

EVALUATIE NOTA'S PARKEERNORMEN GEMEENTE AMSTERDAM



Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Amsterdam
Evaluatie Nota's Parkeernormen gemeente
Amsterdam

Kenmerk
Datum publicatie

008063.20210205.R1.03
26 maart 2021

Projectleider Goudappel
Projectteam Goudappel

Guido Scheerder
Aukje van de Reijt, Nico Dogterom en Guido
Scheerder

Status

Definitief

© Copyright Goudappel

[Copyright informatie]

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. 'Plan'	3
2.1 De doelen samengevat	3
2.2 De belangrijkste inzichten uit de interviews	4
2.3 Conclusie	4
3. 'Do'	5
3.1 De werkwijze	5
3.2 De belangrijkste inzichten uit de cases	5
3.3 De belangrijkste inzichten uit de interviews	6
3.4 Conclusie	8
4. 'Check'	9
4.1 De bijdrage aan de doelen	9
4.2 Trends en ontwikkelingen om mee te nemen	10
4.3 Aandachtspunten	11
4.4 Conclusie	11
5. 'Act'	12
5.1 Aanbevelingen voor parkeernormen	12
5.2 Overige aanbevelingen	16
5.3 Conclusie	17
Bijlage 1 Lijst interviews en cases	19
Bijlage 2 Samenvatting resultaten interviews externe stakeholders	21
Bijlage 3 Samenvatting resultaten interviews gemeente Amsterdam	23

1. Inleiding

De gemeente Amsterdam zet in op het verplaatsen van parkeren op straat naar parkeerplaatsen in parkeergarages en op het realiseren van een aantrekkelijke openbare ruimte.

De nota's 'Parkeernormen Auto (2017)' en 'Parkeernormen Fiets & Scooter (2018)' spelen in op de wens om de schaarse ruimte in de stad zo goed mogelijk te gebruiken. Onder meer door in de nota's de verplichting op te nemen om bij nieuwbouw en stedelijke vernieuwing parkeren van auto's, fietsen en scooters op eigen terrein op te lossen, of in nabijgelegen parkeergarages. De actuele parkeernormen zijn nu circa drie jaar operationeel. Een goed moment voor een evaluatie.

Vraagstelling

De gemeente Amsterdam wenst een solide evaluatie die helder inzicht geeft in de effectiviteit en doeltreffendheid van de nota's en werking in de praktijk. Een evaluatie die niet alleen achterom kijkt, maar ook vooruit. Die rekening houdt met de actuele ontwikkelingen in het mobiliteitsdomein en toekomstige opgaven en resulteert in concrete aanbevelingen. Bij deze evaluatie staan de volgende vragen centraal:

1. In hoeverre zijn de doelen in de nota's scherp en eenduidig geformuleerd en hangen ze samen met andere beleidskaders?
2. In hoeverre dragen de nota's bij aan de gestelde doelen?
3. Hoe verloopt het proces rondom het toetsen van de parkeernormen?
4. Wat zijn de ervaringen van betrokkenen met de actuele parkeernormen?
5. Hoe ziet de parkeeropgave er de komende jaren uit?
6. In hoeverre sluiten de parkeernormen nog aan op deze opgave?
7. Welke aanbevelingen zijn er voor de parkeernormen en het beleid?



Procesaanpak

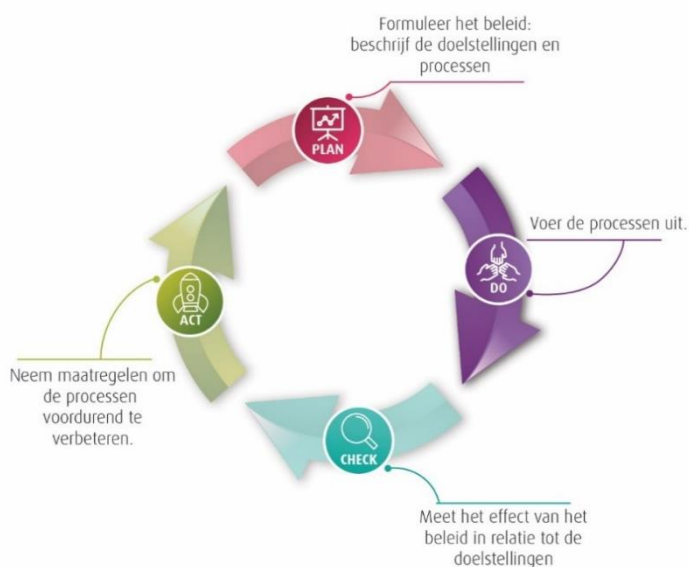
Voor de evaluatie van de Nota Parkeernormen Auto en de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter zijn de volgende processtappen doorlopen:

1. Interviews met medewerkers van de gemeente Amsterdam vanuit diverse afdelingen en kennisvelden.
2. Analyse cases, waarin gewerkt is met actuele Nota's Parkeernormen.
3. Interviews met stakeholders buiten de gemeente Amsterdam, zoals ontwikkelaars en adviesbureaus.
4. Werksessie met ambtenaren van de gemeente Amsterdam om de richting voor de aanbevelingen te toetsen.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de interviews en cases. In de bijlagen 2 en 3 volgen samenvattingen van de interviewresultaten. In deze samenvattingen leest u een uitgebreid verslag van de bevindingen die in de interviews zijn genoemd. De hoofdlijnen van de interviewresultaten vormen de basis voor de evaluatie, zoals die is uitgewerkt in het rapport.

PDCA-cyclus kapstok evaluatie

Dit evaluatierapport is opgebouwd op basis van de 'Plan, Do, Check, Act' (PDCA)-cyclus (zie de hiernavolgende figuur). Deze cyclus is een krachtige en bewezen verbetermethode voor beleid. Door de verschillende activiteiten in de PDCA-cyclus te evalueren, wordt duidelijk waar verbeteringen in de effectiviteit van het beleid mogelijk zijn. Het cyclische karakter garandeert dat de kwaliteitsverbetering continu onder de aandacht is en leerervaringen direct kunnen worden toegepast in een volgende cyclus.



2. 'Plan'



In hoeverre zijn de doelen in de nota's scherp en eenduidig geformuleerd en hangen ze samen met andere beleidskaders?

2.1 De doelen samengevat

In de Nota Parkeernormen Auto is het belangrijkste doel: minder geparkeerde auto's op straat, maar juist in parkeergarages. Vier hoofdkeuzes vloeien hieruit voort:

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 terrein¹. Hierdoor zijn 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 parkeerproblemen op straat ontstaan.

3. Het college kiest ervoor om bij sociale en middeldure huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.

Door geen minimumparkeernorm te stellen, hebben woningcorporaties en andere ontwikkelaars van sociale en middeldure huurwoningen de keuze of zij parkeerplaatsen op eigen terrein maken of niet. Ook voor de nieuwbouw van sociale en middeldure huurwoningen geldt uitsluiting van parkeervergunningen.

4. Het college kiest voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.

Door het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein per woning te maximeren, houden wij de stad ook in de toekomst bereikbaar.

Het belangrijkste doel van de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter is om voldoende fiets- en scooterparkeercapaciteit op eigen terrein te realiseren, om te voorkomen dat Amsterdammers hun fiets of scooter bij nieuwe woningen of voorzieningen in de openbare ruimte moeten stallen en zo een groot beslag leggen op die ruimte. Deze doelen zijn vertaald in vijf bindende beleidsregels voor fiets-parkeren en negen aanvullende richtlijnen voor fiets- en scooter-parkeren. De basisstelregel is dat bij nieuwbouw het stallen van de fiets en parkeren van de scooter op eigen terrein wordt opgelost, tenzij er sprake is van een afwijkingsregel.

¹ De gemeente kan van deze beleidsregel afwijken indien er bij de nieuwbouw geen eis is voor parkeerplaatsen op eigen terrein en de parkeerdruk in de buurt dit toelaat. Tevens geldt een uitzondering voor huurders van sociale huurwoningen die worden gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Voor de 'terugkeerders' blijft de reeds geldige parkeervergunning van kracht.

2.2 De belangrijkste inzichten uit de interviews

Nota Parkeernormen Auto: doelen sloten goed aan bij Amsterdams beleid in 2017

De basisdoelen zijn in de Nota Parkeernormen Auto volgens het merendeel van de geïnterviewden helder geformuleerd en sloten ten tijde van het opstellen van de nota goed aan bij de toentertijd geldende beleidsregels. In die zin zijn de doelstellingen en de daaruit voortvloeiende beleidsregels helder.

Nota Parkeernormen Fiets & Scooter: heldere doelen

Voor de Nota Fiets en Scooter geldt dat de doelen helder geformuleerd en in lijn zijn met de overige beleidsdoelen in Amsterdam.

Nota Parkeernormen Auto: toch ontbreken enkele doelen

Hoewel de doelen in de Nota Parkeernormen Auto voor een groot deel van de in- en externe stakeholders helder zijn, herkent een deel van de geïnterviewden het basisdoel (geen parkeren op straat realiseren, maar in garages) niet direct. Daarnaast wordt opgemerkt dat de doelen in de Nota Parkeernormen Auto niet zo expliciet naar voren komen als in de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter.

Verder wordt opgemerkt dat beide nota's een duidelijke relatie missen met het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Amsterdam. Daarnaast komt het ruimtelijkeorderingsperspectief niet overal duidelijk naar voren, waardoor met name bij gebiedsontwikkelingen geen eenduidig beeld ontstaat over de toepassing van de normen.

Door beleidswijziging mobiliteit sluiten doelen niet volledig aan

De belangrijkste wijziging die echter heeft plaatsgevonden, is een beleidswijziging met betrekking tot de automobilititeit in Amsterdam: een autoluwe stad. Dit betreft een strategische keuze in de Ontwerp Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Het doel is om zowel de rijdende auto als de parkerende auto in forse mate te verminderen in het Amsterdamse straatbeeld.

Deze wijziging in de doelstelling heeft impact op het hanteren van de parkeernormen. Indien bij nieuwbouw immers parkeerplaatsen aangelegd worden (ook al is het in parkeergarages), dan leidt dit onherroepelijk tot een toename van automobilititeit en verkeersbewegingen in de stad. En dit strookt niet met de nieuw geformuleerde hogere beleidsdoelstellingen op mobiliteitsgebied.

2.3 Conclusie

Ten tijde van het opstellen van de parkeernormen zijn doelen geformuleerd, deze sloten destijds aan bij de andere beleidskaders en worden door het merendeel van de stakeholders herkend. Wel zijn de doelen in de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter helderder omschreven dan in de Nota Parkeernormen Auto. Belangrijk is dat op het gebied van automobilititeit een beleidswijziging is opgetreden: van de geparkeerde auto van de straat naar een autoluwe stad met als doel zowel minder geparkeerde auto's op straat als minder rijdende auto's.

3. 'Do'



Hoe verloopt het proces rondom het toetsen van de parkeernormen?

Wat zijn de ervaringen van betrokkenen met de actuele parkeernormen?

3.1 De werkwijze

Toepassing nota's door initiatiefnemers

De nota's zijn openbaar beschikbaar en kunnen door betrokken partijen worden gehanteerd. In de basis zijn deze nota's helder en goed toepasbaar. Desalniettemin zijn de nota's lastig vindbaar online.

Team Parkeernormen toetst

Bij het toetsen van bouwplannen op de parkeernormen wordt het Team Parkeernormen (Directie Verkeer en Openbare Ruimte) van de gemeente Amsterdam om advies gevraagd. Dit team bestaat uit vier medewerkers die (wekelijks) adviesaanvragen bespreken, zodat de adviezen op elkaar aansluiten of overeenkomen.

3.2 De belangrijkste inzichten uit de cases

Casestudies: eenduidig aangepakt

Uit de bestudeerde cases is gebleken dat in 2018 (toen de nieuwe Nota Parkeernormen Auto net was vastgesteld) een vast stramien/sjabloon werd gebruikt bij deze adviesaanvragen. Deze adviezen waren helder van structuur en sloten af met een heldere conclusie, waarin was opgenomen of werd voorzien in 1) voldoende autoparkeerplaatsen, 2) voldoende fietsparkeerplaatsen en 3) of de ontwikkeling werd uitgesloten van parkeervergunningen. Bij de meer recente adviezen (in 2020) wordt dit vaste stramien/sjabloon niet altijd meer gevolgd en wordt de reactie ook weleens in een mailconversatie gegeven.

Behalve bij woningbouw buiten gereguleerd gebied

Bij woningbouw buiten gereguleerd gebied is de lijn die het Team Parkeernormen volgt niet altijd helder. In verschillende cases wordt hier verschillend mee omgegaan: bij een case is een hogere parkeernorm dan de minimumparkeernorm geëist, terwijl bij de andere case wel is uitgegaan van de minimumparkeernorm, maar de betreffende adressen niet zijn uitgesloten van parkeervergunningverlening. In bijlage 1 zijn de beschouwde cases opgenomen.

3.3 De belangrijkste inzichten uit de interviews

Aanwezigheid parkeernormen wordt gewaardeerd; helderheid kan op onderdelen beter

Over het algemeen zijn vooral de externe partijen tevreden over de Nota's Parkeernormen in Amsterdam. De nota's bieden een helder kader. In de praktijk werken de Nota's Parkeernormen goed, in combinatie met de adviezen van het Team Parkeernormen. De adviezen zijn in de regel goed onderbouwd en de samenwerking verloopt constructief. De relatief hoge kencijfers voor woningen vanuit het CROW zijn destijds goed vertaald naar de Amsterdamse situatie, waarin het autobezit relatief laag is en het de ambitie is om straatparkeren te beperken.

Externe partijen zoals ontwikkelaars, beleggers, stedenbouwkundigen en adviesbureaus die in heel Nederland opereren, vinden de nota's duidelijk en goed werkbaar, zeker als je het vergelijkt met andere gemeenten. Door ontwikkelaars en beleggers wordt opgemerkt dat Amsterdam samen met Rotterdam een voorloper is op het gebied van parkeernormen. Ook de aanwezigheid van een specifieke Nota Parkeernormen voor Fiets & Scooter is een sterk punt. Zeker omdat deze nota goed leesbaar is en heldere doelstellingen en duidelijke normen kent. Voor de Nota Parkeernormen Auto geldt dat de leesbaarheid soms lastig is en voor iemand die niet dagelijks met de Amsterdamse parkeernormen werkt, soms moeilijk te begrijpen en toe te passen. Zo wordt er bij de parkeernormen voor voorzieningen verwezen naar de actuele kencijfers van het CROW, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Dit is niet duidelijk. Door sommigen wordt de voorkeur aangegeven voor concrete normen, zoals in de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter, waar per functie precies staat wat de norm is.

Voor de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter wordt het vreemd gevonden dat voor fiets-parkeren beleidsregels zijn opgesteld, maar dat dit voor scooter-parkeren slechts richtlijnen betreft. De wens is om dit om te zetten naar beleidsregels. Tot slot geldt dat de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter in mindere mate bekend is en dat de samenhang tussen beide nota's op onderdelen, bijvoorbeeld de gebiedsindeling, nog verbeterd kan worden.

Bandbreedte in parkeernormen auto geeft flexibiliteit, maar soms ook onduidelijkheid

De parkeernormen voor de fiets en scooter zijn vaste waarden, die als minimumparkeernorm gelden. Het realiseren van meer parkeerplaatsen voor de fiets en scooter mag namelijk altijd. Dit is helder en goed toepasbaar.

Bij het auto-parkeren ligt dit anders. Hier kent de parkeernorm een bandbreedte; een minimumwaarde waaraan minimaal moet worden voldaan en een maximumwaarde om te voorkomen dat te veel autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd, waardoor autogebruik wordt gestimuleerd. In de praktijk wordt deze bandbreedte door het merendeel als prettig ervaren, aangezien het in de nodige flexibiliteit voorziet bij bouwplantoetsing. Maatwerk is mogelijk. Met name de externe stakeholders wijzen op het belang van maatwerk, omdat elk gebied en elk project anders is. Volgens enkele stakeholders binnen de gemeente Amsterdam hebben de bandbreedtes als nadeel dat het minder houvast geeft bij de planontwikkeling.

Proces van toetsen en vervolg roept soms vragen op

Zoals gesteld vindt de planadvisering volgens een goed georganiseerde wijze plaats. De processtappen en rollen van betrokkenen zijn echter niet voor iedereen voldoende duidelijk in de nota's. Door dit duidelijker te omschrijven, wordt de rol voor alle initiatiefnemers en betrokkenen helderder en zijn de verwachtingen over de verschillende rollen en taken eenduidiger.

Hoewel het voor iedereen duidelijk is dat planadvisering en plantoetsing plaatsvinden, zijn er bij sommige betrokkenen vragen over het vervolg en is het onduidelijk in hoeverre op termijn ook gecontroleerd wordt of de afspraken worden nagekomen. Hoewel dit uit de interviews naar voren is gekomen, zijn bij deze evaluatie geen concrete situaties geconstateerd, waarbij afspraken niet zijn nagekomen.

Gebieden zonder betaald parkeren vragen specifieke aandacht

In de gebieden waar geen betaald parkeren geldt, leiden de normen tot praktische problemen. Zo functioneert het parkeren op eigen terrein in deze gebieden niet goed, omdat voor het parkeren op eigen terrein vaak betaald moet worden, terwijl parkeren op straat kosteloos is. Ditzelfde geldt voor het niet-verlenen van parkeervergunningen; iedereen mag in deze gebieden immers zonder parkeervergunning op straat parkeren. Het niet-verlenen van parkeervergunningen werkt goed als er betaald parkeren is, maar in gebieden zonder betaald parkeren een stuk minder.

Onderwerpen die gemist worden in de nota's

De belangrijkste onderwerpen die door de betrokkenen worden gemist of onvoldoende aandacht krijgen in de nota's:

- **Parkeren bij maatschappelijke voorzieningen** vormt vaak een knelpunt in de planvorming. Een knelpunt waaraan vaak pas laat in het proces aandacht wordt besteed. Ook in nieuwe gebieden moet er ruimte zijn voor maatschappelijke parkeervoorzieningen. De beleidsuitgangspunten van mobiliteit (het parkeren oplossen op eigen terrein en uitsluiting van parkeervergunningen) en andere beleidsvelden (aantrekking van maatschappelijke voorzieningen tegen niet al te hoge kosten) lopen hierbij niet in lijn.
- De nota's en toetsing van de plannen zijn niet gericht op **gebiedsontwikkelingen**, terwijl dit in veel gevallen wel wordt verwacht. Opgemerkt wordt dat veel gebiedsontwikkelingen vaak bestaan uit kleine deelontwikkelingen, maar door de geïnterviewde is er onvoldoende zicht hoe en door wie het totaaloverzicht wordt bewaakt.
- In de Nota Parkeernormen Auto ontbreekt informatie over **acceptabele loopafstanden** tussen parkeerplaatsen en voorzieningen.
- Specifieke en relevante onderwerpen, zoals **gehandicapten-parkeren, laadinfrastructuur en laden en lossen**, zijn niet opgenomen in de nota's.

Ervaringen: een aantal onderdelen is onduidelijk

Gebiedsindelingen komen bij de betrokkenen soms willekeurig over. Het onderscheid tussen verschillende gebiedstypes is niet altijd duidelijk en moet eenduidiger. Daarbij wordt voorgesteld om de Amsterdamse verkeersgeneratie al te verdisconteren in de gebiedsindeling.

Daarnaast is de *norm bezoekers-parkeren* bij woningen 0,1 parkeerplaats per woning. Daar valt veel onder, zoals gehandicapten-parkeren, laden en lossen, free floating autodeel-systemen. In de praktijk leidt dit tot onduidelijkheid en is vaak maatwerk gewenst. Daarbij is het vaak onduidelijk wie het bezoekers-parkeren oppakt, financiert en exploiteert. In de huidige praktijk worden dergelijke keuzes vaak tijdens het project gemaakt, terwijl je daar liever vooraf beleid voor hebt.

3.4 Conclusie

De aanwezigheid van de Nota's Parkeernormen Auto, Fiets & Scooter wordt gewaardeerd. En de planadvisering vindt over het algemeen consistent plaats. Toch roepen de nota's op onderdelen vragen op en ontbreken thema's. Bijvoorbeeld het omgaan met gebiedsontwikkelingen, de specifieke situatie van gebieden waar geen betaald parkeren geldt, en de gebiedsindelingen zorgen voor onduidelijkheid bij het gebruik van de nota's.

4. 'Check'



In hoeverre dragen de nota's bij aan de gestelde doelen? Hoe ziet de parkeeropgave er de komende jaren uit? In hoeverre sluiten de parkeernormen nog aan op deze opgave?

4.1 De bijdrage aan de doelen

Doelen worden behaald, maar mobiliteitsdoelen zijn gewijzigd

Sinds het opstellen van de nota's worden deze consequent toegepast en dragen bij aan het doel om minder parkeren in de openbare ruimte te realiseren.

De doelen zijn echter gewijzigd. De belangrijkste ontwikkeling is dat de doelen uit het Amsterdamse mobiliteitsbeleid zijn gewijzigd. Omdat het autoverkeer in de stad fors dient te verminderen, heeft dit ook impact op de aanwezige parkeerplaatsen. De parkeernormen, met uitzondering van de parkeernormen voor woningen, zijn vanuit dit oogpunt nog te hoog en moeten (verder) omlaag om aan de mobiliteitsambities te voldoen om te zorgen dat de stad niet vastloopt.

Normen verder omlaag brengen: woningen, kantoren en voorzieningen

Naast de normen voor woningbouw geldt vooral voor de kantorenfunctie dat de huidige normen een maximum kennen dat aansluit bij het traditionele autogebruik en niet bij de mobiliteitsdoelen van Amsterdam. Doordat bij nieuwe ontwikkelingen met hoge dichtheden relatief veel parkeerplaatsen worden gerealiseerd, leidt dit tot problemen op het wegennet. Vooral op plaatsen in het Amsterdamse wegennet die tijdens de avondspits aan de maximumcapaciteit zitten, zoals de Zuidas.

Voor voorzieningen geldt dat de kencijfers van het CROW samen met de actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies in Amsterdam worden gebruikt om tot een parkeernorm te komen. In de praktijk betekent dit vaak dat de kencijfers van het CROW voor de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen worden gebruikt. Door het volgen van de CROW-kencijfers wordt een voor Amsterdamse begrippen relatief hoog aantal parkeerplaatsen berekend. Om de huidige ambities van de autoluwe binnenstad te bereiken en meer in te zetten op andere modaliteiten (OV, fiets), zou bij het vaststellen van de parkeernormen voor voorzieningen zowel de minimale als maximale waarde van de bandbreedte omlaag moeten.

Voor woningbouw geldt dat een verdere verlaging van de minimumparkeernorm bij woningen groter dan 60 m² bvo bijdraagt aan de doelen van een autoluwe stad. Een risico hierbij is het ontstaan van vervoersarmoede: een deel van de inwoners blijft vanwege diverse redenen (werktijdstoppen, fysieke gesteldheid) afhankelijk van een auto nabij de woning. Ook wordt het verschil tussen de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor nieuwbouwwoningen en oudbouw groot, aangezien bewoners in de oudbouw een parkeervergunning kunnen aanvragen.

4.2 Trends en ontwikkelingen om mee te nemen

Sinds het opstellen van de Nota's Parkeernormen is er veel veranderd. Wij beschrijven mede op basis van de interviews enkele relevante trends en ontwikkelingen en de mogelijke effecten voor de parkeernormen:

- De toename van **elektrisch vervoer** zorgt voor een grotere vraag naar locaties waar voertuigen geladen kunnen worden. In tegenstelling tot 2017 is nu een laadvisie beschikbaar in Amsterdam. Dit zorgt ervoor dat aan de parkeerplaatsen die worden gerealiseerd, ook eisen worden gesteld ten aanzien van de laadinfrastructuur.
- **Corona** heeft een grote impact op het mobiliteitsgedrag. Feit is dat het aantal auto's aan de herkomstzijde (parkeren bij woningen) tijdens corona is toegenomen en parkeren bij bestemmingen (voorzieningen, werken) is afgenomen. Mogelijk is dit gedeeltelijk een blijvende ontwikkeling. Daarnaast is het denkbaar dat het OV voor langere tijd door een deel van de bevolking gemeden wordt. Wat de effecten op de lange termijn zijn, is nog onvoorspelbaar.
- Daarentegen kunnen **OV-ontwikkelingen** (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn) ertoe leiden dat OV-verplaatsingen in en naar Amsterdam steeds gunstiger worden ten opzichte van autoverplaatsingen. Het autogebruik wordt mogelijk lager, waardoor parkeernormen omlaag kunnen.
- **Deelmobiliteit** neemt toe. Deelmobiliteit verlaagt de parkeerbehoefte. Anderzijds zijn nog wel parkeerplaatsen voor de deelvoertuigen nodig. Dit aantal is wel lager dan voor privévoertuigen.
- Het aantal **nieuwe voertuigen** neemt toe. Onder andere Licht Elektrische Voertuigen zijn in Amsterdam in opkomst, voor zowel personen- als goederenvervoer. Denk hierbij aan e-scooters, scootmobielen, steps en fietsen. Deze voertuigen zijn niet altijd opgenomen in de huidige normen (voor auto of fiets/scooter) en vragen vaak om maatwerk.
- Een andere ontwikkeling is de opkomst van **mobilitieithubs**. Deze ontwikkeling heeft impact op de vraag naar parkeren en parkeerlocaties (voor auto, scooter en fiets). Gezien de nog prille ervaringen is het voor velen nog wel de vraag hoe groot deze ontwikkeling en impact zal zijn.
- De opkomst van **private parkeeraanbieders** zorgt voor een wijziging in het parkeersysteem. Deze private parkeeraanbieders (zoals ParkBee) zijn in staat om vraag en aanbod steeds beter te matchen, waardoor dubbelgebruik bevorderd wordt en mogelijk het aantal parkeerplaatsen verlaagd kan worden.
- De invoering van de **Omgevingswet** per 1 januari 2021 zorgt dat het juridische kader in zijn algemeenheid wijzigt. Beoogd wordt om meer flexibele kaders mee te geven bij ontwikkelingen. De opzet van de Nota Parkeernormen met beleidsregels die regelmatig wordt geëvalueerd, past binnen dit principe.

De snelheid waarin de genoemde trends en ontwikkelingen plaatsvinden, is onduidelijk. Belangrijk is om hier ook met de geldende parkeernormeringen tijdig op te kunnen participeren, flexibiliteit blijft gewenst.

4.3 Aandachtspunten

P+R levert een belangrijke bijdrage

Onderdeel van het lage autogebruik en daarmee de mogelijkheid om lage parkeernormen te hanteren binnen de Ring A10, is het succes van de P+R-locaties. Voor deze parkeerterreinen geldt echter ook dat de maximumcapaciteit bereikt gaat worden. Voor de invulling van de parkeeroplossing en lage parkeernormen is een toekomstbestendige werking van de P+R-terreinen een belangrijke voorwaarde.

Deelmobiliteit vraagt om specifieke aandacht

Invzetten op gebruik (deelmobiliteit) in plaats van bezit vraagt ook om investering. Parkeerplaatsen dienen beschikbaar te komen. De vraag is of het dan gewenst is de minimum-parkeernorm (verder) te verlagen, of dat het toegestaan dient te worden dat bij woningbouw een groter deel (meer dan 20%) van het parkeerareaal wordt ingevuld met deelmobiliteit.

Behoeft aan flexibiliteit neemt toe

De ontwikkelingen in het mobiliteitsgedrag en vele onzekerheden in deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat de behoefte aan flexibiliteit nog groter wordt. Een optie is om bij nieuwe ontwikkelingen in plaats van normen voor fiets en auto een bepaalde mobiliteitsplek te eisen, die partijen afhankelijk van de mobiliteitsontwikkelingen en -behoefte zelf kunnen invullen met parkeren voor fiets, auto en deelmobiliteit. Ook kunnen parkeergarages worden getransformeerd naar andere functies.

4.4 Conclusie

De nota's hebben bijgedragen aan het doel om minder parkeren op straat te realiseren. Uit cases en interviews blijkt dat bij de toetsing het parkeren op eigen terrein goed wordt nageleefd. Doordat de mobiliteitsdoelen in Amsterdam recentelijk zijn bijgesteld, sluiten de normen niet aan op de doelen van de Autoluwe Stad. Ook treden ontwikkelingen zoals deelmobiliteit, mobiliteitshubs, corona-impact, elektrificatie op, die de vraag naar en het type parkeerplaatsen blijvend veranderen. De exacte impact van deze ontwikkelingen is niet bekend, maar het is van groot belang dit mee te nemen binnen nieuwe (gebieds)ontwikkelingen.

5. 'Act'



Welke aanbevelingen zijn er voor de parkeernormen en het beleid?

5.1 Aanbevelingen voor parkeernormen

Gewijzigd beleidskader vraagt om aanpassing normen auto

Het beleidskader voor hoe de gemeente Amsterdam naar de auto in de stad kijkt, is gewijzigd. Waar bij het opstellen van de Nota Parkeernormen Auto de focus lag op de locatie waar de auto wordt geparkeerd (in parkeergarages in plaats van op straat), is de focus verschoven naar de vermindering van het aantal (rijdende) auto's. Parkeernormen kunnen bijdragen aan een vermindering van het autogebruik; immers parkeeraanbod schept vraag.

Vanuit dit principe zijn de volgende aanbevelingen geformuleerd:

1. Verlaag de maximumparkeernorm auto voor kantoren op A-locaties

Op diverse locaties in parkeerzone A is de verkeersdruk door de auto hoog. Op deze locaties kan het wegennet, vooral tijdens de spitsperiodes, geen extra autoverkeer aan. Door het verlagen van de maximumparkeernorm wordt gestimuleerd dat bij deze kantorenlocaties meer naar alternatieven voor het autogebruik wordt gekeken. Dit kan bijvoorbeeld door in een straal van 500 meter rondom de treinstations een maximumparkeernorm voor kantoren van 0 te hanteren. Op basis van een analyse van de verkeersintensiteiten op het wegennet in Amsterdam zou dit ook voor andere locaties kunnen gelden.

2. Stel de parkeernormen auto voor voorzieningen vast

Om tot parkeernormen auto voor voorzieningen te komen, wordt gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers van het CROW², aangevuld met de Amsterdamse kengetallen voor de verkeersgeneratie. De kencijfers van het CROW zijn gebaseerd op gemiddeld landelijk gedrag, waarbij tevens rekening is gehouden met een toename in het autogebruik. Beide elementen zijn voor Amsterdam niet van toepassing. Het autogebruik in Amsterdam ligt lager dan gemiddeld in zeer sterk stedelijke gemeenten (25 versus 36%) en de ambitie is een reductie van het autogebruik en geen toename.

Voor 2017 werd als parkeernorm voor voorzieningen in Amsterdam vaak teruggevallen op het Locatiebeleid Amsterdam (2008). Hierin werd als richtlijn voor het aantal parkeerplaatsen eveneens verwezen naar het CROW, waarbij de minimumwaarde met 25% was gereduceerd tot 75% van het minimumkencijfer van CROW.

² CROW-publicatie 381 - Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen (december 2018).

Binnen deze aanbeveling gaat het om de verlaging van zowel de minimum- als maximumwaarde van de bandbreedte en deze kencijfers vervolgens als parkeernorm vast te stellen. Hierbij kan het uitgangspunt van de Amsterdamse kengetallen verkeersgeneratie als uitgangspunt worden gehanteerd (zie tabel 5.1).

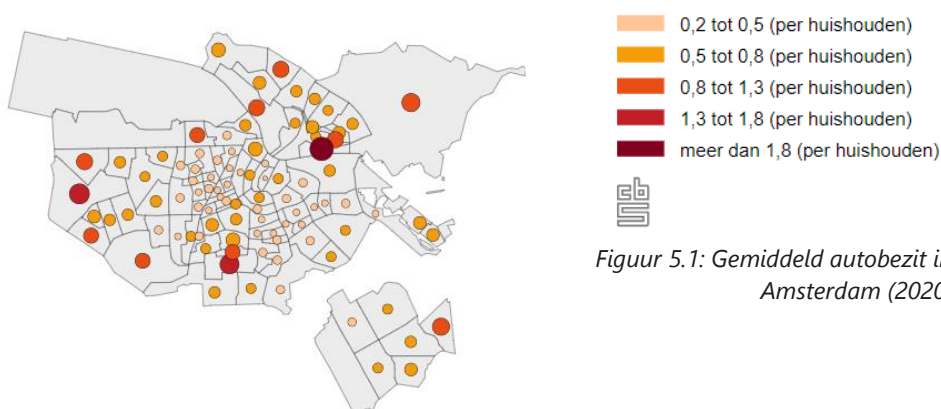
	Amsterdam	rest zeer sterk stedelijk	voorgestelde kencijfer CROW
winkelen/boodschappen	16%	28%	60% van kencijfer (-40%)
sport/hobby	26%	40%	65% van kencijfer (-35%)
overige vrijetijdsbesteding	17%	32%	55% van kencijfer (-45%)
onderwijs	10%	16%	65% van kencijfer (-35%)

Tabel 5.1: Aanbevolen reductie parkeernormen Voorzieningen, gebaseerd op 'Tabel 2: Autogebruik naar Amsterdam ten opzichte van naar andere zeer sterk stedelijke bestemming, bron OViN' uit 'Verkeersgeneratie Amsterdamse voorzieningen, kentallen gemotoriseerd verkeer, oktober 2015'

Wij bevelen aan om voor één procentuele verlaging van minimaal 40% van zowel de minimum- als maximumwaarde van de parkeerkencijfers van het CROW³ te gaan. Eventueel kan overwogen worden om de maximumwaarde verder te verlagen om verder tegemoet te komen aan de ambities van een Autoluwe Stad.

Parkeernormen auto voor woningen voor B-locaties werken niet goed in ongereguleerd gebied

De minimumparkeernormen voor woningen op B-locaties ligt laag (0 parkeerplaatsen voor sociale huur en middenhuur woningen). Door de combinatie met de uitsluiting van de nieuwe woningen van een parkeervergunning, betekent dit in gebieden met betaald parkeren dat bewoners geen auto hebben of deze niet bij de woning kunnen parkeren. Zij moeten dan uitwijken naar een goedkope of gratis parkeerlocatie.



Figuur 5.1: Gemiddeld autobezit in Amsterdam (2020)

³ Zone A komt overeen met CROW-zone 'centrum', zone B met CROW-zone 'schil centrum' en zone C met CROW-zone 'rest bebouwde kom'.

In gebieden zonder betaald parkeren geldt dit niet. In die gebieden kunnen bewoners, als zij geen parkeerplaatsen op eigen terrein hebben, de auto in de openbare ruimte parkeren (mits daar voldoende parkeergelegenheid voor is). Wanneer voor de sociale huur- en middenhuurwoningen in deze gebieden geen parkeerplaatsen worden gerealiseerd, betekent dit dat bewoners alsnog op straat gaan parkeren, waardoor de parkeerdruk toeneemt. Dit is onwenselijk in gebieden waar de parkeerdruk al hoog is. In de wijken zonder betaald parkeren ligt het autobezit vaak ook hoger (zie Figuur 5.1). Een oplossing om dit te voorkomen, is om in de volledige zone B betaald parkeren in te voeren. Op dit moment lijkt de uitbreiding van het 'betaald parkeren'-gebied tot de gehele zone B niet op korte termijn te worden gerealiseerd. Daarom zijn de volgende aanbevelingen geformuleerd:

3. Formuleer specifieke parkeernormen voor woningen in niet-gereguleerd gebied

Door niet-gereguleerd gebied als een specifieke zone te zien, is het mogelijk om in die gebieden anders om te gaan met de parkeernormen. Er kan voor worden gekozen om specifieke (minimum)normen vast te stellen die gelijk liggen aan het gemiddelde autobezit van het betreffende woningtype in dat gebied. De maximumparkeernorm blijft wel gelijk. Ook kan ervoor worden gekozen om, net als bij C-locaties, van maatwerk uit te gaan. In dat laatste geval houdt je meer flexibiliteit, bijvoorbeeld wanneer invoering van betaald parkeren op de planning staat. Wel is het van belang om bij ontwikkelingen in C-locaties vooraf een ontwikkelingskader vast te stellen, waarin de maatwerkafspraken zijn gedefinieerd.

4. Accepteer dat in niet-gereguleerd gebied parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd

In niet-gereguleerde gebieden komt het vaak voor dat de gebouwde parkeervoorziening leeg staat en de parkeerdruk op straat (te) hoog is. Dit is vervolgens vaak reden om betaald parkeren in te voeren. Om zolang er geen sprake is van betaald parkeren (en daar op korte termijn ook geen zicht op is) deze situatie te voorkomen, is het aan te bevelen dat in deze gebieden het aantal parkeerplaatsen voor bewoners (conform de huidige minimumnorm) op eigen terrein wordt gerealiseerd en de extra benodigde parkeerplaatsen voor bewoners (zie ook aanbeveling 3) op kosten van de ontwikkelaar in de openbare ruimte. Als in de openbare ruimte onvoldoende parkeerplaatsen kunnen worden toegevoegd, dienen deze parkeerplaatsen alsnog op het perceel van de ontwikkelaar gerealiseerd te worden.

Meer duidelijkheid in eisen scooter-parkeren gevraagd

Voor scooter-parkeren gelden de parkeernormen als richtlijn, deze hoeven dus niet gerealiseerd te worden. Vanuit de interviews is de wens voor duidelijkheid naar voren gekomen. Dit gegeven samen met de ontwikkeling op het gebied van nieuwe voertuigen leidt tot de volgende aanbevelingen:

5. Maak van de parkeernorm voor scooters een beleidsregel in plaats van een richtlijn

Door voor scooters de parkeernorm als beleidsregel op te nemen, kan daar ook daadwerkelijk op getoetst worden binnen het ontwerp. Dit is van belang, omdat een afname van auto's zorgt voor een toename van scooters, fietsen en LEV's. Op deze wijze wordt bij het ontwerp al rekening gehouden met het parkeren van scooters.

6. Verruim de parkeernorm voor scooters, zodat ook andere voertuigen hieronder vallen

Naast de fiets en scooter vallen in deze categorie ook andere types voertuigen, zoals de bakfiets, tandem en speed pedelec. Deze fietsen passen qua formaat niet in een regulier fietsenrek, maar hiervoor is wel stallingsruimte benodigd. Door de parkeernorm voor scooter-parkeren te verruimen en eisen aan de omvang van een plek te stellen, kan de gewenste flexibiliteit worden verkregen, zodat meerdere voertuigen van deze ruimte gebruik kunnen maken. Ook eventuele nieuwe voertuigen kunnen hiervan gebruik maken.

Zorg voor afstemming tussen de Nota Parkeernormen Auto en Nota Parkeernormen

Fiets & scooter

De Nota Parkeernormen Auto en de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter verschillen op een aantal punten. Hoewel de wijze waarop met auto- en fiets-parkeren wordt omgegaan binnen de stad verschilt, is een bepaalde mate van afstemming wel wenselijk. Daarom de volgende aanbevelingen:

7. Zorg voor gelijke gebiedsgrenzen

De zone-indeling voor auto- en fiets-parkeren verschilt heel erg. Voor de ontwikkelende partij is het daarom niet altijd duidelijk waar de verschillen vandaan komen. Het verschil in hoogte van de norm is te verklaren, maar op verschillende locaties loopt de begrenzing tussen de zones niet gelijk. Het is aan te bevelen voor de grenzen van de gebieden dezelfde straten te gebruiken (zie ook figuur 5.2 voor illustratie).



Figuur 5.2: Begrenzing zones auto en fiets rondom de Zuidas uit de nota's

Om de toepassing van de juiste zone voor de fiets eenvoudiger te maken, is het aan te bevelen om deze als kaartlaag bij de interactieve kaart van de Nota Parkeernormen Auto toe te voegen. Daarnaast dient in de Nota Parkeernormen bij de gebiedsindeling te moeten worden toegevoegd dat de geldende gebiedsindeling terug te vinden is op de interactieve kaart. In de huidige nota is hiernaar geen verwijzing opgenomen en is de kaart, zoals opgenomen in de nota leidend.

8. Neem concrete elementen uit de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter over voor de Nota Parkeernormen Auto

Uit de interviews is naar voren gekomen dat, met name in de Nota Parkeernormen Auto een aantal elementen worden gemist. Bijvoorbeeld de doelen 'wat willen we bereiken', plantoetsing en monitoring en evaluatie. Deze elementen zijn wel opgenomen in de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter. Door een vergelijkbare indeling in de opbouw van beide nota's te hanteren, worden deze missende elementen ingevuld. Op termijn, wanneer beide nota's worden vernieuwd, zouden de auto, fiets, scooter en andere vervoermiddelen die om een parkeerplaats vragen, in onderlinge samenhang moeten worden gezien. Juist wanneer voor een of meerdere modaliteiten niet in parkeergelegenheid wordt voorzien, is het van belang dat voor de overige vervoermiddelen wel in kwalitatief goede parkeergelegenheid wordt voorzien.

Een aantal verduidelijkingen zijn gewenst

Vanuit de interviews is gebleken dat op een aantal onderdelen de tekst in de nota's niet geheel duidelijk zijn. Verduidelijking op deze onderdelen is gewenst.

9. Aanscherpen passage bezoekers-parkeren woningen (Nota Parkeernormen Auto)

In de Nota Parkeernormen Auto is de passage over de realisatie van 0,1 bezoekers-parkeerplaats niet duidelijk. Voor gebiedsontwikkelingen is aangegeven dat de gemeente dit realiseert. Of dit bij losse bouwprojecten ook moet worden gerealiseerd en wie daar zorg voor moet dragen, is onduidelijk. De huidige passage in de Nota Parkeernormen Auto is op meerdere manieren uitlegbaar en wordt binnen verschillende ontwikkelingen ook verschillend uitgelegd en toegepast.

10. Ruimtebeslag fiets-parkeren toevoegen (Nota Parkeernormen Fiets & Scooter)

In de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter zijn in het hoofdstuk 'Kwaliteitseisen stallingen' ook de eisen voor afstanden tussen de fietsen en de breedte van gangpaden opgenomen. Voor veel initiatiefnemers is dit lastig in gebruik. Hoewel het ruimtebeslag varieert en afhankelijk is van de keuze voor een stallingsysteem en de maatvoering van de stallingsruimte, is het wenselijk om als richting ook het ruimtebeslag (of de indicatie van het ruimtebeslag) als ontwerprichtlijn mee te geven. Op basis van de kwaliteitseisen die zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter betekent dit een ruimtebeslag van circa 1,8 m² per fietsparkeerplaats en 2,35 m² per scooterparkeerplaats.

11. Toevoegen bepaalde functies (Nota Parkeernormen Fiets & Scooter)

In de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter worden parkeernormen voor de functies 'medewerkers basisschool', 'kinderdagverblijf', 'bedrijven' en bedrijfsverzamelgebouw' gemist. Daarnaast is het in de praktijk voor onderwijsfuncties niet handig om het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen op basis van twee eenheden te bepalen (medewerkers en leerlingen).

Het heeft de voorkeur om hier één eenheid van te maken. Het CROW komt in 2021 met een nieuw ASVV (Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen). Hierin zijn ook de fietsparkeerkencijfers geüpdatet door toevoeging van nieuwe functies, eenheden en loopafstanden. Bij een actualisatie van de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter kan de meeste actuele uitgave van het CROW als leidraad worden gehanteerd.

5.2 Overige aanbevelingen

Werkwijze parkeernormen auto bij gebiedsontwikkelingen nodig

Uit de interviews binnen de gemeente Amsterdam is uitgesproken dat de Nota Parkeernormen Auto niet goed werkt bij gebiedsontwikkelingen en dat verschillende elementen - die sterk aan de gebiedsontwikkelingen hangen - worden gemist. Wij bevelen aan om deze elementen niet binnen de Nota Parkeernormen Auto op te nemen, maar om hier juist een afzonderlijke werkwijze voor op te stellen. De argumenten hiervoor zijn:

- Initiatiefnemers en ontwikkelende partijen hebben behoefte aan duidelijkheid en kaders. De invulling van de kaders zijn uiteindelijk bij iedere gebiedsontwikkeling anders.
- De Nota Parkeernormen is bedoeld als toetsingsdocument en niet voor planvorming. Bij planvorming werkt de ruime bandbreedte niet, terwijl dit bij toetsing goed werkt.

- De missende informatie, zoals loopafstanden, aandeel gehandicapten-parkeren en dergelijke kan bij de werkwijze op een flexibele wijze worden benoemd, zonder dat hier bij de toetsing van plannen automatisch rechten aan kunnen worden ontleend.

In deze werkwijze parkeernormen auto bij gebiedsontwikkelingen kunnen richtlijnen worden gegeven hoe de hiernavolgende elementen worden ingevuld. Bij de start van een gebiedsontwikkeling dienen deze elementen te worden ingevuld en vastgelegd om houvast te bieden aan de planvorming:

- Op basis van een parkeerbalans een gemiddelde parkeernorm voor de gebiedsontwikkeling, wat resulteert in een maximum aantal te realiseren parkeerplaatsen in een gebied (dit laatste kan via het bestemmingsplan weer worden geborgd).
- Acceptabele loopafstanden.
- Parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
- Richtlijn voor aantal gehandicaptenparkeerplaatsen.
- Indien van toepassing, realisatie van extra openbare parkeerplaatsen bij maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen.
- Bij weinig parkeerplaatsen in de openbare ruimte extra kwaliteitseisen aan gebouwde voorzieningen in verband met het stallen van klusbusjes en locaties voor pakketbezorging.
- De link leggen met mobiliteitshubs (buurthubs, wijkhubs en dergelijke).
- De link leggen met P+R-mogelijkheden.

Vanuit de planontwikkeling bij gebiedsontwikkelingen is het mogelijk dat aanvullende eisen of mogelijkheden ten opzichte van de Nota Parkeernormen gaan gelden bij de plantoetsing.

Behoud flexibiliteit in de nota's en evalueer deze over enkele jaren weer

De onzekerheid over de mobiliteitsontwikkelingen en de structurele impact van Corona, maken dat de nota's en de parkeernormen hun huidige flexibiliteit moeten houden. Alleen op die manier kun je tijdig inspelen op nieuwe inzichten en wijzigingen in beleidsuitgangspunten. Ook de effecten van het hanteren van lagere minimumparkeernormen bij woningbouw dan voor 2017 zijn nog niet duidelijk. Of bijvoorbeeld het hanteren van een minimumparkeernorm van 0 bij sociale en middeldure woningen leidt tot vervoersarmoede onder deze groep omdat mogelijk onvoldoende alternatieven voorhanden zijn, is in de afgelopen periode nog niet te constateren. Daarom is het aan te bevelen om de nota over enkele jaren weer te evalueren en daarin ook mee te nemen wat de waarneembare effecten op straat zijn van de Nota Parkeernormen.

5.3 Conclusie

De aanbevelingen op een rijtje:

1. Verlaag de maximumparkeernorm auto voor kantoren op A-locaties.
2. Stel de parkeernormen auto voor voorzieningen vast, waarbij wordt uitgegaan van een verlaging van de kencijfers van het CROW.
3. Formuleer specifieke (minimum)parkeernormen voor woningen in niet-gereguleerd gebied.
4. Accepteer dat in niet-gereguleerd gebied parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

5. Maak van de parkeernorm voor scooters een beleidsregel in plaats van een richtlijn.
6. Verruim de parkeernorm voor scooters, zodat ook andere voertuigen hieronder vallen.
7. Zorg voor gelijke gebiedsgrenzen voor auto- en fiets-parkeren.
8. Neem concrete elementen uit de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter over voor de Nota Parkeernormen Auto.
9. Scherp de passage bezoekers-parkeren woningen aan (Nota Parkeernormen Auto).
10. Voeg ruimtebeslag fiets-parkeren toe (Nota Parkeernormen Fiets & Scooter).
11. Voeg specifieke functies toe (Nota Parkeernormen Fiets & Scooter).
12. Stel een afzonderlijke werkwijze parkeernormen auto bij gebiedsontwikkelingen op.
13. Behoud flexibiliteit in de nota's en evalueer deze over enkele jaren weer.

Bijlage 1 Lijst interviews en cases

Interviewlijst gemeente Amsterdam

- Carli Hartgerink, Regisseur onderwijshuisvesting
- André Kes, Adviseur Parkeren, straatparkeren
- Jan Brouwer, stedenbouwkundige Dienst Ruimtelijke Ordening
- Johannes Beuckens, Senior Beleidsadviseur Verkeer en Openbare Ruimte
- Auke van der Vlist, Projectmanager Buiksloterham
- Anne Bijlmer, Marieke Wever en Martin Blankendaal, projectmanagement Zuidas
- John Smit en Kees Veenendaal, jurist Zuidas en Dienst Stedelijke Ontwikkeling
- Lionel Nascimento, Vergunningen Stasdeel Oost
- Maarten de Vries, Adviseur buurt- en wijkhubs
- David Madja, Adviseur parkeernormen: Vervoer en Openbare Ruimte
- Egbert Kolvoort, Adviseur parkeernormen: Vervoer en Openbare Ruimte
- Jorden Steenge, Adviseur parkeernormen: Vervoer en Openbare Ruimte
- Ward Rothuijsen, Adviseur parkeernormen: Vervoer en Openbare Ruimte

Interviewlijst externe stakeholders

- Amvest
- Kroonenberg Group
- Stadgenoot
- Goudappel
- Orange Architects

Cases

- Buitenveldertselaan 78
- Diderotblok
- Krijn Taconiskade
- Zeeburgereiland - blok 26
- Kavel B10 NDSM
- Purmerweg 46
- Joods Cultureel Centrum

case	Buitenveldertselaan 78	Diderotblok
aanvrager:	Kroonenberggroep	stadgenoot Van Riezen & Partners (ruimtelijke onderbouwing)
wat:	sloop/nieuwbouw, bedrijfspan -> woningen	sloop/nieuwbouw, bedrijfspan -> woningen
getoetst op:	auto en fiets	auto en fiets
	voldoende aangetoond dat voor bezoek voldoende parkeerplaatsen in de OR zijn	onduidelijk waar de 'aangenomen parkeernormen' vandaan komen, deze staan niet in de ruimtelijke onderbouwing.
Advies:	positief	negatief: zonder fiscaal regime onvoldoende parkeerplaatsen, positief: met betaald parkeren, voldoende parkeer- plaatsen
	nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening	nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunning- verlening
conclusie:	getoetst conform nota's	afgeweken van eigen nota: parkeernormen vanwege gebied zonder fiscaal regime

case	Krijn Taconiskade	Zeeburgereiland blok 26	kavel B10 NDSM
aanvrager:	Amvest Orange Architects	BPD Van Riezen & Partners (ruimtelijke onderbouwing)	
wat:		nieuwbouw woningen, commerciële voorzieningen	woningen, kantoor en commerciële plint
getoetst op:	auto en fiets	auto en fiets	auto en fiets
		aangenomen voldoende plek voor bezoek in OR	
advies:	positief op aantallen, fietsoplossing verdient nadere toelichting	positief	positief, maar verduidelijking in ruimtelijke onderbouwing gewenst
	nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening	nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening met bergingen voldaan aan bouwbesluit	
conclusie:	getoetst conform nota's	getoetst conform nota's	getoetst conform nota's, expliciete uitsluiting van parkeervergunningverlening wordt gemist*

* Sinds de invoering van betaald parkeren geldt in dit gebied een nulplafond voor nieuwbouw

case	Purmerweg 46	Joods Cultureel Centrum
aanvrager:		
wat:	transformatie naar sociale huurwoningen	sloop/nieuwbouw Joods cultureel centrum/ kantoren/woningen
getoetst op:	auto en fiets	auto en fiets
advies:	positief	positief op auto-parkeren
	omdat de parkeerdruk op straat laag is, geen beperkingen in vergunningverlening	uitsluiting van parkeervergunningverlening
	geen minimumnorm	aanvulling fiets-parkeren gevraagd
conclusie:	getoetst conform nota's, uitspraak over wel of niet uitsluiting van parkeervergunningverlening wordt gemist	getoetst conform nota's

Bijlage 2 Samenvatting resultaten interviews externe stakeholders

In deze bijlage zijn de bevindingen over de Nota's Parkeernormen weergegeven aan de hand van de interviews die zijn gehouden met externe stakeholders, zoals ontwikkelaars, beleggers, stedenbouwkundigen, en adviesbureaus.

Resultaten interviews

De interviews zijn opgebouwd aan de hand van enkele hoofdvragen en onderliggende detailvragen. In deze samenvatting van de interviews richten we ons op de hoofdvragen:

- Wat is goed aan de Nota's Parkeernormen?
- Wat kan beter?
- Wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen die van invloed zijn op de Nota's Parkeernormen?

Bij de hiernavolgende beschrijving dient vooraf opgemerkt te worden dat hier de meest belangrijke en voorkomende bevindingen zijn weergegeven, maar dat niet alle punten ook door iedereen worden genoemd en sommige punten maar door een enkeling. Daarnaast wordt een aantal punten aangestipt die niet direct met de Nota's Parkeernormen te maken hebben, maar er wel aan raken.

Wat gaat goed

- De nota's zijn duidelijk. Zeker als je het vergelijkt met andere gemeenten. Amsterdam is samen met Rotterdam een voorloper op het gebied van parkeernormen.
- Het proces van het toetsen van plannen gaat goed. De nota's bieden een solide basis en het overleg met de gemeente verloopt constructief. Er wordt duidelijk gecommuniceerd op welke onderdelen de plannen voldoen en welke onderdelen anders moeten worden uitgewerkt.
- Goed dat de Nota Parkeernormen Auto bandbreedtes heeft in de parkeernormen en ruimte biedt voor maatwerk en flexibiliteit.
- Goed dat het in de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter ook mogelijk is om een gezamenlijke fietsstalling te realiseren en niet iedere woning zijn eigen berging hoeft te hebben.
- Goed dat bij nieuwbouw duidelijk wordt gecommuniceerd dat geen parkeervergunning wordt afgegeven, zodat iedereen weet waar hij aan toe is en bij bewoners geen valse verwachtingen worden gewekt.
- Mogelijkheden om af te wijken op B-locaties.

Wat kan beter

- De bandbreedtes in de Nota Parkeernormen bieden ruimte voor maatwerk en dat is goed. Idealiter zouden de bandbreedtes nog wel iets ruimer mogen zijn, omdat het verschil tussen locaties en projecten erg groot is en je vraag en aanbod zo goed mogelijk wilt afstemmen.
- Bij grote woningen loopt het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen flink op en moeten er soms in verhouding veel plaatsen gerealiseerd worden.

- Soms staan uitgangspunten van gemeentelijk beleid met elkaar op gespannen voet. Van de ene kant is het uitgangspunt om fiets-parkeren bij voorkeur op de begane grond te realiseren, maar tegelijkertijd is er de wens om actieve plinten te realiseren. Bij een grote berging voor fiets-parkeren blijft er vaak weinig ruimte over voor een actieve plint.
- Het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein werkt goed in gebieden waar op straat betaald parkeren is, maar werkt niet in gebieden waar het parkeren (nog) gratis is. In gebieden met gratis parkeren op straat staan de gebouwde parkeervoorzieningen vaak voor een belangrijk deel leeg. Voer in alle B-gebieden betaald parkeren in, of maak er anders C-gebieden van.
- Mogelijkheden om af te wijken op B-locaties zijn goed, maar deze mogelijkheden worden bij toetsing met argusogen bekeken omdat de gemeente bang lijkt voor precedentwerking.
- De norm voor middeldure koop is onduidelijk. Voor middeldure koop wordt nu vaak uitgegaan van de vrije sector, maar de norm voor middeldure koop kun je beter vergelijken met middeldure huur.
- De norm voor fiets-parkeren is eenduidig en rigide. Neem net als in de Nota Parkeernormen Auto bandbreedtes op, omdat ook voor de fiets geldt dat alle locaties en projecten anders zijn en er ruimte moet zijn voor maatwerk.
- Parkeren moet op eigen terrein worden opgelost of in parkeergarages. Het moet dan een verantwoordelijkheid van de gemeente zijn dat deze garages goed bereikbaar zijn.
- Bij de toepassing van de parkeernormen voor horeca en voorzieningen is de Amsterdamse verkeersgeneratie een lastige. Het is niet duidelijk wat er met de Amsterdamse verkeersgeneratie wordt bedoeld en waar die te vinden is.

Relevante trends & ontwikkelingen

- Deelmobiliteit en mobiliteitshubs worden genoemd als ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de parkeernormen. Daarbij wordt opgemerkt dat het nog onduidelijk is hoe deze ontwikkelingen gaan verlopen en zijn de meningen verdeeld. Enkele partijen verwachten dat het hier om serieuze ontwikkelingen gaat, terwijl een ander aangeeft geen succesvolle voorbeelden te kennen en te verwachten dat het erg lastig is en blijft om hier een sluitend businessmodel voor rond te krijgen.
- Door een enkeling wordt genoemd dat de nog steeds toenemende groei van Amsterdam op alle gebieden van invloed kan zijn op de parkeernormen en nota's.
- De verbeteringen in het OV en de ontwikkelingen zoals de Nood-Zuidlijn kunnen ervoor zorgen dat het autogebruik en -bezit in Amsterdam minder wordt, waardoor de parkeernormen verder omlaag kunnen.
- COVID-19 kan structureel effect hebben op het mobiliteitsgedrag. Op welke manier en in welke mate is nog koffiedik kijken. Aan de ene kant kunnen mensen vaker gaan thuiswerken, terwijl het ook kan zijn dat door en na COVID de auto aan populariteit wint ten opzichte van het openbaar vervoer.
- Partijen als ParkBee krijgen steeds meer invloed op het parkeergedrag en zijn een factor om rekening mee te houden.
- De ontwikkelingen in het mobiliteitsgedrag en vele onzekerheden in deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat de behoefte aan flexibiliteit nog groter wordt. Misschien moet je bij nieuwe ontwikkelingen in plaats van normen voor fiets en auto een bepaalde mobiliteitsplek eisen, die partijen afhankelijk van de mobiliteitsontwikkelingen en behoefte zelf kunnen invullen met parkeren voor fiets, auto en deelmobiliteit.

Bijlage 3 Samenvatting resultaten interviews gemeente Amsterdam

In deze bijlage zijn de bevindingen over de Nota's Parkeernormen weergegeven aan de hand van de interviews die zijn gehouden met medewerkers van de gemeente Amsterdam. Het gaat hier om medewerkers die met de nota's werken, of (in)direct te maken hebben.

Voor een breed en divers beeld zijn dertien interviews gehouden met medewerkers die actief zijn in verschillende disciplines, zoals: Verkeer en Openbare Ruimte, Projectmanagement, Gebiedsadvies, Stedenbouw, Juridische planvorming, Vergunningen, Onderwijs en Mobility Hubs. In bijlage 1 zijn de interviewpartners weergegeven.

Resultaten interviews

De interviews zijn opgebouwd aan de hand van enkele hoofdvragen en onderliggende detailvragen. In deze samenvatting van de interviews richten we ons op de hoofdvragen:

- Wat is goed aan de Nota's Parkeernormen?
- Wat kan beter?
- Wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen die van invloed zijn op de Nota's Parkeernormen?

De vele in de interviews verkregen antwoorden worden hierna beschreven en zijn aan het einde van de notitie nog eens samengevat. Bij de hiernavolgende beschrijving dient vooraf opgemerkt te worden dat hier de meest belangrijke en voorkomende bevindingen zijn weergegeven, maar dat niet alle punten ook door iedereen worden genoemd en sommige punten maar door een enkeling. Daarnaast wordt een aantal punten aangestipt die niet direct met de Nota's Parkeernormen te maken hebben, maar er wel aan raken.

Wat gaat goed

- De nota's vormen een bruikbare leidraad voor het vormgeven van parkeren bij een ontwikkeling.
- In de praktijk werken de Nota's Parkeernormen goed, in combinatie met de adviezen van het Team Parkeernormen van Verkeer en Openbare Ruimte. De adviezen zijn goed onderbouwd en de samenwerking verloopt constructief.
- De actuele nota's slagen goed in het doel minder parkeren te realiseren in de schaarse openbare ruimte.
- Het is goed dat er überhaupt een Nota Parkeernormen Fiets & Scooter is, zodat de gemeente kan afdwingen dat voor andere functies dan wonen (daarvoor is fiets-parkeren opgenomen in het Bouwbesluit) parkeercapaciteit wordt gerealiseerd. Zo wordt fiets- en scooter-parkeren niet het probleem van de gemeente als de ontwikkelaar geen parkeerplaatsen realiseert.
- De Nota Parkeernormen Fiets & Scooter is goed leesbaar. Ook voor iemand die maar af en toe de normen nodig heeft, is de nota goed te begrijpen en duidelijk. Zo geven de tabellen 3.1. tot en met 3.7 helder weer met hoeveel fiets-parkeerplekken je rekening moet houden per type voorziening en zorgen voor houvast.

- De koppeling van de normen voor fiets- en scooter-parkeren met ontwerpeisen/-richtlijnen is sterk. In veel gemeenten zijn NEN 2443 en de ontwerprichtlijnen voor fietsers van het CROW niet bindend en is het voor de gemeente lastig om kwalitatief goede parkeervoorzieningen af te dwingen als een ontwikkelaar deze niet op eigen initiatief wil realiseren.
- De hoge parkeerkencijfers van het CROW voor auto's van bewoners en bezoekers van bewoners zijn aangepast naar parkeernormen die goed passen bij het actuele autobezit in Amsterdam en de gemeentelijke wensen om de automobilititeit te beperken.
- De Nota Parkeernormen Auto biedt ruime mogelijkheden om bij ontwikkelingen maatwerk te leveren.

Wat kan beter

- De Nota Parkeernormen Auto is minder duidelijk dan de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter. De Nota Parkeernormen Auto is voor iemand die niet helemaal in de materie zit, soms moeilijk te begrijpen en toe te passen. Zo wordt bij de parkeernormen voor voorzieningen verwezen naar de actuele kencijfers van het CROW, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Dit is niet duidelijk. Liever concrete normen, zoals in de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter, waar per functie precies staat wat de norm is.
- Door onduidelijkheden en de ruime bandbreedtes in de Nota Parkeernormen Auto is het voor ontwikkelaars, stedenbouwkundigen en andere betrokkenen vaak moeilijk om te bepalen waar zij in de plannen voor het parkeren van uit moeten gaan. Het advies van de medewerkers van het Team Parkeernormen neemt hierdoor een heel belangrijke plaats in. De adviezen van dit team zijn gebaseerd op de nota's en worden gecombineerd met expertise en gezond verstand. Dit werkt goed, maar brengt volgens sommigen ook het risico met zich mee dat een beeld van willekeur kan ontstaan. Dit beeld wordt overigens door niemand zo ervaren, mede ook omdat de onderbouwing van de adviezen goed wordt gevonden.
- In de Nota Parkeernormen Auto is de bandbreedte voor de parkeernorm bij wonen zeer ruim. Dat geeft ontwikkelaars veel ruimte. Daarbij wordt erop gewezen dat met het dubbelgebruik in parkeerbalansen ook nog eens veel kan worden dicht gerekend. Het is voor sommigen niet goed duidelijk waar je binnen de ruime bandbreedte en mogelijkheden idealiter zou moeten zitten en wie dat uiteindelijk bepaalt. De ruime bandbreedtes en mogelijkheden zorgen er ook voor dat je bij een gebiedsontwikkeling als gemeente geen hard kader hebt, waarnaar je kunt verwijzen en waar je partijen aan kunt houden.
- Binnen een gebiedsontwikkeling wordt vaak gekozen voor de onderkant van de bandbreedte voor parkeren. Het gevolg is dat nu wijken worden gebouwd met heel weinig parkeerplaatsen en we nog weinig ervaring hebben met hoe dit uiteindelijk uitwerkt. Het risico is aanwezig dat de normen te laag bleken en er in de praktijk problemen gaan ontstaan. Anderzijds zijn de normen ook sturend voor het type gebruik en kan dat ook automatisch weer problemen voorkomen.
- Tegenover het genoemde risico van het ontwikkelen van te weinig parkeerplaatsen, staat de roep vanuit sommige richtingen om de parkeernormen juist verder naar beneden te brengen, om zo onder meer het wegennet te ontlasten. Daarbij wordt opgemerkt dat parkeernormen en autobezit soms ten onrechte door elkaar worden gehaald. In nieuwe gebieden kun je met parkeernormen sturen op autobezit, maar in bestaande wijken is dat moeilijk.

- Doordat in de plannen weinig parkeerplaatsen worden opgenomen, is het risico van vervoersarmoede aanwezig. Voor sociale huurders wordt het zo bijna onmogelijk gemaakt om een auto te bezitten. Als je dan bijvoorbeeld in de nachtdienst werkt op een plek met matig openbaar vervoer, is het zonder auto lastig om op de werkplek te komen. Daarnaast kan het realiseren van weinig parkeerplekken tot gevolg hebben dat Amsterdam minder aantrekkelijk wordt voor gezinnen, die op een gegeven moment toch vaak een auto willen.
- Door de ruime bandbreedtes in de Nota Parkeernormen Auto is het lastig om bij een grote gebiedsontwikkeling, die bestaat uit veel kleinere ontwikkelingen, te sturen op het totaal. In de nota worden geen uitspraken gedaan over het toepassen van normen over een groter gebied. Misschien moet je iets opnemen van een norm van bijvoorbeeld 0,3 voor het hele gebied, waarbij je op individueel niveau tussen de 0 en de 1 mag zitten.
- Het niet verlenen van een parkeervergunning bij nieuwe ontwikkelingen werkt goed als er in het gebied betaald parkeren is, maar niet of nauwelijks als er geen betaald parkeren is. Bij een nieuwe ontwikkeling wordt daarom als oplossing vaak meteen ook betaald parkeren ingevoerd. De vraag is of dit de oplossing moet zijn. Tegelijkertijd wordt ook opgemerkt dat betaald parkeren vaak pas wordt ingevoerd als de buurt erom vraagt. Je kunt je afvragen of je als gemeente niet vaker zelf het initiatief moet nemen, om zo te zorgen dat het wegennet in een gebied niet vol loopt. Grote gebiedsontwikkelingen hebben overigens meestal betaald parkeren in zich.
- Het wordt in de Nota Parkeernormen Auto als een gemis ervaren dat er geen helder onderscheid aanwezig is tussen een maatschappelijke parkeervergunning en een bedrijfsparkeervergunning. Daarnaast zijn er in 'nieuwe gebieden' vaak maar zeer beperkte mogelijkheden voor maatschappelijke parkeervergunningen. Dit verhoudt zich weer slecht met het lerarentekort en de mogelijkheden om leraren van buiten Amsterdam aan te trekken. Daarbij zijn er in sommige nieuwe gebieden alleen parkeermogelijkheden in gebouwde voorzieningen, die meestal te duur zijn of te ver weg liggen voor bijvoorbeeld wijkverpleging in de avonduren. Het gevoel bestaat soms dat de mogelijkheden binnen het project/gebied sturend zijn voor de parkeernormen, waar eigenlijk de Nota Parkeernormen duidelijk en sturend zou moeten zijn.
- Parkeren bij maatschappelijke voorzieningen vormt vaak een knelpunt in de planvorming. Een knelpunt waar vaak pas laat in het proces aandacht aan wordt besteed. Ook in nieuwe gebieden moet er ruimte zijn voor maatschappelijke parkeervoorzieningen. In de nota moet daarover een duidelijke en goede norm worden opgenomen. Het gebied moet vooraf duidelijk weten waaraan het moet voldoen en het probleem moet niet bij de maatschappelijke voorziening neergelegd worden.
- De Nota Parkeernormen Fiets & Scooter geeft heldere normen voor veel voorzieningen, maar is nog niet compleet. Graag een norm voor medewerkers van de basisschool toevoegen. Die norm is er bijvoorbeeld wel voor medewerkers van het voortgezet onderwijs. Daarnaast mist het kinderdagverblijf als functie. Ook zijn functies als een bedrijfsverzamelgebouw niet in de nota opgenomen. Daar wordt dan vaak de norm voor kantoren voor gebruikt.
- Fietsnormen zijn in de praktijk lastig te bepalen voor horeca. Het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen per 100 m² hangt sterk af van de kwaliteit van de ondernemer en het succes van de zaak. Tegelijkertijd is er vaak sprake van transformatie van detailhandel naar horeca, waarbij het bestemmingsplan niet hoeft te worden aangepast en het in de praktijk kan gaan knellen. Voor wonen geldt dat de fietsnormen bij woningen tot 100 m² goed werken, maar de staffel gaat daarna door en dan kun je bijvoorbeeld tot 6 plaatsen voor een grote woning komen.

Bij scholen wordt onderscheid gemaakt tussen leerlingen en werknemers. Het is waarschijnlijk duidelijker om het aantal fietsparkeerplaatsen alleen te relateren aan het aantal leerlingen of het aantal vierkante meters bvo. Het lijkt ook niet nodig om onderscheid te maken tussen een basisschool en voortgezet onderwijs.

- Het zou fijn zijn als in de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter ook een koppeling wordt gemaakt tussen het aantal fietsparkeerplaatsen en het ruimtebeslag.
- In de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter zijn voor scooters richtlijnen opgenomen, maar voor scooters moet je net als voor de fiets beleidsregels opnemen. Tot nu toe wordt de richtlijn voor scooters meestal al wel als norm opgevat. Je zou bijvoorbeeld van de realisatie van parkeerplaatsen voor scooters en de ontwerpeisen voor de fietsparkeervoorzieningen eisen/beleidsregels kunnen maken. Een overweging is om dat in eerste instantie alleen bij nieuwbouw te doen, omdat het bij de renovatie van bestaande gebouwen natuurlijk niet altijd mogelijk is om aan de huidige/toekomstige eisen te voldoen.
- Het beleidsstandpunt bij splitsingen + uitbreiding van het vloeroppervlak is nog niet helemaal uitgekristalliseerd. Op dit moment wordt vanuit het Team Parkeernormen gewerkt aan een notitie over dit onderwerp. De uitwerking kan te zijner tijd opgenomen worden in een mogelijke herijking van de parkeernota in de toekomst.
- De eenduidigheid van terminologie kan in beide nota's beter; transformatie/ renovatie/ nieuwbouw/verbouw et cetera worden nu vaak door elkaar heen gebruikt.
- De Nota Parkeernormen Auto is onvoldoende onderbouwd. Onder de normen ligt niet of nauwelijks onderzoek en de normen lijken vrij gemakkelijk bepaald. De nota mist ook de relatie met een mobiliteitsplan en een ruimtelijkeordeningsperspectief. Het doel van de nota is niet voor iedereen duidelijk.
- Het is niet helemaal duidelijk of in het nieuwe digitale stelsel onder werking van de nieuwe Omgevingswet (1 januari 2020) alle daarvoor in aanmerking komende aanvragen omgevingsvergunningen - via een vinkje in het systeem/digitale stelsel - ook worden voorgelegd aan parkeernormen, opdat tijdig een advies kan worden uitgebracht.
- De samenhang tussen de nota's kan op onderdelen beter. Zo wordt de Zuidas voor de auto als centrumgebied beschouwd en voor de fiets/scooter als zone B. Het zou logischer zou zijn als beide nota's de Zuidas als centrumgebied beschouwen, ook vanwege het aanwezige NS-station dat een belangrijke functie heeft.
- De gebiedsindeling komt in beide nota's volgens sommigen willekeurig over. Zo wordt bijvoorbeeld gesteld dat de 'Oostlijn' erin zit, maar de 'Westlijn' niet. Daarnaast wordt voorgesteld om gebieden niet alleen als A-gebied te typeren als er een intercitystation is, maar ook bij een gewoon trein- of metrostation. Ook wordt erop gewezen dat in de Nota Parkeernormen Auto een nog sterker onderscheid gemaakt kan worden naar gebieden. In sommige gebieden zijn hele strenge parkeernormen nodig, omdat de ruimte er niet is, maar andere gebieden hebben de ruimte voor de auto en moet je daar dan met lage normen werken. Ook wordt geopperd om het autobezit te monitoren om zo de gebiedsindelingen goed te kunnen bepalen en onderbouwen. Tevens wordt opgemerkt dat voor de C-gebieden maatwerk geldt, maar in de praktijk komt dit er vaak op neer dat de normen voor B-gebieden worden gehanteerd. Daarnaast wordt gesteld dat de Amsterdamse verkeersgeneratie een onduidelijk en lastig toepasbaar begrip is en je deze misschien al moet verdisconteren in de gebiedsindeling. Tenslotte wordt geopperd om de gebiedsindelingen in de nota's te koppelen aan de gebiedstypen van het CROW, zodat duidelijker is wat de gebieden typeert.

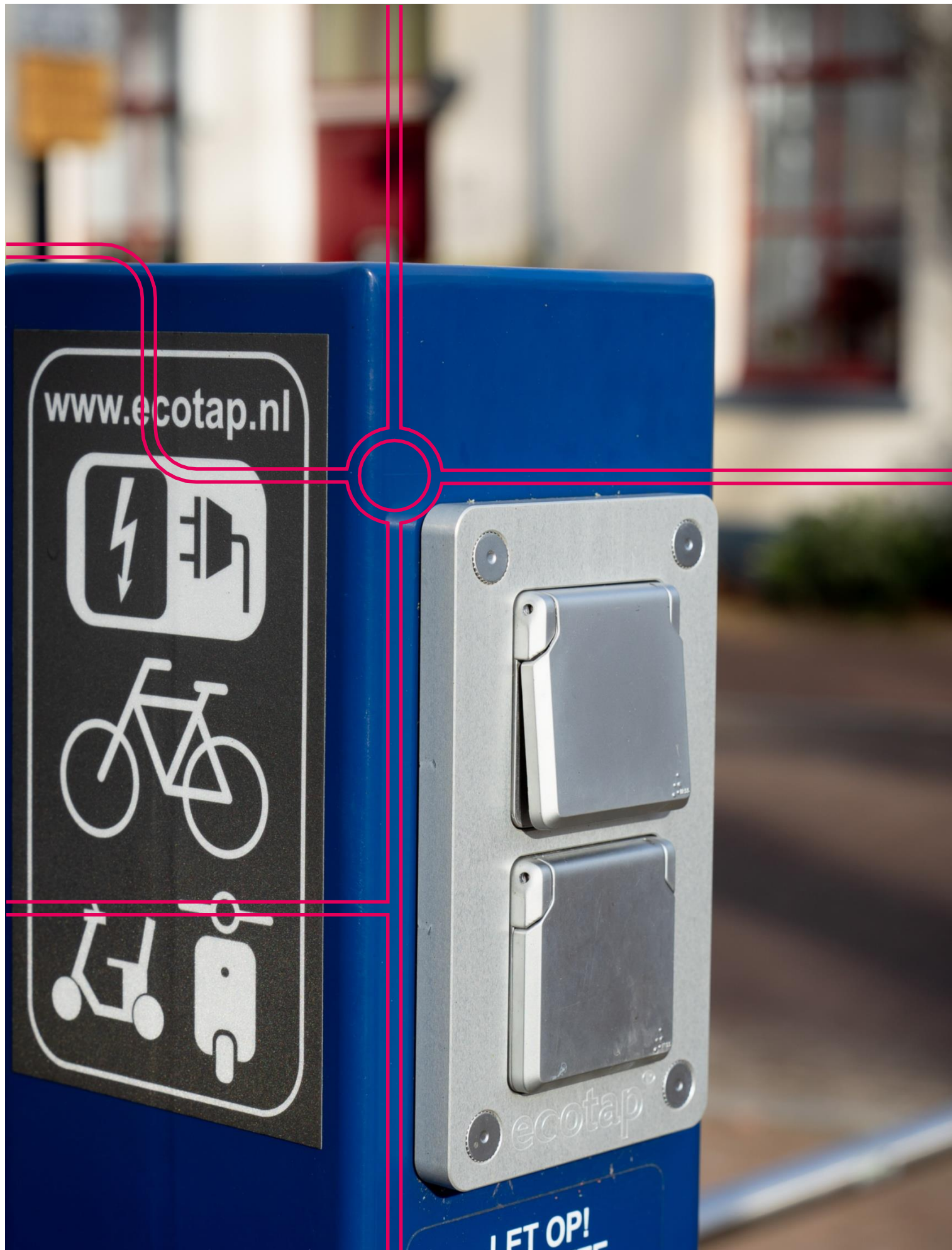
- Bij dubbelgebruik binnen een ontwikkeling met woningen en kantoren is de mogelijkheid aanwezig dat voor kantoren meer plaatsen beschikbaar zijn dan op basis van de parkeernormen is toegestaan. Kantoorpersoneel kan op werkdagen overdag op leegstaande plaatsen van bewoners parkeren. Dit moet nu binnen de projecten door de projectteams worden ondervangen, maar kan wellicht ook binnen de Nota Parkeernormen worden opgenomen. Bijvoorbeeld door het te benoemen, of door aanvullende eisen te stellen.
- De norm voor bezoekers-parkeren bij woningen is 0,1. Daar zit dan tevens gehandicapten-parkeren, laden en lossen en de 'free float' bij. Er is nog weinig ervaring in de praktijk met deze norm en het is nog even de vraag of deze norm niet te laag is. Daarbij willen ontwikkelaars en stedenbouwers vaak het liefst nog minder bezoekers-parkeren realiseren. Vaak zie je dan in de plannen gebouwde parkeervoorzieningen met een klein deel bezoekers-parkeren. Het is de vraag is of er dan bijvoorbeeld wel genoeg ruimte is voor de 'free float' en of die moet betalen voor parkeren. Wellicht kan de Nota Parkeernormen Auto hier iets over opnemen.
- Het is ook niet per definitie duidelijk wie het bezoekers-parkeren oppakt. De gemeente of private partijen? Als private partijen het doen, wordt vaak gekozen voor een gebouwde oplossing. Dat is geen probleem zolang deze parkeervoorziening 100% vrij toegankelijk is, maar het risico is altijd aanwezig dat die minder toegankelijk wordt. Je zou kunnen zeggen dat als het om parkeren en mobility hubs in wijken gaat, de gemeente dit zou moeten oppakken en kan combineren met andere voorzieningen. Keuzes worden vaak in het project gemaakt, terwijl je daar liever beleid voor zou hebben.
- Bezoekers-parkeren is zeker bij grote gebiedsontwikkelingen een issue. De norm is laag, maar als je bijvoorbeeld 8.000 woningen ontwikkelt, moet je 800 bezoekers-parkeerplekken ontwikkelen en dat lukt niet in de beperkte openbare ruimte. De oplossing wordt gezocht in gebouwd parkeren en hubs, met ook parkeren voor maatschappelijke voorzieningen en deelmobiliteit. Op deze onderdelen is de nota niet duidelijk en het is ook voor een belangrijk deel de vraag hoe deze oplossingen in de praktijk gaan werken. Daarbij komen ook vragen over wie dit gaat financieren en exploiteren. Hier kan waarschijnlijk de Nota Parkeernormen Auto niet alle antwoorden op geven, maar het is wel een punt van aandacht.
- In Amsterdam is net als in veel andere gemeenten een korting op parkeren mogelijk bij deelmobiliteit. Het voordeel van deze korting is dat je daaraan voorwaarden kunt verbinden en een sturingsmiddel hebt. Nadeel in Amsterdam is dat de norm al erg laag is en de korting daarom voor ontwikkelaars minder interessant is dan in andere gemeenten. In de Parkeernota Amsterdam zou je daarom iets meer de nadruk kunnen leggen op de toepassing van deelmobiliteit, door bijvoorbeeld een aparte norm voor deelmobiliteit op te nemen. In Utrecht wordt bijvoorbeeld aan een ontwikkelaar bij een ontwikkeling een bijdrage gevraagd aan een stedelijk mobiliteitsfonds, waarmee deelmobiliteit wordt gestimuleerd.
- Het is wenselijk om bij gebiedsontwikkelingen ook maximale loopafstanden op te nemen bij ontwikkelingen tussen de functies en de parkeervoorzieningen. Voor sommige functies moet parkeren dichtbij, maar voor andere voorzieningen hoeft parkeren niet per se voor de deur. Neem daar iets over op. Daarnaast wordt bij compensatie opgemerkt dat dit over het algemeen goed werkt, maar dat het de vraag is in hoeverre de compensatie op de lange termijn wordt gewaarborgd en wie dat controleert.

- De Nota Parkeernormen Auto zegt nu niets over de parkeerbehoefte van busjes van loodgieters, timmermannen, servicemonteurs, keukeninstallateurs et cetera. Deze parkeren in gebieden als de Zuidas, waar nauwelijks maaiveldparkeerplaatsen zijn, vaak op laad- en losplekken en hebben een langere parkeerbehoefte dan waar de laad- en losplekken voor bedoeld zijn. Dit geeft problemen. Vooral omdat veel van deze busjes ook niet in de parkeergarages kunnen, omdat ze te hoog zijn. Wellicht kunnen in de Nota Parkeernormen Auto hierover richtlijnen worden opgenomen.
- Bij gebiedsontwikkelingen wordt in de plannen vaak uitgegaan van grote gebouwde parkeervoorzieningen, waarbij het fiets-parkeren ergens achteraf in de restruimte komt. Als je het fietsgebruik wilt stimuleren, moet je afdwingen dat de fiets een betere plek krijgt. Vaak komt de fiets als laatste in de plannen aan bod. Als je uitgaat van lage normen voor de auto, moet de fiets wel een aantrekkelijk alternatief kunnen zijn.
- De nota's zeggen niets over de laadinfrastructuur. Kun je daar in de nota's iets over opnemen. Het liefst iets flexibels, want de ontwikkelingen gaan snel.
- De Nota Parkeernormen Auto zegt niet specifiek iets over gehandicapten-parkeren, waar dit wellicht goed zou zijn. Geef anders in de nota ook aan, waarover de nota geen uitspraken doet en waar je die zaken kunt vinden.
- Beide nota's zijn moeilijk op intranet te vinden.
- De Nota Parkeernormen Auto is bij iedereen wel bekend, maar de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter wat minder. Geopperd wordt dat het misschien goed zou zijn om er één nota van te maken.
- Volgens sommigen is het van toegevoegde waarde als er in de nota's meer aandacht wordt besteed aan de processtappen en de rollen van de verschillende betrokken partijen. Je kunt bijvoorbeeld in de nota's duidelijk opnemen dat bij een ontwikkeling, de ruimtelijke onderbouwing vanuit de initiatiefnemer moet komen. Daarnaast kan een vast format voor een parkeerbalans duidelijkheid scheppen en van meerwaarde zijn. Zeker ook omdat de advisering over parkeernormen onder hoge druk staat en vaak met spoed moet. Extra tijd en capaciteit voor de advisering en strakke uitgekende procedures kunnen daarbij helpen.
- Er wordt gesteld dat in de plannen wordt getoetst of ze aan de parkeernormen voldoen, maar dat het niet duidelijk is of later wordt gecontroleerd of de plannen ook daadwerkelijk volgens de normen zijn uitgevoerd en wie dat doet.

Relevante trends & ontwikkelingen

- De ontwikkelingen op het gebied van deelauto's, mobiliteitshubs en in het openbaar vervoer gaan hard. De omslag van gebouwde parkeervoorzieningen naar hubs aan de rand van een gebied kan bijvoorbeeld van invloed zijn op de parkeernormen. In zijn totaliteit wordt verwacht dat door alle mobiliteitsontwikkelingen de parkeerbehoefte van bewoners, werknemers en bezoekers zal afnemen en van invloed is op de parkeernormen. Overigens kan de opkomst van deelmobiliteit leiden tot minder parkeerplaatsen, maar tegelijkertijd ook tot meer verkeersbewegingen. Een deelauto zal in de regel vaker gebruikt worden dan een privéauto.
- Ook wordt opgemerkt dat ontwikkelingen als deelmobiliteit en mobility hubs weliswaar hard gaan, maar op het totaal nog klein zijn. Het gevaar is aanwezig dat het belang van deelmobiliteit en hubs te groot wordt gemaakt en te snel wordt gezien als oplossing voor alles.
- Het wegennet nadert met name in de spits op veel plaatsen, zoals de Zuidas, zijn maximale verwerkingscapaciteit. Hierdoor is er steeds minder ruimte om grote aantallen parkeerplaatsen toe te voegen. Met name kantoor-parkeren vormt daarbij een knelpunt.

- Van veel ontwikkelingen zoals deelmobiliteit en hubs, weten we niet wat het exacte effect zal zijn. Hierdoor is er een grote behoefte aan flexibiliteit. Zowel qua parkeernorm als qua verschijningsvorm van de te realiseren parkeervoorzieningen. Zo wordt bij grotere gebiedsontwikkelingen vaak gekozen voor grote gebouwde parkeervoorzieningen. Dat heeft als nadeel dat je weinig flexibel bent als door allerlei mobiliteitsontwikkelingen de parkeervraag afneemt, en het is dan vervelend als je forse investeringen hebt gedaan.
- Op basis van de voorgaande punten kan het bijvoorbeeld wenselijk zijn niet naar de NEN-norm en CROW-richtlijnen te verwijzen, maar als gemeente een PvE/SES op te stellen die van toepassing is voor het ontwerp, en waarin dynamisch de laatste inzichten worden verwerkt.
- De structurele impact van Corona is onduidelijk. Het kan zijn dat mensen ook na Corona meer thuiswerken en er minder kantoorruimte nodig is en minder vraag is naar parkeerplaatsen.
- De huidige parkeernormen auto passen volgens sommigen niet meer bij de ambities van het huidige college, die nog sterker stuurt op het terugdringen van de auto in Amsterdam,
- Het is op dit moment de vraag in hoeverre de norm om woningblokken die zonder parkeergarage én overeenkomstig het beleid worden uitgesloten van parkeervergunning, in de toekomst politiek-bestuurlijk stand zal houden.
- Het is ook de vraag in hoeverre de uitbreiding van oplaadpunten in de stad, buurthubs en experimenten voor deelauto's goed in beeld zijn. Het gebruik van bijzondere belanghebbenden-parkeerplaatsen zal gemonitord moeten worden en mogelijk van invloed zijn op de parkeernormen.
- De opkomst van nieuwe vormen van mobiliteit zoals Stints en het experiment met Biro's, kan van betekenis zijn voor de nota's. Welke plek geef je deze nieuwe mobiliteitsvormen en experimenten en wat betekenen ze voor de parkeernormen.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32