

Nota Parkeernormen Ouder-Amstel

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	p. 3
2	Verdere ontwikkeling van deze Nota Parkeernormen	p. 4
3	Bepalen van de parkeerbehoefte - algemeen	p. 5
4	Berekening van de parkeerbehoefte	p. 6
5	Gebiedsindeling	p. 7
6	Uitwerking gebiedsindeling: Duivendrecht/Ouderkerk aan de Amstel/Landelijk gebied	p. 8
7	Parkeernormen overig	p. 13
8	Normen fietsparkeren	p. 14
9	Elektrisch vervoer	p. 15
10	Parkeren gehandicapten	p. 15
11	Afwijkingsmogelijkheden	p. 15

Hoofdstuk 1: Aanleiding

Indien er een nieuwe ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt, moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening, aandacht worden besteed aan de parkeerbehoefte.

Tot voor kort waren de parkeernormen in Ouder-Amstel geregeld in de bouwverordening. Met de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 (op 29 november 2014) is de Woningwet gewijzigd. De wijziging heeft betrekking op de intrekking van de grondslag voor de stedenbouwkundige voorschriften in een bouwverordening. De stedenbouwkundige voorschriften, zoals het parkeren, moeten nu uiterlijk op 1 juli 2018 in het bestemmingsplan zelf geregeld worden.

Gedurende langere tijd was er nog onduidelijkheid over de wijze waarop het parkeren in het bestemmingsplan zou kunnen worden geregeld. Zo bestond er onduidelijkheid over de mogelijkheid om via een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan het parkeren te regelen. Inmiddels wordt de voorwaardelijke verplichting in heel Nederland al veelvuldig toegepast en kan deze ook voor het zekerstellen van voldoende parkeergelegenheid gebruikt worden.

In de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (per 1 november 2014) is bovendien een bepaling opgenomen, die het mogelijk maakt in de regels een koppeling te maken met beleidsregels. Een bestemmingsplan kan nu regels bevatten *“waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels”*.

Hierdoor kan net als in de bouwverordening werd gedaan, een flexibele regeling voor parkeren worden opgenomen in het bestemmingsplan. Daarmee zijn de belemmeringen tegen het opheffen van de mogelijkheid stedenbouwkundige bepalingen op te nemen in de bouwverordening weggenomen.

Om in de bestemmingsplannen een regeling voor parkeren te regelen, hoeven niet alle bestemmingsplannen integraal opnieuw te worden vastgesteld. Met een parapluherziening kan in één keer aan alle bestemmingsplannen een parkeerregeling worden toegevoegd.

In ieder geval is het van belang om in het bestemmingsplan voldoende ruimte vrij te houden voor het parkeren. Dit kan door voldoende ruimte binnen de bestemming, een bebouwingspercentage of een aanduiding 'parkeren'. Daarnaast kan via een voorwaardelijke verplichting geregeld worden dat voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd wordt.

Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig moet zijn, voordat de bestemming in gebruik wordt genomen. Er moet in beleidsregels aangegeven worden op basis waarvan dit beoordeeld zal worden.

Voor Ouder-Amstel wordt een paraplu-bestemmingsplan vastgesteld, met een verwijzing naar de beleidsregels. Deze beleidsregels bestaan uit deze Nota Parkeernormen. Door in het bestemmingsplan naar de regels van de Nota Parkeernormen te verwijzen, is het bij beleidswijzigingen door het college van burgemeester en wethouders voldoende om de Nota parkeernormen te herzien en kan het bestemmingsplan zelf ongewijzigd blijven.

Sinds 2004 is voor bedrijfsmatig parkeren het uitgangspunt van het parkeerbeleid voor Ouder-Amstel dat bedrijven, instellingen etc. zelf en op eigen – althans op niet-openbaar - terrein, voorzien in de parkeerbehoefte (zowel personeel als bezoekers) en de behoefte aan laad- en losruimte, die door hun activiteiten worden opgeroepen.

De afmetingen van parkeerplaatsen – zowel die op eigen terrein als in de openbare ruimte – dienen in overeenstemming te zijn met de afmetingen die geadviseerd worden in de actuele editie van de ASVV van het CROW – het kennisinstituut voor weg- en waterbouw.

Hoofdstuk 2: Verdere ontwikkeling van deze Nota Parkeernomen

Ouder-Amstel zal de komende jaren zeer sterk in ontwikkeling zijn. Zo zal de realisatie van de Nieuwe Kern (gemengd wonen/werken/recreëren) alsook de transformatie van het Entrada-gebied en van het Amstel Businesspark gaan plaatsvinden. Dit kan leiden tot een inwonersgroei, waarbij de gemeente tot meer dan 20.000 inwoners zal groeien en ook de bedrijvigheid sterk zal toenemen. Op kleinere schaal zal de tweede fase van het Centrumplan Ouderkerk aan de Amstel worden gerealiseerd en zal er op een aantal (relatief) kleinschalige locaties woningbouw plaatsvinden.

De te verwachten nieuwe ontwikkelingen en de impact daarvan zullen dermate groot zijn, dat zij aanleiding geven om tijdens de komende raadsperiode met een fundamenteel nieuwe blik naar de doelen en functie van het parkeerbeleid te kijken. De keuze is hierbij welk parkeerbeleid de gemeenteraad wil voeren: een vraagvolgend of een sturend parkeerbeleid.

Parkeerbeleid is vraagvolgend op het moment dat de vraag naar parkeerruimte volledig wordt gefaciliteerd. Dit is gunstig voor de autobereikbaarheid. Sturend parkeerbeleid, door beperktere parkeerruimte aan te bieden, is gericht op de beperking van het niet-noodzakelijke autogebruik.

Gelet op de doelstellingen inzake het gemeentelijk milieubeleid en op een efficiënt ruimtegebruik gaan we de komende jaren nadrukkelijker inzetten op een sturend parkeerbeleid. Dit zal ten gunste komen van de leefbaarheid en het gemeentelijk milieubeleid. Dit sturend parkeerbeleid houdt ook verband met nieuwe landelijke en regionale ontwikkelingen. Door meer in te zetten op het beschikbaarstelling van mobiliteitsdiensten en minder op autobezit ("mobility as a service") willen we bijdragen aan de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio en onze gemeente. Ook het effect van het stimuleren van (elektrisch)autodelen en bijvoorbeeld de ontwikkeling van zelfrijdende auto's kunnen hieraan bijdragen. Dit kan leiden tot het vaststellen van nieuwe parkeernormen, die afwijken van de standaard CROW-kengetallen. Deze ontwikkelingen zullen niet allemaal in één keer plaatsvinden, maar in de loop van ten minste enige jaren.

Omdat echter met ingang van 1 juli 2018 de regeling voor parkeernormen vanuit het Bouwbesluit vervalt, is het ook nodig om nu al, voordat deze ontwikkelingen zijn uitgekristalliseerd, in plaats daarvan een nieuwe regeling qua parkeernomen vast te stellen. In veel gevallen zal deze een continuering van het bestaande beleid kunnen zijn, maar in sommige gevallen dus niet. Een deel van de beleidsregels in deze Nota Parkeernormen zal aan de hand van de verdere ontwikkelingen de komende periode dus tussentijds kunnen worden herzien, bij een herijking van het parkeerbeleid.

Om hiervoor voldoende tijd te hebben, zal vooralsnog in veel gevallen worden uitgegaan van het bestaande beleid, hetgeen betekent de toepassing van de actuele CROW-kencijfers c.q. de eerder gehanteerde afwijkingen hiervan.

Hoofdstuk 3: Bepalen van de parkeerbehoefte - algemeen

Voor het bepalen of er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is of gerealiseerd kan worden, wordt doorgaans – waaronder ook jarenlang in Ouder-Amstel - gebruik gemaakt van de *kencijfers* van het CROW. Deze kencijfers zijn op zichzelf genomen geen normen, maar zijn (algemeen erkende) richtlijnen, die als hulpmiddel breed geaccepteerd worden. Hoewel de parkeerkencijfers niet als norm zijn ontwikkeld, kunnen ze ook in de toekomst in veel gevallen wel goed als zodanig dienen. Het bevoegd gezag kan in het lokale parkeerbeleid echter ook normen vaststellen, die afwijken van de parkeerkencijfers van het CROW.

Bij uitbreidingen in woongebieden is het niet altijd noodzakelijk dat alle benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Aanwezige parkeerplaatsen in het openbare gebied mogen bij deze beoordeling in ogenschouw worden genomen. Hierbij moet aangetoond worden dat de aanwezige parkeergelegenheid voldoende is om de parkeervraag die het bouwplan meebrengt, te kunnen opvangen. Dat kan bijvoorbeeld worden aangetoond door middel van een parkeeronderzoek/parkeertellingen waaruit volgt dat de (gemiddelde) beschikbaarheid van de aanwezige parkeerplaatsen toereikend is.

Bij de beoordeling of er voldoende parkeergelegenheid is, hoeft alleen rekening te worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het realiseren van het bouwplan. Dat betekent dat een eventueel bestaand tekort buiten beschouwing *kan* worden gelaten. Per locatie zal hierin een afweging worden gemaakt, die mede gerelateerd zal zijn aan de beschikbare ruimte en waar deze nu voor wordt gebruikt. Willen we bijvoorbeeld (openbaar) groen inruilen voor parkeren.

Zo'n tekort kan zijn ontstaan omdat de ontwikkeling van de gemeente over een langere periode heeft plaatsgevonden, waarbij bij bestemmingsplannen in het verleden niet, of niet altijd in voldoende mate, de toekomstige ontwikkelingen konden worden voorzien. Dit geldt niet alleen voor het gemiddelde autobezit, dat sinds de tweede helft van de vorige eeuw continu en sterk is gestegen, maar ook voor de manier van werken en leven en de daaruit voortvloeiende ruimtebehoefte. Zo kan het voorkomen, dat men in een woonwijk een eigen bedrijf of praktijk aan huis gaat beginnen, waarbij een garage wordt getransformeerd naar bedrijfsruimte, en het parkeren naar de openbare weg verschuift, waarbij er ook meer bedrijfs- of praktijk gerelateerd verkeer in de woonwijk ontstaat. Indien een ontwikkeling op maatschappelijke gronden door het bestuur is goedgekeurd, kan dit leiden tot een hogere parkeerdruk dan bij het opstellen van het bestemmingsplan is voorzien.

Ook kan de aanwezigheid van een hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt ertoe leiden dat er in de nabijheid een stijging van de parkeerdruk plaatsvindt. Bij voorkeur wordt – gelet op de veelal korte afstanden binnen Ouder-Amstel – voor het voor- en natransport naar een openbaar vervoerhalte van de fiets gebruikgemaakt.

Maar er zal hiervoor ook gebruik gemaakt gaan worden van de auto. Waar mogelijk, zal hiervoor dus extra autoparkeercapaciteit beschikbaar moeten komen. Daar waar hiervoor geen ruimte beschikbaar is, zal parkeerregulering kunnen plaats vinden. In veel gevallen kan dit ertoe leiden, dat de parkeervraag verschuift naar een ander gebied, waar het parkeren nog niet is gereguleerd en kan dit leiden tot een continue uitbreiding van het gebied, waarvoor een vorm van parkeerregulering geldt, totdat aanbod en vraag weer met elkaar in overeenstemming zijn. In veel gevallen zal dit maatwerk zijn op basis van uitgevoerde parkeeronderzoeken naar de parkeerdruk en de oorzaak van de parkeervraag.

Gelet op het fietsstimuleringsbeleid van de gemeente worden er in de Nota Parkeernormen ook fietsparkeernormen opgenomen, om initiatiefnemers te stimuleren om aandacht te besteden aan de parkeermogelijkheden voor de fiets.

Binnen het Ruimtelijke Ordeningsbeleid wordt ernaar gestreefd om – bijvoorbeeld bij de vaststelling van de parkeernormen – dit in goed overleg met de stakeholders - de (her)ontwikkelaars c.q. eigenaren van een gebied - te laten plaatsvinden. Want de gemeente Ouder-Amstel is in veel gevallen niet de eigenaar van de te (her)ontwikkelen gebieden, en zal daarom zelf ook niet de (her)ontwikkelaar zijn. Een constructief overleg met de stakeholders is daarom belangrijk, om tot een goede gebiedsontwikkeling te kunnen komen.

Hoofdstuk 4: Berekening van de parkeerbehoefte

Naast de mogelijkheid om het benodigde aantal parkeerplaatsen te bepalen aan de hand van het sociaal-economisch programma, de CROW-parkeerkcijfers c.q. parkeernormen en de aanwezigheidspercentages kan de parkeerbehoefte ook worden bepaald door onderzoek aan de hand van de volgende formule, afkomstig van het CROW:

$$P = \frac{A \times D}{B \times T}$$

Hierin is:

P: het aantal benodigde parkeerplaatsen

A: het aantal autoaankomsten tijdens de onderzoeksperiode (werkdag, koopavond of koopzondag, zaterdag)

D: de gemiddelde parkeerduur (in uren) van de parkeerders (de gemiddelde parkeerduur kan berekend worden door de parkeerduur van individuele auto's op te tellen en te delen door A)

B: de gemiddelde toelaatbare bezettingsgraad

T: het onderzoekstijdvak. Het aantal uur van de onderzoeksperiode

Zie voor meer informatie over deze rekenmethode ook het handboek parkeren van het CROW, paragraaf 5:10. Editie juli 2012).

Bij verschillen in uitkomst tussen de toepassing van de kengetallen van het CROW (zie hierna) en de bovenstaande formule, wordt in principe uitgegaan van het hoogste aantal benodigde parkeerplaatsen, tenzij de gemeente voor het gebied waarin de ontwikkeling plaats vindt, een restrictief parkeerbeleid voert: in dat geval wordt uitgegaan van het laagste aantal parkeerplaatsen.

Hoofdstuk 5: Gebiedsindeling

Bij het vast stellen van de parkeervraag worden de kencijfers voor de parkeervraag gekoppeld aan de mate van stedelijkheid. Hierbij is het de gedachte dat het autobezit in verstedelijkte gebieden doorgaans lager is, ook al omdat er vaak al een vorm van parkeerregulering aanwezig is, en dat functies in deze gebieden beter bereikbaar zijn met alternatieve vervoerswijzen, zoals bus en trein. Verder laat de beschikbare ruimte in veel oudere wijken vaak slechts in beperkte mate een herindeling van de beschikbare parkeerruimte toe.

Ouder-Amstel kent een verscheidenheid aan gebieden. Naast de dorpskernen van Duivendrecht en Ouderkerk aan de Amstel zijn er bijvoorbeeld de nieuwe(re) woonwijken in de uitleggebieden. Maar er is ook sprake van een groot areaal aan landelijk gebied, een recreatiegebied en een bedrijventerrein.

Daarnaast zijn er nieuwe ontwikkelingen, zoals de realisatie van de Nieuwe Kern, met een menging van wonen, werken en recreëren, voor een deel direct naast de stations Duivendrecht (NS/metro) en Bijlmer-Arena (NS/metro) gelegen en het te transformeren kantorengedebied Entrada, direct naast het metrostation Van der Madeweg. Deze gebieden kennen elk hun eigen stedelijkheidsgraad en bereikbaarheidsmogelijkheden via het openbaar vervoer, en zullen dus elk een eigen parkeernorm kennen.

De te onderscheiden gebieden zijn:

In Duivendrecht:

- 1 Duivendrecht - Dorpskern
- 2 Duivendrecht – uitbreidingswijken
- 3 Bedrijventerrein Amstel-Businesspark Zuid (transformatie gestart)
- 4 De Nieuwe Kern (uitbreidingslocatie, start bouw verwacht ca. 2019/20)
- 5 Entrada (transformatiegebied bouw verwacht ca. 2022)

In Ouderkerk aan de Amstel:

- 1 Ouderkerk aan de Amstel –Dorpskern
- 2 Ouderkerk aan de Amstel -uitbreidingwijken
- 3 Ambachtenstraat
- 4 Recreatiegebied Ouderkerkerplas
- 5 Schoolweg –Noord
- 6 Manege/Compijterrein
- 7

Daarnaast hebben we het landelijk gebied en het onderdeel fietsparkeren.

Hoofdstuk 6: Uitwerking parkeernormen per gebied

A Duivendrecht

1 - Dorpshart Duivendrecht

In het kader van het uitwerkingsplan voor het Dorpshart Duivendrecht zijn er per functie/type diverse parkeernormen opgenomen. Deze worden voor de komende periode als de parkeernorm voor dit gebied gehanteerd. Er zijn twee delen: één met de functie gemengd en één met de bestemming wonen. De parkeernormen zijn bij beiden echter (nagenoeg) gelijk:

Voor het parkeren voor de functie wonen geldt de volgende parkeernorm:

- a. minimum parkeernorm zorginstelling (groepswoonings): 0,36 parkeerplaatsen per woning;
- b. parkeernorm zorgwoning: 0,44 parkeerplaatsen per woning;
- c. parkeernorm huurwoning (sociaal segment): 1,3 parkeerplaatsen per woning;
- d. parkeernorm koopwoning: 1,6 parkeerplaatsen per woning;
- e. parkeernorm bezoekers woningen, niet zijnde zorgappartementen: 0,3 parkeerplaatsen per woning.

Voor het parkeren voor de functie winkels bedrijvigheid gelden de actuele CROW-kencijfers.

2 - Duivendrecht buiten het dorpscentrum

Voor de (al gerealiseerde) wijken buiten het dorpscentrum worden de komende jaren geen belangrijke nieuwe ontwikkelingen voorzien. De parkeernorm zal dus vooral betrekking hebben op een vernieuwing of uitbreiding van beperkte omvang. Daarbij kan volstaan worden met de toepassing van de actuele CROW-kencijfers. Op het moment dat zich dit wijzigt, zal met de ontwikkelaar worden overlegd of er een nieuwe parkeernorm moet komen of dat de CROW-kencijfers nog voldoen.

3 – Bedrijventerrein Amstel-Businesspark Zuid

Voor het bedrijventerrein Amstel-Businesspark Zuid is een nieuwe ruimtelijk-economische visie voor het Amstel Businesspark vastgesteld. Om het ABPZ een intensiever, toekomstbestendig onderdeel van de stad te laten worden is een aantal aanpassingen nodig.

De ruimtelijk-economische visie geeft handvatten voor die aanpassingen en ruimere ontwikkelmogelijkheden om van een monofunctioneel bedrijventerrein te komen tot een gemengd gebied.

De aanwezigheid van bedrijven is essentieel voor een duurzame en economisch vitale stad. Werken is en blijft daarom de kernfunctie van Amstel Businesspark Zuid. De werkstad staat voor functies die onderdeel zijn van de stedelijke economie: toelevering aan de stad, creatieve industrie, dienstverlening. De ontwikkeling van het Amstel Businesspark Zuid naar een werkstad vraagt om intensivering van het ruimtegebruik, meer ontmoetingsmogelijkheden, hogere ruimtelijke kwaliteit en meer menging met andere functies (horeca, hotel, recreatie en ten noorden van de A10 ook wonen).

Voor de parkeernormen gaan wij momenteel nog uit van de CROW-nomen behorende bij een zgn. B-locatie: er geldt:

- een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer op regionaal of stadsgewestelijk en lokaal niveau
- een redelijke bereikbaarheid per auto op lokaal en bovenlokaal niveau
- een beperking van parkeerfaciliteiten, vooral voor langparkeerders
- een goede bereikbaarheid per fiets

Gelet op de transformatie die in dit gebied gaat plaatsvinden, zullen ook de parkeernormen in de toekomst aangescherpt kunnen worden.

4 - De Nieuwe Kern (DNK)

De planvorming voor De Nieuwe Kern (DNK) is in volle gang. In het kader van het definitief vaststellen van de structuurvisie en van het hierop gebaseerde bestemmingsplan (c.q. bestemmingsplannen) zal met de grondeigenaren het overleg over de voor (de diverse delen van) dit gebied vast te stellen parkeernormen worden gevoerd. Deze zullen daarna in de definitieve structuurvisie en bestemmingsplan(nen) worden vastgelegd.

Tot die tijd gaan wij voor de parkeernormen uit van het volgende beleid:

Het parkeren van auto's is ondergeschikt aan andere functies en een noodzakelijk kwaad in plaats van een verkoopargument voor woningen en bedrijfsonroerend goed. Hoe dichter een woon- en werkgebied bij een openbaar vervoerknooppunt ligt, hoe meer dit principe geldt. Voor bewoners komen er weinig bovengrondse parkeerplaatsen en meer gebouwde oplossingen (parkeergarages of [halfverdiept] parkeren). Er komen gedifferentieerde parkeernormen. De eigen parkeerbehoefte moet dus worden opgelost binnen DNK zelf.

Amsterdam werkt aan een gebouwde voorziening (parkeergarage en meer) ten oosten van Endemol Shine, op de plek van het huidige sportpark Strandvliet. Deze voorziening biedt plaats aan minimaal 2.000 auto's en 75 bussen. Dit gebouw heeft (een) eigen ontsluiting(en) vanaf de Holterbergweg, zodat het evenementenverkeer direct naar de parkeervoorziening rijdt, en zich niet vermengt met het wijkontsluitingsverkeer.

Daarnaast moet DNK (conform de Samenwerkingsovereenkomst) voorzien in en overloopgebied voor de 1.300 evenementenparkeerplaatsen. Het gaat hierbij allereerst om bezoekers van de Johan Cruijff Arena, Ziggo Dome en AFAS Live. Het busparkeren komt op een nader te bepalen locatie op maaiveld en aan de noordwestkant van ArenAPoort. Uitgangspunt is om deze locatie vorm te geven als openbaar gebied, dat een aantal keer per jaar bij evenementen ingezet kan worden als parkeerterrein.

De gemeente wil voorkomen dat evenementenparkeerders de bewoners en werknemers hinderen. Daarom zal de gemeente in geheel De Nieuwe Kern hetzij een blauwe zone hetzij betaald parkeren instellen. Bewoners en werknemers in DNK krijgen daarbij alleen een ontheffing/parkeervergunning om in de eigen wijk te parkeren en dus niet in de woonkern Duivendrecht of in het Amstel Business Park Zuid. Bij de intercitystations Duivendrecht en Bijlmer ArenA is de bereikbaarheid per openbaar vervoer zodanig goed geregeld, dat het parkeren van individuele auto's slechts zeer beperkt hoeft te worden toegestaan. Op grotere afstand van deze stations is de behoefte aan het parkeren van individuele auto's eerder te rechtvaardigen.

Daarom geldt voor DNK een gedifferentieerde normering. Naar de huidige stand van het overleg is deze als volgt:

Woningbouw

Onderstaande normen bevatten gemiddelden, er zal een differentiatie gemaakt worden per woningtype.

Ten oosten van de Holterbergweg:

Maximum 0,5 parkeerplaats per woning

Ten westen van de Holterbergweg

Minimum 0,5 parkeerplaats per woning

Maximum 1,5 parkeerplaats per woning

Deze normering is reeds inclusief het bezoekersparkeren.

- 1 parkeerplaats voor een deelauto vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen
- alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden voorzien van een oplaadmogelijkheid voor elektrische voertuigen, de hoofdinfrastructuur is hiervoor aanwezig.
- 50% van de parkeerplaatsen in openbare ruimte wordt voorzien van een oplaadmogelijkheid voor elektrische voertuigen.

Kantoren

De Nieuwe Kern kent twee kantoorconcentratiegebieden, gelegen direct bij de NS-stations. De kantoren zijn dus uitstekend met het openbaar vervoer bereikbaar zodat de parkeernorm voor deze kantoren laag gesteld wordt.

- Indien een kantoor wordt gerealiseerd waarbij de parkeerplaatsen alleen ten dienste staan van het kantoor geldt een norm van maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² bvo.

Om het openbaar vervoer-gebruik te stimuleren is er bij de stations behoefte aan P&R voorzieningen. Ook is er behoefte aan parkeren voor evenementen. Deze parkeerbehoefte zal worden gecombineerd met parkeren voor de kantoren en het evenementenparkeren.

Indien het parkeren bij kantoren ook benut wordt door P&R reizigers en/of door bezoekers van evenementen dan geldt dat de capaciteit van de betreffende parkeeroplossing afgestemd wordt op de omvang van het medegebruik. Hierbij is er geen vaste normering maar wordt per initiatief maatwerk vastgesteld.

- Alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden voorzien van een oplaadmogelijkheid voor elektrische voertuigen, de hoofdinfrastructuur is hiervoor aanwezig.
- 50% van de parkeerplaatsen in openbare ruimte wordt voorzien van een oplaadmogelijkheid voor elektrische voertuigen.

Voorzieningen

Voor voorzieningen vormen de meest actuele kencijfers van CROW het uitgangspunt.

- Alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden voorzien van een oplaadmogelijkheid voor elektrische voertuigen, de hoofdinfrastructuur is hiervoor aanwezig.
- 50% van de parkeerplaatsen in openbare ruimte wordt voorzien van een oplaadmogelijkheid voor elektrische voertuigen.

De scheiding ligt hierbij op de Holterbergweg. Voor laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen op eigen terrein van bewoners en ondernemers organiseert de gemeente de hoofdinfrastructuur. De gemeente Ouder-Amstel organiseert eveneens dat de helft van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte een oplaadmogelijkheid heeft voor elektrische voertuigen. Het toepassen van autodelen en smart mobility (waaronder "mobility as a service") zullen in de toekomst ook een goed alternatief bieden voor het vervoer per (eigen) auto.

6 - Transformatiegebied Entrada

Het Transformatiegebied Entrada zal naar verwachting pas in de periode 2020 – 2022 tot uitvoering komen. Meer nog dan in De Nieuwe Kern is hier sprake van planvorming op hoofdlijnen. Entrada ligt vlak naast het metrostation Van der Madeweg, dat een goede verbinding garandeert met het openbaar vervoer netwerk van de regio Amsterdam, waaronder met een aantal Intercitystations.

In combinatie met de thans gedachte, grootstedelijke bebouwing, zal dit in de toekomst waarschijnlijk kan leiden tot het vaststellen van een lage parkeernorm voor dit transformatiegebied (0,5 of lager). Via het Parkeerbeleidsplan Ouder-Amstel kan daarbij aanvullende parkeerregulering voor bestaande gebieden vastgesteld worden, om te voorkomen dat dit tot een verschuivingseffect richting andere delen van Duivendrecht leidt.

De officiële parkeernorm voor dit transformatiegebied zal worden opgenomen in het hiervoor op te stellen bestemmingsplan. Tot die tijd zijn er hier in praktische zin ook geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk en dient het parkeren volledig op eigen terrein van het kantoreng gebied worden afgewikkeld.

B Ouderkerk aan de Amstel

1 Dorpskern Ouderkerk aan de Amstel

Binnen de historische dorpskern van Ouderkerk aan de Amstel bevinden zich veel voorzieningen, zoals de winkels (waaronder een supermarkt) op het Hogereinde Zuid en in de Dorpsstraat, horeca, het gemeentehuis, en daarnaast kerken, 't Haventje, de Portugees-Israëlitische begraafplaats Beth Haim en daarnaast natuurlijk woningen. In sommige panden en op de bovenverdieping van de winkels bevinden zich kantoren. En er staan twee bankgebouwen, die niet meer als zodanig dienstdoen. Voor tenminste één van deze bankgebouwen bestaat een concrete intentie tot herontwikkeling. In afwachting hiervan is hier nu onder meer een café-restaurant in gevestigd.

Er rijdt één bus perifeer door het dorp, maar buiten de dorpskern om. Het overige openbaar vervoer rijdt langs het dorp. Voor het winkelgebied geldt al sinds 2000 een blauwe zone of parkeerschijfzone, die qua aantal parkeerplaatsen voor het laatst beperkt is uitgebreid in 2013.

Veel voorzieningen betekent relatief veel verkeer: bezoekers, bewoners, werkenden, bevoorradend vrachtverkeer enz. Naast fietsverkeer is dit veelal ook autoverkeer. In sommige delen van de dorpskern vertaalt zich dit naar een hoge parkeerdruk. De gemeente heeft de ambitie om de dorpskern aantrekkelijker te maken voor bezoekers. Bij voorkeur moet hiertoe een deel van het drukst gebruikte parkeerterrein, 't Kampje, tenminste deels autovrij gemaakt worden om een aantrekkelijk verblijfsgebied te worden. Indien in het kader hiervan ook functies worden toegevoegd of qua oppervlakte worden uitgebreid, dan betekent dat in veel gevallen een verdere stijging van de parkeervraag. Het uitvoeren van deze ambitie brengt daarom de nodige uitdagingen met zich mee.

Bij nieuwe ontwikkelingen in dit gebied worden de volgende parkeernormen aangehouden:

- sociale huurwoning en appartement tot 60 m²: 1,3 (waarvan 0,3 voor bezoekers)
- grondgebonden woning en appartement 60 tot 100 m²: 1,3 (waarvan 0,3 voor bezoekers)
- grondgebonden woning en appartement 100 tot 150 m²: 1,7 (waarvan 0,3 voor bezoekers)
- grondgebonden woning en appartement 150 m² en meer: 2 (waarvan 0,3 voor bezoekers)
- zorgwoningen: 0,5 per woning (waarvan 0,2 voor bezoekers)
- bar: 7 per 100 m² bvo
- winkels dorpscentrum: 3,3 per 100 m² bvo
- supermarkt middensegment: 3,3 per 100 m² bvo
- horeca (restaurant): 11 per 100 m² bvo

2. Ouderkerk aan de Amstel: buiten het centrum

Voor de al gerealiseerde uitbreidingswijken, inclusief de nieuwe wijk Ouderkerk-Zuid, worden de komende jaren geen belangrijke nieuwe ontwikkelingen voorzien. De parkeernorm zal dus vooral betrekking hebben op een vernieuwing of uitbreiding van beperkte omvang. Daarbij kan volstaan worden met de toepassing van de huidige CROW-kencijfers. Op het moment dat zich dit wijzigt, zal met de ontwikkelaar worden overlegd of er een nieuwe parkeernorm moet komen of dat de kencijfers nog voldoen.

3. Ambachtenstraat

Voor eventuele nieuwe ontwikkelingen op het bedrijventerrein Ambachtenstraat wordt uitgegaan van de actuele CROW-parkeerkencijfers.

4 Recreatiegebied Ouderkerkerplas

De Ouderkerkerplas maakt onderdeel uit van het gelijknamige recreatiegebied, dat wordt beheerd door het Groengebied Amstelland.

Aan de oostoever van de Ouderkerkerplas zijn drie grote parkeerterreinen met in totaal 820 parkeerplaatsen aanwezig. Op een verspreid aantal kleinere parkeerterreinen zijn nog eens 155 extra parkeerplaatsen beschikbaar. Er zijn ook parkeerfaciliteiten voor brommers/scooters en fietsers.

Doorgaans is de hier beschikbare parkeercapaciteit voldoende. Incidenteel, op zeer zonnige, zomerse dagen kan het echter zo druk zijn, dat de capaciteit niet toereikend is. In die situatie wordt de toegangsweg tot het gebied tijdelijk afgesloten met de inzet van verkeersregelaars totdat door het vertrek van bezoekers er weer parkeerruimte is ontstaan.

Indien er een horecagelegenheid aan de Ouderkerkerplas komt, dan zal een deel van de 84 parkeerplaatsen bij de rotonde hiervoor beschikt worden.

Indien uit het optreden van knelpunten blijkt, dat verdere uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen nodig is, dan zal dit worden overlegd met de beheerder, het Groengebied Amstelland.

Bij evenementen in het gebied, dient de organisator hiervan een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeer en communicatieplan). Het parkeren in of nabij het gebied maakt dan deel uit van het verkeersplan.

5. Schoolweg-Noord

Voor deze binnendorpse uitbreidingslocatie zal bij het hiervoor vast te stellen bestemmingsplan de parkeernorm kunnen worden vastgesteld.

6. Manege/Compierterrein

Voor deze binnendorpse uitbreidingslocatie zal bij het hiervoor vast te stellen bestemmingsplan de parkeernorm worden vastgesteld. Tot die tijd zijn er geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk.

C Landelijk gebied

In het bestemmingsplan Buitengebied Noord is een maximum van 15 kampeermiddelen per bedrijf vastgesteld, waarbij is bepaald dat per standplaats voor een kampeermiddel 15 m² voor parkeerruimte gereserveerd moet worden. In het bestemmingsplan Rondehoep is een maximum van 5 kampeermiddelen per bedrijf opgenomen.

Voor activiteiten in het landelijk gebied die met een binnenplanse afwijking kunnen worden toegestaan, wordt de eis van parkeren op eigen erf gesteld. Voor het landelijk gebied zal het komende jaar een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld, waarin ook de (overige) parkeernormen zullen worden geregeld.

Hoofdstuk 7: Parkeernormen: Overig

Voor alle overige gebieden of functies waarvoor in deze Nota Parkeernormen of in het geldende bestemmingsplan geen afwijkende parkeernormen zijn opgenomen, gelden de meest actuele CROW-kengetallen.

Hoofdstuk 8: Normen Fietsparkeren

Zoals in hoofdstuk 3 al is aangegeven, speelt binnen het beleid van Ouder-Amstel het vervoer per fiets een belangrijke rol. De kernen Ouderkerk aan de Amstel en Duivendrecht zijn allebei uitstekend per fiets te bereiken en de gemeente participeert volop in (regionale) initiatieven om de kwaliteit van de fietsroutes te verhogen en om het fietsgebruik te stimuleren.

Om die reden worden er ook parkeernormen voor de fiets vastgesteld. Hierbij gaan wij uit van de actuele fietsparkeertool van het Fietsberaad.

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Fietsparkeertool>

Met de Fietsparkeertool is eenvoudig het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen bij bijvoorbeeld een supermarkt, een school of een kantoor berekenen. Hiertoe hoeft in de tool alleen het type functie, de locatie en de omvang van de functie in te voeren. De grootte van de functie kan uitgedrukt worden in verschillende eenheden. Bijvoorbeeld in m² bvo, m² vvo of het aantal kassa's bij een supermarkt.

De Fietsparkeertool biedt tevens de mogelijkheid om eigen tellingen in te voeren. De uitkomst van de fietsparkeertool kunnen dan worden vergeleken met de tellingen. De Fietsparkeertool is bedoeld voor solitaire functies. De geparkeerde fietsen in de directe omgeving zijn van gebruikers of bezoekers van deze functies. De Fietsparkeertool is dus niet geschikt voor gemengde gebieden, zoals binnensteden.

Voor fietsparkeervoorzieningen bij haltes voor openbaar vervoer wordt voor het aantal uitgegaan van tellingen van geparkeerde fietsen in de nabijheid van de halte. Zodra de bezettingsgraad hiervan doorgaans 80 % of hoger is, dient er een uitbreiding plaats te vinden, tot dit maximum dekkingspercentage is bereikt.

Hoofdstuk 9: Elektrisch vervoer

Het beleid voor het instellen van oplaadmogelijkheden voor elektrisch vervoer is vastgelegd in de Beleidslijn oplaadvoorzieningen elektrisch vervoer. De meest actuele versie van deze beleidslijn is telkens van toepassing. Voor elektrisch vervoer in De Nieuwe Kern zie hierboven bij dit onderdeel.

Hoofdstuk 10: Parkeren gehandicapten

Gehandicaptenparkeerplaatsen in de openbare ruimte worden van gemeentewege aangelegd. Op locaties waar een concentratie van de gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig is of wordt voorzien, worden in beginsel geen parkeerplaatsen op kenteken ingesteld, maar worden er voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen voor roulerend gebruik ingesteld.

Om voor een gehandicaptenparkeerkaart in aanmerking te komen, dient de aanvrager in het bezit te zijn van een gehandicapten-parkeerkaart. Er bestaat geen recht op een gehandicaptenparkeerplaats indien men beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein of een parkeerplaats in een gemeenschappelijke parkeervoorziening, tenzij het gebruik hiervan vanwege de beperking van de aanvrager niet mogelijk of zeer belastend is.

Hoofdstuk 11: Afwijkingsmogelijkheden

Het eventueel afwijken van de kengetallen c.q. berekende parkeervraag is alleen mogelijk aan de hand van een door aanvrager c.q. initiatiefnemer op te stellen parkeeronderzoek, waaruit blijkt dat deze afwijking geen nadelige gevolgen heeft voor de parkeerdruk en leefbaarheid in het te ontwikkelen gebied en/of in een ander deel van de gemeente.

Als voorbeeld: het afwijken van de kengetallen normen voor een nieuw te ontwikkelen woongebied of bedrijventerrein mag – door een verschuiving in het parkeergedrag - niet leiden tot een verhoging van de parkeerdruk in een bestaande woon- of bedrijfsomgeving.

Indien deze verschuiving door parkeerregulering in de bestaande omgeving kan worden ondervangen, dan dienen de kosten van deze parkeerregulering, waaronder van de handhaving hiervan, te worden betaald door de aanvrager/initiatiefnemer van de nieuwe ontwikkeling.