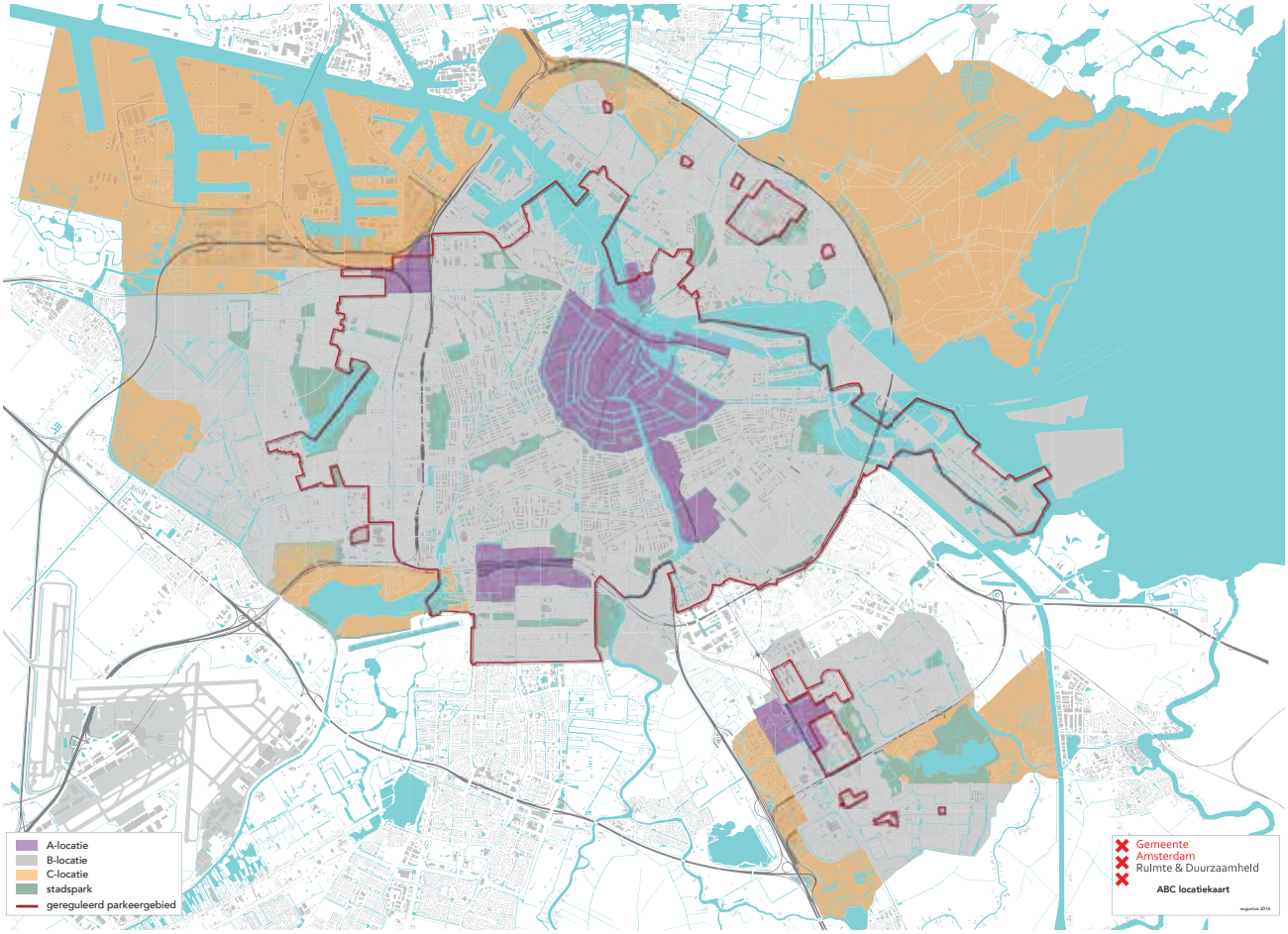
Toelichting: Bij het realiseren van nieuwbouw moet ten behoeve van het parkeren van auto's ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel het daarbij behorend onbebouwde terrein dat als parkeerterrein is bestemd. De maatvoering van de parkeerplaatsen moet voldoen aan de gangbare richtlijnen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

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. Gebieden die dicht bij een intercitystation[2] zijn als A-locatie aangemerkt. Ook de binnenstad van Amsterdam en de Wibautas zijn als A-locatie geclassificeerd. In deze gebieden schrijft de gemeente alleen een maximumparkeernorm voor.

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.

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

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 wat 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 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.

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.

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

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**

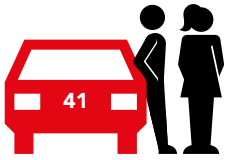
Het college kan van de bepalingen opgenomen in dit beleid afwijken, voor zover de toepassing gelet op het belang dat deze regeling beoogt te beschermen, zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

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 een door de Gemeenteraad te bepalen tijdstip.



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

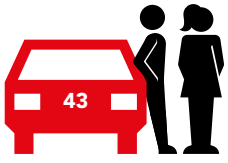
Wat een verhuurder voor een sociale huurwoning mag vragen, wordt bepaald door het aantal WWS-punten. Het aantal punten bepaalt de maximum toegestane huurprijs.

Particuliere ontwikkelaars

Het realiseren van sociale huurwoningen is geen alleen recht 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 € 710,69) of al een 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 op een bepaalde woning mag gaan wonen.
Ook hier was laatst in Zuid discussie over met betrekking tot het gebouwde Woenstduinstraatcomplex. 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 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

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

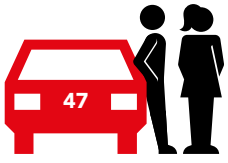
Parkeernota 2012-2020 (2012), Gemeente Amsterdam, stadsdeel West
Parkeernota Zuidoost 2008 (2008), Gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuidoost
Parkeerverordening (2013), Gemeente Amsterdam
Parkeren en ruimtelijke ordening. Een wereld te winnen (2014),
Kennisplatform Verkeer en Vervoer, KpVV
Parkeren in Beweging.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

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

Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), Gemeente Amsterdam

Verordening Parkeerbelastingen (2016), Gemeente Amsterdam


47

