Nota Parkeernormen Auto & Fiets, stadsgebied Weesp

Gemeente Amsterdam

Samenvatting

De gemeente Amsterdam stelt nieuwe parkeernormen auto en fiets voor stadsgebied Weesp op. Dit wordt gedaan omdat de oude parkeernormen niet eenduidig waren. Er werd verwezen naar specifieke CROW-kencijfers uit 2021 maar ook naar de vigerende CROW-kencijfers wat op dit moment de kencijfers uit 2024 zijn, terwijl er tabellen uit een eerdere versie werden gebruikt in de publicatie online. Dat zorgde voor verwarring.

In oktober 2021 heeft de gemeenteraad van de gemeente Weesp de Omgevingsvisie Weesp 2050 vastgesteld. Het is belangrijk dat de parkeernormen een bijdrage leveren aan de doelen en uitgangspunten uit de omgevingsvisie. De nieuwe parkeernormen doen dit en zorgen ervoor dat er bij nieuwbouwontwikkelingen genoeg ruimte overblijft voor doelen zoals vergroening, ruimte voor voetgangers en fietsers. Daarnaast zorgen deze keuzes dat het mogelijk blijft om ook betaalbare nieuwe koop- en huurwoningen te bouwen in Weesp en Driemond. Naast de doelen en uitgangspunten uit de Omgevingsvisie Weesp hebben ook de laatste inzichten van het CROW bijgedragen aan het opstellen van de nieuwe normen.

De belangrijkste uitgangspunten in dit beleidsstuk:

1) Er wordt een nieuwe gebiedsindeling gehanteerd. De gebiedsindeling past bij de stedenbouwkundige structuur en toekomstige ontwikkeling van stadsgebied Weesp.
2) De autoparkeernorm voor woningen en voorzieningen is aangepast naar de laatste inzicht van het CROW en de doelen uit de omgevingsvisie Weesp 2050. Daarnaast zijn er nog maar 2 woningcategorieën.
3) In gebied 1,2,3 & 4 moet de autoparkeernorm worden gerealiseerd op eigen terrein. Alle nieuwbouwadressen worden daarnaast uitgesloten van parkeervergunning verlening. Dat betekent dat er geen vergunningen worden uitgegeven aan nieuwe adressen waar een fiscaal regime van kracht is. Op plekken waar geen fiscaal regime van kracht is maar in de toekomst wel, worden in de toekomst ook geen vergunningen afgegeven.
4) Voor Weespersluis wordt vastgehouden aan de al eerder gemaakte afspraken over parkeernormen voor woningen in de SUOK (Samenwerkings- en Uitvoeringsovereenkomst Bloemendalerpolder).
5) Voor fietsparkeernormen wordt grotendeels aangesloten bij de bestaande nota parkeernormen fiets Amsterdam. Het gehele stadsgebied Weesp kan voor voorzieningen aansluiten bij de normen voor zone 2 uit die nota. Voor woningen wordt aangesloten bij de bergingseis uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (het bouwbesluit) en wordt een gelijkwaardig alternatief in de vorm van een gemeenschappelijke fietsenstalling mogelijk gemaakt.

De nieuwe regels zullen niet met terugwerkende kracht gelden voor al gemaakte afspraken in lopende ontwikkelingen.

Inhoudsopgave

Samenvatting **2**

1 Inleiding **4**
1.1 Inhoud van het beleidsstuk parkeernormen auto en fiets stadsgebied Weesp 4
1.2 Aanleiding voor nieuwe parkeernormen in stadsgebied Weesp 4
1.3 Doel van de parkeernormen in dit beleidsstuk 5
1.4 Juridisch kader 6
1.5 Gevolgen van nieuwe parkeernormen auto en fiets in stadsgebied Weesp 6

2 Onderbouwing nieuwe autoparkeernormen stadsgebied Weesp **7**
2.1 Relatie autoparkeernormen, openbare ruimte en mobiliteit 7
2.2 Relatie autoparkeernormen en woningbouwopgave 8
2.3 Gestelde ambities omgevingsvisie vragen om aanpassing beleid 9

3 Beleidsregels autoparkeernormen Stadsgebied Weesp **10**
Beleidsregel 1: Bij het toepassen van de autoparkeernormen wordt de volgende gebiedsindeling gehanteerd 11
Beleidsregel 2: Alle nieuwbouw in de gebieden 1,2,3 & 4 wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening 13
Beleidsregel 3: Autoparkeernormen voor woningen 14
Beleidsregel 4: Autoparkeernorm voor voorzieningen 17
Beleidsregel 5: autoparkeernormen bij transformatie 20
Beleidsregel 6: fietsparkeernormen bij woningen en voorzieningen 21

1 Inleiding

1.1 Inhoud van het beleidsstuk parkeernormen auto en fiets stadsgebied Weesp

Het beleidsstuk parkeernormen auto & fiets stadsgebied Weesp (verder: dit beleidsstuk) bevat beleidsregels, waaronder autoparkeernormen, fietsparkeernormen en aanvullende eisen waaraan aanvragen voor een omgevingsvergunning op het onderdeel parkeren in stadsgebied Weesp worden getoetst. De beleidsregels en parkeernormen vormen samen de kaders voor de hoeveelheid en de locatie van parkeerplekken voor auto's en fietsen die worden geëist bij nieuwbouw en transformatie.

In hoofdstuk 2 wordt op basis van CROW-kencijfers en enkele relevante beleidskaders een onderbouwing gegeven voor de nieuwe voorgestelde autoparkeernormen. In hoofdstuk 3 worden de nieuwe gebiedsindeling en beleidsregels gepresenteerd voor zowel woningen als voorzieningen voor auto's en fietsen in stadsgebied Weesp.

1.2 Aanleiding voor nieuwe parkeernormen in stadsgebied Weesp

Tot 2024 had de voormalige gemeente Weesp een eigen nota parkeernormen. Nadat een verzamelbesluit is genomen voor het samenvoegen van regelgeving van Weesp en Amsterdam in 2024, werd Weesp aangemerkt als C-locatie in de vigerende nota autoparkeernormen van Amsterdam. In de praktijk betekende dit een ruime bandbreedte, waarbij de oude 'Weespse' normen als uitgangspunt werden genomen. De voormalige Parkeernormennota Weesp die als uitgangspunt werd genomen, verwees naar verschillende CROW-kencijfers (zie kader hieronder). Dit zorgde ervoor dat er geen eenduidige nota met beleidsregels en parkeernormen was, wat betekende dat nieuwbouwprojecten in Weesp en Driemond juridisch kwetsbaar waren. Met dit beleidsstuk zijn de auto- en fietsparkeernormen niet alleen geactualiseerd, maar wordt ook gezorgd voor overzicht en eenduidigheid.

Autoparkeernormen en het CROW
Kennisplatform CROW ontwikkelt en publiceert kennis over infrastructuur en mobiliteit in de fysieke leefomgeving. Die kennis is beschikbaar via de online kennisbank, in richtlijnen en handreikingen. Eén van de producten van het CROW is publicatie 744: Parkeerkencijfers 2024 – Basis voor parkeernormering.

Parkeerkencijfers zijn bedoeld om globaal uit te kunnen rekenen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij nieuw te bouwen woningen of andere voorzieningen. Deze kencijfers kunnen helpen om een goede autoparkeernorm te maken, die aansluit op de lokale situatie. Daarbij geeft het CROW aan dat het raadzaam is om ook lokale kennis in de norm te verwerken.
In de publicatie van 2024 is voor de parkeerkencijfers voor woningen een indeling gemaakt op basis van de grootte (bvo) van de woning. Daarmee is afgestapt van de indeling naar prijsklasses die tot 2021 gebruikt werd. Bij die indeling is gekeken naar onderscheidende grenswaarden voor het gemiddelde landelijke autobezit. Dit betekent dat de kencijfers niet goed te vergelijken zijn met de kencijfers uit 2021. Omdat in het oude parkeerbeleid van Weesp wordt verwezen naar zowel de CROW-kencijfers uit 2021 als naar de 'vigerende CROW-kencijfers' (op dit moment die uit 2024), is niet goed te zeggen wat nu de geldende autoparkeernorm is die wordt afgeleid van een kencijfers van het CROW.

1.3 Doel van de parkeernormen in dit beleidsstuk

In oktober 2021 heeft de gemeenteraad van de gemeente Weesp de Omgevingsvisie Weesp 2050 vastgesteld. Deze visie bevat een integrale en strategische visie en keuzes voor de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving van Weesp. De keuzes die zijn vastgesteld in de omgevingsvisie zijn leidend voor onder andere het mobiliteitsbeleid in Weesp, waaronder de autoparkeernormen voor auto's en stallingsnormen voor fietsen. De autoparkeernormen leveren een bijdrage aan het realiseren van de keuzes uit de omgevingsvisie Weesp 2050.

In het oude parkeerbeleid van Weesp zijn de normen zo goed als beleidsneutraal gebaseerd op de kengetallen parkeren van het CROW. Deze normen zijn bedoeld als een beschrijving van de huidige situatie: hoeveel autoverkeer wordt gemiddeld in Nederland gegenereerd door een bepaald type bestemming. Omdat deze getallen één op één overgenomen waren, ging er geen sturende werking vanuit, terwijl in de omgevingsvisie doelen zijn gesteld waar wel sturing voor nodig is. De oude autoparkeernormen in Weesp passen hierdoor logischerwijs niet bij de strategische keuzes die zijn gemaakt in de Omgevingsvisie Weesp 2050. Het doel was dan ook om deze wel met elkaar in lijn te brengen.

Minimumnorm – Maximumnorm – Parkeernorm
In de CROW-publicatie gaat het om parkeerkencijfers in bandbreedtes. Binnen deze bandbreedte kiezen gemeenten minimum en maximumnormen. Het gebruik van een maximumnorm heeft vaak als doel om het autoverkeer van en naar een gebied, of het ruimtegebruik van geparkeerde auto's, te beperken. Met een minimumnorm dwingen gemeenten af dat ontwikkelaars voldoende parkeerplekken aanleggen voor het aantal auto's dat bij de nieuwe ontwikkeling hoort, zodat er geen parkeeroverlast in de omgeving ontstaat. Naarmate een gemeente een hogere minimumnorm oplegt, nemen de kosten voor ontwikkelaars toe, omdat vaak wordt geëist dat de autoparkeernorm op eigen terrein wordt gerealiseerd. In de praktijk stelt de gemeente Amsterdam in dit beleidsstuk één norm vast, de minimum- en maximumnorm zijn daarmee gelijk aan elkaar.

1.4 Juridisch kader

Na vaststelling van de nieuwe nota parkeernormen voor het stadsgebied Weesp worden deze parkeernormen in de hoofdregeling van het Omgevingsplan van Amsterdam opgenomen. Dit gebeurt door middel van een wijziging van het omgevingsplan. Als de parkeernormen in het Omgevingsplan zijn opgenomen, heeft dit als gevolg dat bij een aanvraag omgevingsvergunning voor een bouwplan aan deze autoparkeernormen wordt getoetst. Het Omgevingsplan kent een voorrangsregel die inhoudt dat indien een bestemmingsplan afwijkende normen bevat, deze normen leidend zijn totdat het bestemmingsplan is omgezet naar het definitieve deel van het Omgevingsplan.

1.5 Gevolgen van nieuwe parkeernormen auto en fiets in stadsgebied Weesp

De belangrijkste wijzigingen die nieuwe parkeernormen en beleidsregels voor auto's en fietsen voor Weesp en Driemond met zich meebrengen zijn:

1) de over het algemeen iets lagere autoparkeernormen auto die worden geëist ten opzichte van de vorige nota, waarbij er geen bandbreedte maar slechts één norm wordt gesteld;
2) de eis van parkeren op eigen terrein;
3) de uitsluiting van parkeervergunningverlening voor nieuwe bewoners en werknemers;
4) de mogelijkheden tot het afwijken van de gehanteerde autoparkeernorm voor auto's en fietsen.

De nieuwe normen passen bij de strategische keuzes uit de omgevingsvisie Weesp, zoals het realiseren van betaalbare woningen binnen de huidige kern en het tegelijk zorgen voor ruimte voor fiets, voetganger en groen. De nieuwe regels zullen niet met terugwerkende kracht gelden voor al gemaakte afspraken in lopende ontwikkelingen. Dit betreft onder andere, maar niet uitsluitend, de projecten Pampuslaan 1 en Herensingel waarvoor afspraken zijn gemaakt ten aanzien van de te hanteren parkeernorm voor specifieke categorieën woningen en/of het gebruik van saldering.

2 Onderbouwing nieuwe autoparkeernormen stadsgebied Weesp

De komende jaren groeit Weesp aanzienlijk. Op meerdere locaties binnen het stadsgebied worden nieuwe woningen gebouwd, met Weespersluis als grootste uitbreidingsgebied. Daarnaast worden binnen de bestaande bebouwde kom van Weesp nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken toegevoegd.
Deze groei heeft een directe impact op de openbare ruimte en mobiliteit in het stadsgebied. Meer bewoners, voorzieningen en werkplekken leiden tot meer verplaatsingen en een grotere druk op de openbare ruimte van Weesp en Driemond. Zonder gericht beleid kan een toename van het aantal auto's de leefbaarheid onder druk zetten, de ruimte voor andere verkeersdeelnemers beperken en de openbare ruimte overbelasten.

Om dit te voorkomen, stuurt de gemeente met haar mobiliteitsbeleid – waarvan het parkeerbeleid een essentieel onderdeel is – op het aantal geparkeerde en rijdende auto's in het stadsgebied. Dit is cruciaal om de leefbaarheid van Weesp en Driemond te behouden. De **Omgevingsvisie Weesp 2050**, vastgesteld in 2020 door de toenmalige gemeenteraad van Weesp, vormt de basis voor het beleid op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte. De Omgevingsvisie Weesp 2050 wordt op korte termijn geharmoniseerd met de Amsterdamse Omgevingsvisie 2050. De beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie Weesp 2050 worden daarbij niet aangepast. In de Omgevingsvisie Weesp 2050 zijn strategische keuzes gemaakt om Weesp toekomstbestendig te ontwikkelen. Een belangrijke operationalisering van de strategische keuzes uit de omgevingsvisie is het mobiliteitsbeleid.

Het parkeernormenbeleid is onderdeel van het mobiliteitsbeleid en zou daarom een positieve bijdrage moeten leveren aan het realiseren van de strategische keuzes uit de omgevingsvisie. Het beïnvloedt niet alleen mobiliteit en de verdeling van de openbare ruimte, maar heeft ook invloed op de prijzen voor nieuwe woningen. Dit zijn allemaal belangrijke thema's in de omgevingsvisie. Hieronder wordt toegelicht hoe parkeernormen samenhangen met deze thema's en op welke manier de gemeente Amsterdam een nieuwe koers voor het parkeernormenbeleid in stadsgebied Weesp vaststelt.

2.1 Relatie autoparkeernormen, openbare ruimte en mobiliteit

Autoparkeernormen hebben op verschillende manieren invloed op de openbare ruimte en mobiliteit. Als eerst hebben autoparkeernormen invloed op de druk op de openbare ruimte. Bij een nieuwbouwontwikkeling legt de gemeente een autoparkeernorm (en fietsparkeernorm) op aan een project. Dit betekent dat er op eigen terrein of in de

openbare ruimte parkeerplekken voor auto's (en fietsen) moeten worden gerealiseerd. Wanneer deze parkeerplekken (deels) in de openbare ruimte worden gerealiseerd, zorgt dit voor extra druk op de openbare ruimte. Er blijft minder ruimte over voor voet- en fietspaden, groen of speelplekken. De hoogte van de autoparkeernorm heeft hiermee een effect op de ruimte die er overblijft voor andere zaken in de openbare ruimte.
Ten tweede kan de gemeente via autoparkeernormen invloed uitoefenen op het aantal auto's dat in een gebied rondrijdt en de ruimte die daarvoor moet worden gereserveerd. Ook wanneer parkeren op eigen terrein plaatsvindt, geldt immers: hoe meer parkeerplekken bij een nieuwbouwproject, hoe meer auto's gebruik maken van de wegen rondom het project. Dit zorgt ervoor dat meer ruimte nodig is voor de auto en er minder ruimte overblijft voor de overige verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers. Ook blijft er minder ruimte over voor verblijven en spelen in de openbare ruimte bij hoge autoparkeernormen, er is immers genoeg ruimte nodig voor de rijdende auto.
Een dominante positie van de geparkeerde en rijdende auto staat op gespannen voet met de omgevingsvisie ambitie om Weesp te vergroenen en meer ruimte te geven aan actieve vormen van mobiliteit, zoals lopen en fietsen. De omgevingsvisie wil:

1) **Meer groen**: Het verbinden, verbeteren en toevoegen van groen om de leefbaarheid te versterken.
2) **Actieve vormen van mobiliteit stimuleren**: Een prettige, veilige openbare ruimte die stimuleert om te fietsen en lopen.

Om deze doelen te bereiken, wordt ingezet op het verminderen van de ruimte voor auto's en het beperken van verdere groei van het autogebruik. Dit is niet alleen belangrijk voor een groene en fietsvriendelijke stad, maar ook voor het autoluwer maken van het stadscentrum. Een autoluw centrum draagt bij aan een aantrekkelijk winkelgebied en een hogere leefbaarheid.

Ondanks de wens om minder ruimte te reserveren voor auto's, blijft het aantal personenauto's in Weesp groeien, mede door de relatief hoge autoparkeernormen in de stad. Zonder aanpassing van het autoparkeernormenbeleid zal dit de komende jaren alleen maar toenemen, waardoor de doelstellingen uit de Omgevingsvisie Weesp 2050 in gevaar komen. Een herziening van het autoparkeernormenbeleid is daarom noodzakelijk om de gewenste balans tussen mobiliteit, openbare ruimte en leefbaarheid te behouden.

2.2 Relatie autoparkeernormen en woningbouwopgave

Parkeerbeleid beïnvloedt niet alleen de openbare ruimte en mobiliteit in Weesp en Driemond, maar heeft ook invloed op hoe betaalbaar nieuwe woningen zijn. In meerdere plekken in Weesp worden de komende jaren woningen gebouwd. Bij deze ontwikkelingen is er vaak onvoldoende ruimte om parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren, waardoor er gekozen zal moeten worden voor het bouwen van parkeergarages of parkeerplekken op eigen terrein van een project.

De aanleg van een parkeergarage brengt echter hoge kosten met zich mee – een parkeerplek in een garage bouwen kost vaak minimaal rond de € 40.000 per parkeerplek.

Deze kosten worden doorgaans doorbelast aan de toekomstige koper of huurder, wat de betaalbaarheid van woningen onder druk zet.

In de omgevingsvisie van Weesp staat het betaalbaar houden van nieuwe koop- en huurwoningen centraal, mede om het voor de huidige bewoners mogelijk te maken in de stad te blijven wonen. Als de huidige hoge autoparkeernormen worden aangehouden, wordt het moeilijk om betaalbare woningen te realiseren. Daarom was het voor de betaalbaarheid van de woningbouw van groot belang dat de autoparkeernormen naar beneden werd aangepast.

2.3 Gestelde ambities omgevingsvisie vragen om aanpassing beleid

De voormalige parkeernormen van Weesp boden te weinig ruimte voor de ambitie om ruimte te maken voor vergroening, actieve vormen van mobiliteit en betaalbare woningen. Deze ambities maakte verlaging van de oude autoparkeernormen noodzakelijk.

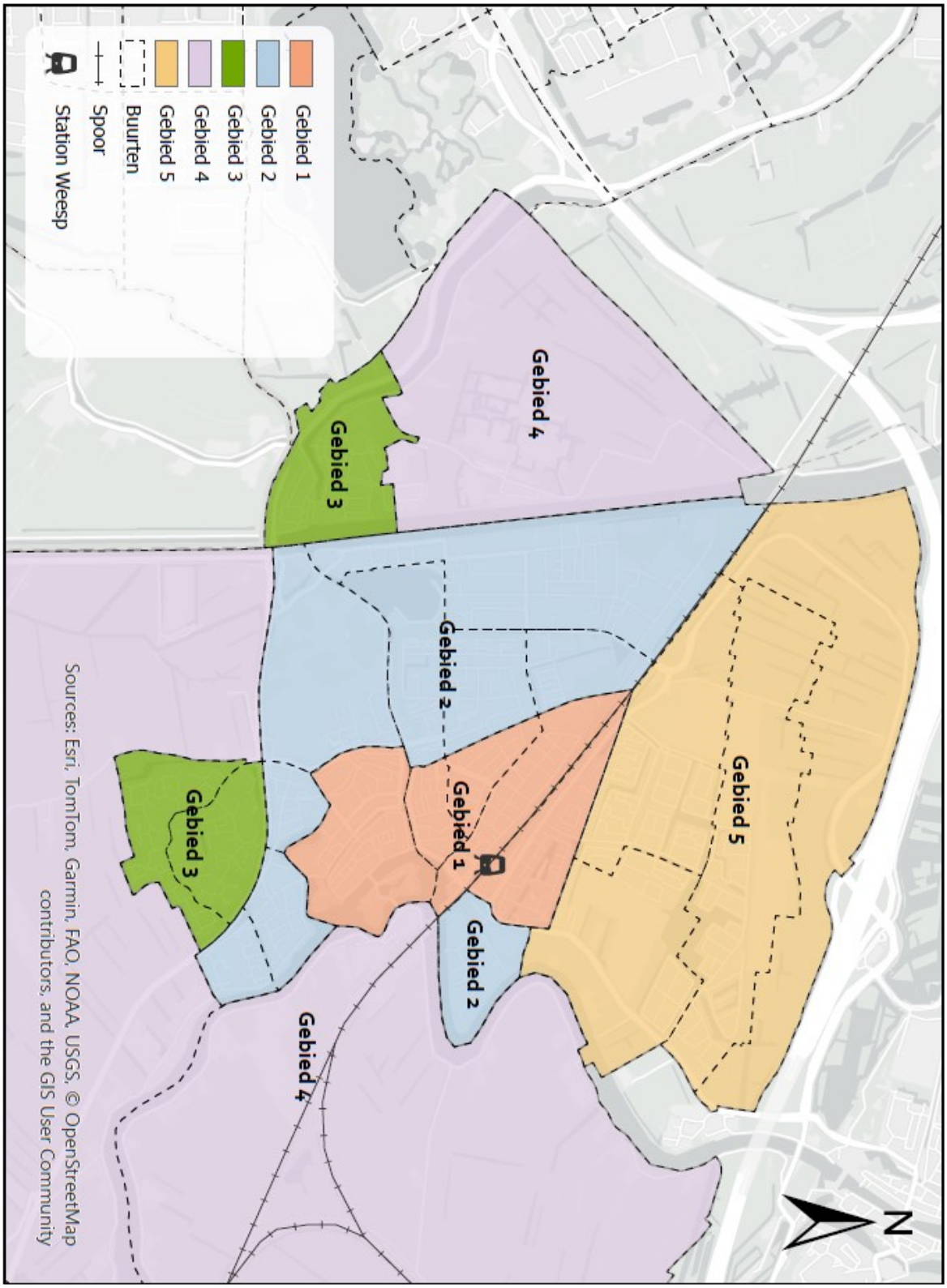
Alternatieven bij een lagere autoparkeernorm
Als de autoparkeernorm voor woningen en voorzieningen naar beneden gaat ten opzichte van 2019, is het belangrijk dat de alternatieven voor de privéauto op orde zijn. De gemeente Amsterdam zet daarom in op het stimuleren van actieve vormen van mobiliteit, deelmobiliteit en het openbaar vervoer. Vanaf 15 december 2030 gaat de nieuwe concessie Amsterdam ook in Weesp gelden. Dat wil zeggen dat Weesp wordt meegenomen in het contract voor OV dat in de gemeente Amsterdam wordt afgesloten door Vervoerregio Amsterdam. Vanaf dat moment worden er veel hogere eisen gesteld aan het OV in Weesp, zowel qua fijnmazigheid als frequentie. In aanloop daarnaartoe zullen de gemeente, Vervoerregio en GVB inzetten op het mogelijk maken van deze frequentere en fijnmazigere ontsluiting. Ook voor die tijd verbetert de OV-ontsluiting van Weesp. Om te beginnen gaat de bus tussen Weesp en Amsterdam Zuidoost frequenter en in het weekend rijden vanaf 2025. Daarnaast wordt er gekeken hoe de OV-ontsluiting van Weespersluis kan worden verbeterd. Ook de bus tussen Weesp en IJburg zal naar verwachting eind 2025 gaan rijden. Door parkeermaatregelen zal in principe de vraag naar OV toenemen, waardoor OV-partijen geneigd zullen zijn om ook het aanbod te verbeteren.

CROW-kencijfers als basis voor nieuwe autoparkeernormen
In 2024 heeft het CROW nieuwe parkeerkencijfers voor zowel woningen als voorzieningen gepubliceerd. Deze kencijfers zijn gebruikt als vertrekpunt voor het opstellen van autoparkeernormen. Het CROW stelt de parkeerkencijfers beleidsneutraal op. Per type woning of voorziening wordt een bandbreedte gegeven. Gezien de gestelde ambities in de omgevingsvisie 2050 is ervoor gekozen om autoparkeernormen voor te schrijven die uitgaan van maximaal het gemiddelde kencijfer of lager. Zo wordt de groei van de automobiliteit beperkt, ondersteund door alternatieven voor het gebruik van de (privé-) auto in stadsgebied Weesp.

3 Beleidsregels autoparkeernormen Stadsgebied Weesp

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten zijn beleidsregels opgesteld. In deze beleidsregels worden de verschillende gebieden omschreven, de autoparkeernormen voor woningen en voorzieningen beschreven en aanvullende eisen gesteld.

Beleidsregel 1: Bij het toepassen van de autoparkeernormen wordt de volgende gebiedsindeling gehanteerd



Toelichting

Op bovenstaande kaart zijn de 5 verschillende gebiedstypes in Weesp en Driemond te zien. De gebieden hebben de volgende kenmerken:

Gebied 1 omvat de historische kern van de stad Weesp en omliggende buurten. Het gebied kenmerkt zich door een relatief hoge dichtheid aan woningen en voorzieningen, of voorziet in deze hoge dichtheid aan woningen en/of voorzieningen in de nabije toekomst. Het gebied ligt op loop- of fietsafstand van NS-station Weesp.

Gebied 2 omvat de overige delen van de bebouwde kom van Weesp ten Noorden van de N236 en ten zuiden van het spoor. Deze gebieden liggen relatief gunstig ten opzichte van het centrum van Weesp, maar hebben over het algemeen een minder goede toegang tot het openbaar vervoer en het NS-station Weesp. De gebieden hebben een meer monofunctionele bestemming. Het zijn of woonbuurten, of industrieterreinen met minder menging dan in gebied 1. In dit gebied zijn hogere autoparkeernormen van toepassing dan in gebied 1.

Gebied 3 omvat alle overige delen van de bebouwde kom van Weesp en Driemond. Deze gebieden liggen relatief ver van het centrum van Weesp met voorzieningen, en hebben slechts matige toegang tot openbaar vervoer en het station.

Gebied 4 beslaat alle landelijke gebieden van stadsgebied Weesp. In deze gebieden verwacht de gemeente geen tot zeer weinig ontwikkelingen. Vanwege de rurale ligging en de beperkte alternatieven voor de auto zijn in dit gebied de hoogste autoparkeernormen van toepassing voor ontwikkelingen.

Gebied 5, Weespersluis ligt weliswaar langs het spoor, maar het is dusdanig ruim opgezet dat de loopafstanden tot het station best kunnen oplopen. In stedenbouwkundige opzet biedt Weespersluis relatief veel ruimte aan auto's op straat. In dit gebied wordt momenteel flink gewerkt om Weespersluis te voltooien. Er zijn hier al afspraken gemaakt over de autoparkeernormen voor woningen met de ontwikkelaar.

Beleidsregel 2: Alle nieuwbouw in de gebieden 1,2,3 & 4 wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening

1) Het nieuwe beleid geldt voor alle nieuwbouw van zowel woningen als voorzieningen. Het uitsluiten van nieuwbouw voorkomt dat nieuwe ontwikkelingen de openbare ruimte extra belasten, met als gevolg minder ruimte voor groen, verblijven en actieve vormen van mobiliteit. De uitsluiting van parkeervergunningverlening geldt ook voor nieuwbouw in gebieden waar op dit moment geen betaald parkeerregime is. Nieuwbouwadressen in deze gebieden worden geregistreerd. Bewoners en werknemers van deze adressen komen bij toekomstige invoering van betaald parkeren niet in aanmerking voor een parkeervergunning.
2) Uitsluiting van nieuwbouw vindt plaats door het instellen van een zogenoemd nulplafond. De gemeente heeft in de Parkeerverordening 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 zijn volgens de huidige regelgeving wél mogelijk op adressen in een nulplafond.

Beleidsregel 3: Autoparkeernormen voor woningen

Voor woningen worden de volgende autoparkeernormen gehanteerd per type woning:

Norm voor aantal parkeerplaatsen per woning	Gebied 1	Gebied 2	Gebied 3 en 4	Gebied 5
Vrije sector huur en alle koopwoningen				
Kleiner dan 75m²	0,8	1	1,4	Zie lid 4 van de beleidsregel
75 tot 100 m²	0,9	1,1	1,4	
Groter dan 100m²	1,1	1,3	1,8	
Sociale en middeldure huur				
Kleiner dan 75m²	0,4	0,5	0,8	
75 tot 100 m²	0,5	0,6	0,9	
Groter dan 100m²	0,7	0,8	1,1	Zie lid 4 van de beleidsregel
Bezoekers autoparkeernorm				
Voor ieder type woning	0,1	0,1	0,15	

1) Voor alle typen woningen wordt één specifieke norm vastgesteld per gebiedstype, welke te vinden is in de bovenstaande tabel. Dit is het aantal parkeerplekken waarvan de gemeente Amsterdam eist dat de projectontwikkelaar deze aanlegt.
2) Voor alle typen woningen geldt dat de parkeereis op eigen terrein opgelost moet worden in gebied 1,2,3 en 4. Verder worden alle bewoners van nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlenging zoals vermeld in beleidsregel 2. In gereguleerd gebied worden bewoners direct uitgesloten van vergunningverlening. In gebieden zonder regulering wordt duidelijk gecommuniceerd dat bewoners niet in aanmerking komen voor een bewonersvergunning als er parkeerregulering wordt ingevoerd. Dit zorgt ervoor dat de ontwikkelende partij een reële inschatting maakt van het aantal parkeerplekken dat nodig is voor het goed functioneren van de woningen, en dus eventueel afwijkt van de norm.
3) Voor iedere woning moet bovenop de hierboven genoemde norm 0,1 of 0,15 (afhankelijk van het gebied) parkeerplek per woning voor bezoekers gerealiseerd worden. De norm staat hierboven per gebied benoemd. De bezoekers autoparkeernorm moet op eigen terrein gerealiseerd worden, maar moet wel openbaar toegankelijk zijn om te borgen dat bezoekers er gebruik van kunnen maken.
4) Voor de beoordeling of sprake is van voldoende parkeergelegenheid bij aangevraagde omgevingsvergunningen, worden voor gebied 5, Weespersluis, voor de gehele gebiedsontwikkeling de autoparkeernormen gehanteerd zoals deze in het kader van de SUOK (Samenwerkings- en Uitvoeringsovereenkomst Bloemendalerpolder) en de daaropvolgende Allonge en Afsprakenbrief zijn overeengekomen voor de verschillende onderdelen van deze ontwikkeling. Dit uitgangspunt geldt totdat de ontwikkeling zoals met de bestemmings- en omgevingsplannen 'Bloemendalerpolder Weesp', 'Bloemendalerpolder voormalige

grondgebied Muiden' en 'Bestemmingsplan TAM-Omgevingsplan H22l Weespersluis Deelplan 6' mogelijk zijn gemaakt, is gerealiseerd.

5) Er zijn een aantal mogelijkheden om bij het onderdeel parkeren bij een omgevingsvergunning af te wijken van de gehanteerde normen door het bevoegd gezag:
   1. Wanneer op andere wijze in voldoende mate in parkeergelegenheid wordt voorzien;
   2. Wanneer sprake is van een legaal bestaand gebouw of van legaal bestaande gebouwde parkeervoorzieningen en het voldoen aan de autoparkeernorm op overwegende bezwaren stuit; of
   3. Wanneer het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden in elk geval worden gerekend:
      i) een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw;
      ii) een gebruikersgroep uitsluitend bestaande uit studenten;
      iii) een gebruikersgroep bestaande uit starters, waarbij de woningen kleiner zijn dan 75m^2 en behoren tot de categorie sociale huur of betaalbare koop;
      iv) een te verwachten meer of minder dan gemiddeld aantal bezoekers;
      v) het aanbieden van een deelmobiliteitsconcept bij woningen.
6) Er is een uitzonderingsmogelijkheid voor kleine projecten in gebied 1 en 2. Wanneer de parkeereis op 4 of minder parkeerplekken uitkomt kan een vrijstelling van de autoparkeernorm worden aangevraagd door de initiatiefnemer in deze gebieden. In geval van vrijstelling worden de nieuwe adressen alsnog uitgesloten van parkeervergunningverlening zoals benoemd onder punt 3 wanneer de parkeerdruk in de straat en omliggende straten 80% of hoger is, of door de realisatie van de woningen 80% of hoger wordt. Hierbij zal de parkeernorm per woning als verwachtte extra parkeerdruk op straat worden gehanteerd. Dit houdt rekening met de beperkte alternatieven voor de auto en waarborgt voldoende parkeerruimte voor bestaande bewoners.

Toelichting

1) Er wordt gekozen om slechts twee typen woningen te onderscheiden bij autoparkeernormtoetsing in een omgevingsvergunning in stadsgebied Weesp. Enerzijds sociale/middeldure huurwoningen en anderzijds vrijesectorwoningen (vrijesector huur en koop, inclusief sociale koop). Voor beide type woningen is een onderverdeling in drie oppervlaktes gemaakt.
2) Bij de beoordeling van het wel of niet voldoen aan de geëiste autoparkeernorm wordt de norm voor een project altijd afgerond naar het dichtstbijzijnde hele getal. Bijvoorbeeld: een ontwikkelaar bouwt 7 vrijesectorwoningen van 85m2 in gebied 2. De norm is dan 7*1.1 + 7*0,1 (bezoekersautoparkeernorm) = 8 (8.4 is afgerond 8).
3) In sommige gevallen worden parkeerplekken voor bewoners op eigen terrein gerealiseerd, waarna de grond waarop deze plekken liggen aan de gemeente wordt overgedragen. Als hiervan sprake is geldt de uitsluiting van parkeervergunningverlening niet wanneer er betaald parkeren wordt ingevoerd op de betreffende parkeerplekken.
4) Gebied 5, Weespersluis, is een woongebied in ontwikkeling. Voor deze ontwikkeling zijn in 2012 afspraken vastgelegd in een overeenkomst. Specifiek voor parkeren waren in parkeerbeleid van de voormalige gemeente Weesp afzonderlijke normen

voor dit gebied opgenomen. In 2021 en 2023 zijn aanvullende afspraken gemaakt voor uitbreiding van het woongebied met Deelplan 6. In deze aanvullende afspraken zijn specifieke parkeernormen opgenomen. Op basis hiervan is inmiddels een Stedenbouwkundig Plan opgesteld. Aangezien voor deze ontwikkeling afzonderlijk normen zijn gehanteerd waarbij die op de specifieke ontwikkeling zijn afgestemd, waarbij onder andere ook met parkeerplaatsen in de nieuw aan te leggen openbare ruimte wordt rekening gehouden, ligt het niet voor de hand gaandeweg deze ontwikkeling hierop de algemene parkeernormen voor Weesp van toepassing te verklaren. Dit zou noodzaken tot bijstelling van stedenbouwkundige plannen die al in een vergevorderd stadium verkeren en inrichtingsplannen voor de openbare ruimte die al definitief of in ontwerp zijn vastgesteld. Om die reden wordt met deze beleidsregel bepaald dat voor de ontwikkeling van het woongebied de parkeernormen die hier specifiek voor zijn overeengekomen te hanteren. Deze blijven gelden totdat het woongebied als geheel is afgerond en de gebiedsontwikkeling wordt afgesloten.

Beleidsregel 4: Autoparkeernorm voor voorzieningen

Voor voorzieningen worden de volgende autoparkeernormen gehanteerd per type voorziening:

Norm voor aantal parkeerplaatsen per 100m2 bvo, mits anders vermeld	Gebied 1	Gebied 2	Gebied 3/4/5
	Norm	Norm	Norm
Werken			
Kantoor	0,6	1,5	2.1
Com. dienstverlening	1,3	1,9	2,9
Bedrijf arbeidsintensief	1,1	1,8	2,4
Bedrijf arbeidsextensief	0,4	0,8	1
Bedrijfs verzamelgebouw	0,8	1,4	1,9
Winkelen			
Buurtsupermarkt	0,9	2	3,5
Fullservice-supermarkt	2,1	4,3	5,2
Groothandel	6,4	6,4	6,4
Binnenstad (20.000-30.000)	2,8	Nvt	Nvt
Wijkwinkelcentrum	Nvt	3,7	4,5
Wijk/buurtcentrum	Nvt	0,2	0,2
Kringloopwinkel	0,9	1,2	1,9
Bruin- en witgoedzaken	2,9	5,1	7,8
Woonwarenhuis	0,9	1,6	1,9
Bouwmarkt	1.8	1,8	2,4
Tuincentrum	2.3	2,3	2,6
Sport, cultuur en ontspanning			
Bibliotheek	0,2	0.7	0.7
Museum	0,3	0.3	0.3
Theater	5,8	5.8	5.8
Casino	4,8	4.8	4.8
Bowlingcentrum	2.2	2,2	2,8
Dansstudio	1	3,8	5,5
Sportschool	0,9	3,4	4,8
Sporthal	1,2	2,1	2,9
Tennishal	0,2	0,4	0,5
Padelhal	0,2	0,5	0,7
Squashhal	1,5	2,4	2,7

Jachthaven	0,5	0,6	0,6
Indoorspeeltuin	0,4	3,7	4,9
Kinderboerderij	0,4	4,6	5,8
Volkstuinen (per 10 tuinen)	1.3	1,3	1,4
Horeca			
Hotel (per 10 kamers)	0,3	3	3
Restaurants/Café's	4	6	6
Discotheek	4,1	12,3	20,8
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen			
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,8	2,5	3
Apotheek (per locatie)	1,8	2,8	3,2
Fysiotherapiepraktijk	1	1,5	1,8
Consultatiebureau	1	1,6	1,9
Tandartspraktijk	1,1	2	2,4
Gezondheidscentrum	1,3	1,9	2,2
Verpleeg-verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,5	0,6	0,6
Onderwijs			
Kinderdagverblijf	0,8	1,1	1,4
Basisonderwijs (per lokaal)	0,5	0,8	0,8
Middelbaar onderwijs (per 100 leerlingen)	2,3	4	4,9

1) Voor alle typen voorzieningen wordt één specifieke norm vastgesteld per gebiedstype, welke te vinden is in de bovenstaande tabel. Voor alle type voorzieningen geldt dat de parkeernorm op eigen terrein opgelost dient te worden.
2) Er zijn een aantal mogelijkheden om bij het onderdeel parkeren bij een omgevingsvergunning af te wijken van de parkeernorm door het bevoegd gezag:
    1. Wanneer op andere wijze in voldoende mate in parkeergelegenheid wordt voorzien; of
    2. Wanneer sprake is van een kleine voorziening, waarbij het gebruiksoppervlak minder is dan 200 m^2, waarbij het effect van de voorziening op de parkeerdruk als zeer laag wordt ingeschat; of
    3. Wanneer sprake is van een legaal bestaand gebouw of van legaal bestaande gebouwde parkeervoorzieningen en het voldoen aan de autoparkeernorm op overwegende bezwaren stuit; of
    4. Wanneer het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden in elk geval worden gerekend:
        i) een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw;
        ii) een te verwachten meer of minder dan gemiddeld aantal bezoekers;

Toelichting

1) Bij de beoordeling van het wel of niet voldoen aan de geëiste autoparkeernorm wordt de norm voor een project altijd afgerond naar het dichtstbijzijnde hele getal. Bijvoorbeeld: een ontwikkelaar bouwt een dansstudio van 467m2 in gebied 2. De norm is dan 4,67*3,8 = 18 (17,7 is afgerond 18).

Beleidsregel 5: autoparkeernormen bij transformatie

1) 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. De parkeereis wordt bepaald op basis van de nieuwe functie van een project.
2) 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.
    1. 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. De gemeente overweegt in dit geval parkeervergunningverlening wanneer wordt verwacht dat de parkeerdruk in de omgeving van de ontwikkeling niet stijgt tot boven de 90% door de parkeervraag van de ontwikkeling.

Toelichting

1) Wanneer de gemeente het heeft over transformatie gaat het om bestaande gebouwen die een andere functie krijgen, bijvoorbeeld een leegstaand kantoorpand dat wordt omgebouwd naar woningen of een hotel.

Beleidsregel 6: fietsparkeernormen bij woningen en voorzieningen

1) Voor het gehele grondgebied wordt voor niet-woonfuncties aangesloten bij zone 3 normering van de zone-indeling kaart van de Nota parkeernormen fiets en scooter 2018 van de gemeente Amsterdam. De normen kunnen gevonden worden in bijlage V van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.
2) Voor het gehele grondgebied wordt voor woningen aangesloten bij de voorschriften fietsparkeren uit het bergingsvoorschrift (nieuwbouw woningen) uit het Besluit bouwwerken leefomgeving.

Besluit bouwwerken leefomgeving (Rijksoverheid), § 4.5.5. Buitenberging

Artikel 4.171. (aansturingsartikel)

1. Een woonfunctie, anders dan een woonfunctie waarin door het Centraal Orgaan opvang asielzoekers opvang aan asielzoekers wordt geboden, heeft een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen.

Artikel 4.172. (aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen)

1. Een woonfunctie heeft als nevengebruiksfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m2 en een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van ten minste 2,3 m.
2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m2 de bergruimte gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m2 per woonfunctie bedraagt.
3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

3) Het Besluit bouwwerken leefomgeving stelt in artikel 4.172, lid 1, voor woningen een individuele fietsenberging verplicht van 5 m². In lid 2 wordt gesteld dat voor woningen met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50m2 de fietsenberging gemeenschappelijk mag zijn. In deze toelichtingsregel wordt beschreven hoe een gemeenschappelijke fietsenstalling in combinatie met een inpandige berging zodanig kan worden ingericht dat dit als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Besluit bouwwerken leefomgeving wordt beschouwd door de gemeente Amsterdam. Dit sluit overigens niet uit dat ook andere oplossingen mogelijk zijn.
    1. In een gemeenschappelijke inpandige berging moet per het aantal fietsplekken per woning voldoen aan het onderstaande schema.
    2. Het is toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen voor maximaal 66% van de fietsen in de stalling. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar te zijn.
    3. Minimaal 34% van de fietsparkeerplekken dient geschikt te zijn voor buitenmodel fietsen, zoals bakfietsen, fatbikes, en voor brommobielen.
4) Wanneer wordt gekozen voor een gemeenschappelijke fietsenberging, wordt er voor woningen ook een interne berging die bedoeld is voor het opbergen van spullen door de gemeente Amsterdam geëist. Deze berging moet ten minste een oppervlakte hebben van 2,7 m². Voor deze berging geldt dat deze in één ruimte moet worden

gerealiseerd en dat binnen het oppervlak van 2,7 m² het oppervlak dat een warmwatertoestel, een ruimteverwarmingstoestel of een andere gebouw gebonden installatie inneemt niet mag worden meegerekend.

5) Fietsenbergingen worden meestal gesitueerd onder het maaiveld, waarbij men lange gangen en meerdere deuren door moet om deze te bereiken. De slechte bereikbaarheid van deze bergingen is vaak reden voor bewoners om hun fietsen buiten te parkeren. Een makkelijker bereikbare gemeenschappelijke fietsenberging is dan een meerwaarde en een compensatie voor het feit dat bewoners geen privé fietsenberging hebben. De makkelijke bereikbaarheid is daarom een voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging. De bereikbaarheid is een samenspel van een aantal factoren. Bij een bouwplan waarbij men aanspraak wil maken op deze gelijkwaardigheid dient er bij de aanvraag omgevingsvergunning een onderbouwing te worden gevoegd ten aanzien van de bereikbaarheid. Onderstaande aspecten dienen hierbij in ieder geval aan de orde te komen. Per aspect is aangegeven of het de bereikbaarheid positief of negatief beïnvloedt.

Bereikbaarheidsaspect	**Negatief of positief**
Fietsenberging bereikbaar via 1 deur	+
Fietsenberging bereikbaar via meer dan 1 deur	-
Elektronische sloten op de deuren naar de fietsenberging	+
Fietsenberging gelegen op maaiveld niveau	+
Fietsenberging gelegen onder of boven maaiveld (laag -1 of laag +1)	-
Hoogteverschil wordt overbrugd door hellingbaan	+
Hoogteverschil wordt overbrugd door een lift die geschikt is voor het meenemen van fietsen	+
Hoogteverschil wordt overbrugd door trap, maar met elektrische ondersteuning voor de fiets	+
Hoogteverschil wordt overbrugd door trap met fietsgoten	-
Loopafstand van de toegangsdeur van het woongebouw, naar de fietsenstalling en daarna naar de entreehal of het stijgpunt onder deze entreehal < 25 meter	+
Loopafstand van de toegangsdeur van het woongebouw, naar de fietsenstalling en daarna naar de entreehal of het stijgpunt onder deze entreehal > 25	-
Ruimte voor/ tussen de fietsplaatsen > 2 m	+
Ruimte voor/tussen de fietsplaatsen < 2 m	-

6) Naast de inpandige fietsenberging van minstens 5m2 of de gelijkwaardige oplossing hiervoor moet er per woning 0,25 fiets parkeerplek voor bezoek worden gerealiseerd in de openbare ruimte.