

## Nota van Beantwoording: Nota Parkeernormen Auto

Op 6 december 2016 heeft het college van B&W ingestemd met het vrijgeven voor inspraak van de concept Nota Parkeernormen Auto.

De belangrijkste keuzes uit de nota zijn:

1. Op A-locaties én bij sociale huurwoningen wordt geen minimumaantal parkeerplaatsen op eigen terrein geëist;
2. Bij nieuwbouw worden geen parkeervergunningen verstrekt ongeacht of er parkeerplaatsen op eigen terrein zijn of niet;
3. Bij alle woningen wordt een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning gesteld;
4. Bij vrije sectorwoningen buiten de A-locaties wordt geëist dat er een minimumaantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt gerealiseerd;
5. Bij kantoren worden alleen nog maximumparkeernormen gesteld;
6. Bezoekers parkeren op straat.

### Zienswijzeperiode van 7 december 2016 tot en met 27 januari 2017

Van 7 december 2016 tot en met 27 januari 2017 zijn Amsterdammers in de gelegenheid gesteld hun reactie te geven op de concept Nota Parkeernormen Auto. Conform de inspraakverordening 2003 van de gemeente Amsterdam is het besluit bekend gemaakt op de website van de gemeente Amsterdam en zeven edities van stadsblad Echo. Daarnaast is de conceptnota verstuurd naar VNO/NCW, MKB, Amsterdamcity, Koninklijke Horeca Nederland, Bouwend Amsterdam en de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties.

### Zienswijzen

In totaal zijn er 8 reacties binnen gekomen. Twee van projectontwikkelaars, één van de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties en vijf op persoonlijke titel.

De reactie van de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties is een gezamenlijke reactie namens alle woningcorporaties.

### Wijzigingen van de conceptnota Parkeernormen Auto naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen en reacties van de bestuurscommissies.

### Zienswijzen en beantwoording

	Zienswijze	Reactie college van B&W
1	Ik heb begrepen dat het de bedoeling is dat slechts 1 auto geparkeerd mag worden. ik rijd auto, maar mijn vrouw heeft ook een auto met invalidenverklaring waar zij erg van afhankelijk is.	De Nota Parkeernormen geldt alleen voor nieuwe bouwprojecten. Voor u en uw vrouw geldt dat u gewoon over uw parkeervergunningen kan blijven beschikken
2	De norm van slechts 1 parkeervergunning per woning is te strak/streng voor stadsdeel Nieuw-West (buiten de Ring). Voor Nieuw Sloten is een norm van max 2 parkeervergunningen per woning redelijker.	In stadsdeel Nieuw-West geldt dat er voor de bestaande woningen twee parkeervergunningen (voor op straat) per woning verleend kunnen worden. Hierbij geldt wel dat eventuele parkeerplaatsen bij de eigen woning (in een garage) van het aantal te verlenen vergunningen wordt afgetrokken.

		Bij nieuwbouw worden <u>geen</u> parkeervergunningen per huishouden verleend.
3	Ik kan de voorgestelde wijzigingen mbt parkeernormen van harte ondersteunen. Het afschaffen (sociale huur) of verlagen (vrije sector) van de minimale parkeernorm doet recht aan het dalende autobezit-per-inwoner, de groei en potentie van autodelen en de ambities van de stad op het gebied van duurzame mobiliteit. Ervaring van afgelopen jaren in de Randstad leert dat te hoge (of te weinig flexibele) parkeernormen zorgen voor leegstaande parkeergarages, te dure woningen en projecten die niet ontwikkeld kunnen worden door te hoge norm. Ook trekken te hoge parkeernormen autobezitters naar gebieden waar je juist bewoners wil trekken die OV- fiets- en deelauto- georiënteerde leefstijl hebben.	Het college van B&W neemt kennis van deze reactie.
4	In de concept Nota staat dat er in de loop der jaren meer werknemers per m2 zijn gaan komen werken (kantoren). Toch wordt de norm gehandhaafd. De norm moet omhoog, er moeten MEER parkeerplaatsen per BVO worden toegestaan en daarmee aantrekkelijkheid van de werkplek worden vergroot.	Een belangrijk doel van de Nota Parkeernormen is om de stad de komende jaren bereikbaar te houden. Hier passen bescheiden parkeernormen bij. Door de maximum parkeernormen voor kantoren te handhaven (ondanks het intensievere gebruik van kantoorruimte) kiezen wij voor een balans tussen auto en andere vervoersmodaliteiten zoals Openbaar Vervoer en fiets.
5	Ik vind dat de nieuwe regels alleen moeten gelden voor eigenaren en bewoners van projecten die na de vaststelling van de nieuwe regels worden verkocht. Anders hebben bewoners eigenaren een verkeerde voorstelling van zaken gekregen op het moment van de aankoop en is er sprake van onbehoorlijk bestuur. De beschikbaarheid van een straatvergunning is namelijk een belangrijk aspect bij de aankoop van een woning. Dit graag verwerken bij de uiteindelijke regels.	De regels uit de Nota Parkeernormen gaan alleen in voor projecten die na het aannemen van de nota worden opgeleverd. Ook nu is het al zo dat nieuwbouwcomplexen uitgesloten kunnen worden van parkeervergunningverlening. Als hiervan sprake is zullen projectontwikkelaars en makelaars geïnteresseerden hierop moeten wijzen.
6	Wij ( <i>Wonam Ontwikkelingen BV</i> ) waarderen de insteek van de gemeente om het parkeerbeleid aan te passen. Wij ervaren dat de vraag naar parkeerplaatsen zeer beperkt is in onze projecten (2/3 kmr appartementen van 50 tot 70/75 m2). Wij stellen daarom voor om op B locaties een nog beperkter parkeerbeleid toe te staan. Wij geven in overweging om geen grens aan te brengen maar een bandbreedte van de parkeernorm op te nemen 0,3 tot 1.	Met de Nota Parkeernormen hanteren wij een bandbreedte van 0,3 tot 1 parkeerplaats per woning voor woningen met een bruto vloeroppervlak (bvo) tussen de 30-60 m2. Voor woningen groter dan 60m2 bvo wordt een bandbreedte van 0,6 tot 1 parkeerplaats per woning gehanteerd. Voor woningen kleiner dan 30 m2 bvo wordt een zeer ruime bandbreedte van 0,1 tot 1 parkeerplaats per woning gehanteerd. De gekozen bandbreedte is gebaseerd op het

	<p>Hiermee wordt meer ruimte gegeven. Mocht dit niet wenselijk zijn dan stellen wij voor om de norm van 0,3. Op te rekken tot 70/75 m<sup>2</sup> GO*. Uiteraard zijn wij graag bereid onze praktijk ervaringen met jullie te delen.</p> <p><i>*GO staat voor gebruiksoppervlak.</i></p>	<p>gemiddeld autobezit per huishouden in Amsterdam. Het verlagen van de bandbreedte voor woningen groter dan 60 m<sup>2</sup> bvo naar 0,3 parkeerplaats per woning als minimumnorm brengt het risico met zich mee dat er te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein gemaakt worden voor de bewoners. Dit kan vervolgens tot parkeeroverlast op straat leiden, ofwel in de eigen buurt of in delen van de stad waar geen parkeerregulering geldt. Dit achtten wij onwenselijk. Het oprekken van de norm van 0,3 naar woningen tot 70/75 m<sup>2</sup> gebruiksoppervlak heeft deels hetzelfde effect waarmee woningen die in principe geschikt zijn voor meerpersoonshuishoudens (vanaf 60m<sup>2</sup>) een minimumnorm zouden krijgen die de helft is van het gemiddeld autobezit (ca. 60% van de meerpersoonshuishoudens in Amsterdam heeft een eigen auto). Voor de woningen tussen de 60-75 m<sup>2</sup> bvo (de voorgestelde verruiming) is er een reëel risico dat er te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein gemaakt worden met de eerder geschetste overlast tot gevolg. Wij houden daarom vast aan de gegeven bandbreedtes gekoppeld aan de voorgestelde woningcategorieën.</p>
7	<p>Maarsen Groep heeft op verschillende locaties in Amsterdam appartementen in eigendom, die aan particulieren worden verhuurd. Met name in het segment van 2- en 3-kamer appartementen (middeldure huur) is de vraag naar parkeerplaatsen de afgelopen jaren sterk afgenomen. Maarsen Groep pleit daarom voor een ruime bandbreedte, ook voor grotere woningen met name op de zogenoemde B-locaties. Hierbij wordt gedacht aan een norm van 0,3 – 1 parkeerplaats per woning, voor nieuwbouwwoningen tot 85 m<sup>2</sup> GO. Hiermee ontstaat ruimte om voor specifieke locaties – afhankelijk van de specifieke parkeersituatie ter plaatse – maatwerkoplossingen overeen te komen.</p>	<p>De inspraakreactie vertoont grote overeenkomsten met de inspraakreactie van Wonam Ontwikkelingen BV. Voor onze reactie verwijzen wij naar de hierboven gegeven reactie.</p>
8	<p>In haar reactie stelt de Amsterdamse federatie van woningcorporaties (AFWC) dat woningcorporaties geen parkeerplaatsen bij sociale huurwoningen kunnen maken. Deze zijn gegeven de nieuwe Woningwet alleen mogelijk wanneer de parkeerplaatsen direct gekoppeld worden aan de woningen waarbij woning met parkeerplaats binnen</p>	<p>Wij kunnen de redenering van de AFWC volgen wanneer zij stelt dat woningcorporaties bij nieuwbouwwoningen alleen nog parkeerplaatsen kunnen maken die bij de woning horen (en daarmee binnen de huurprijsgrenzen valt). Wij realiseren ons heel goed dat investeringen in parkeerplaatsen op eigen terrein ten behoeve van de huurders een verhoging van</p>

<p>de huurprijsgrens moet worden verhuurd. Het vragen van een aparte bijdrage (abonnement) voor het gebruik van de parkeergarage door de huurders is niet toegestaan. Nieuwbouw inclusief parkeerplaatsen levert een onverantwoorde verhoging van de stichtingskosten op, die niet is terug te verdienen en dien ten gevolge direct ten koste gaat van de investeringen in de volkshuisvesting. De AFWC brengt aanvullend op het bovenstaande nog een aantal andere punten naar voren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sluit geen nieuwbouw van parkeervergunningverlening uit in gebieden zonder parkeerregulering.</li> <li>• Stel een gemeentelijke parkeerloods aan die de nieuwbouw "matcht " met in het gebied bestaande capaciteit.</li> <li>• De AFWC gaat er van uit dat bij nieuwe erfpachtovereenkomsten geen beperkende bepalingen meer worden opgenomen met betrekking tot verkoop en verhuur van parkeerplaatsen.</li> <li>• De AFWC gaat er van uit dat gemaakte afspraken over nieuwbouwprojecten waarbij het parkeren voor de huurders op straat wordt opgelost blijven staan.</li> <li>• De AFWC vraagt aandacht voor de positie van herhuisvestingskandidaten die op hun oude adres wel een parkeervergunning hadden. Verhuizen naar nieuwbouw (zonder eigen parkeergelegenheid) wordt zo erg onaantrekkelijk. De AFWC stelt voor om herhuisvestingskandidaten wél een parkeervergunning te geven. Voor opvolgende (nieuwe) huurders is een parkeervergunning niet noodzakelijk omdat zij bij een keus hebben om de woning al dan niet te accepteren.</li> <li>• De AFWC vraagt om extra aandacht voor de communicatie en ziet het als een taak voor de gemeente om aan bewoners uit te leggen waarom er bij een</li> </ul>	<p>de stichtingskosten met zich meebrengt. Dit is de reden waarom de verplichte minimumparkeernorm voor sociale woningbouw wordt afgeschaft. Wij kunnen de AFWC niet volgen wanneer zij stelt dat corporaties geen keus hebben. De corporaties hebben altijd de keus tussen het bouwen van sociale huurwoningen met parkeerplaatsen en het bouwen van sociale huurwoningen zonder parkeerplaatsen op eigen terrein. Onze reactie op de andere ingebrachte punten zullen wij hier, puntsgewijs, behandelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De uitsluiting van vergunningverlening voor nieuwbouwcomplexen in gebieden zonder parkeerregulering is bedoeld om er ook hier voor te zorgen dat de parkeervraag van nieuwe bewoners (of werknemers) niet afgewenteld wordt op straat. De ontwikkelaar zal ook in deze gebieden een afweging moeten maken of er parkeerplaatsen op eigen terrein gemaakt worden (bij sociale woningbouw) of niet.</li> <li>• Het is aan de aanvrager om te onderzoeken of er onbenutte parkeercapaciteit is in de buurt. Wanneer er sprake is van een minimumparkeernorm en de aanvrager deze elders wil oplossen zal de gemeente toetsen of de voorgestelde oplossing voldoet. Bij sociale woningbouw geldt geen minimumparkeereis en zal de gemeente ook geen toets uitvoeren op aangedragen alternatieven.</li> <li>• parkeerplaatsen op eigen terrein zijn specifiek bedoeld om het parkeren voor bewoners/huurders mogelijk te maken. Verkoop van deze, bij een wooncomplex horende, parkeerplaatsen aan derden vinden wij niet wenselijk. Huurders hebben zo geen mogelijkheid meer om hun auto op eigen terrein te stallen én zij krijgen ook geen parkeervergunning voor de openbare ruimte. Verhuur van parkeergarageplaatsen aan derden vinden wij in principe niet wenselijk omdat dit een onvoorziene stroom aan autobewegingen met zich meebrengt. Bewoners of werknemers die niet voor een</li> </ul>
---	---

	<p>(nieuwbouw)woning geen eigen parkeerplaatsen zijn én er geen parkeervergunningen worden afgegeven.</p>	<p>parkeervergunning in aanmerking komen kunnen door het huren van garageplaatsen bij woningcorporaties toch een (extra) auto hebben. Tegelijkertijd is verhuur aan derden van plaatsen in een garage die veel leegstand kent een mogelijkheid voor de corporaties om een deel van een onrendabele investering terug te verdienen. Zolang er vastgelegd is dat bewoners van het betreffende complex altijd voorrang hebben voor de huur van een garageplaats is verhuur aan derden onder voorwaarden bespreekbaar.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Reeds gemaakte afspraken blijven staan.</li><li>• Ook in de huidige beleid geldt dat bewoners die kunnen beschikken over een parkeerplaats geen parkeervergunning krijgen. In het huidige beleid hebben corporaties verder de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein te maken zodat in combinatie hiervan ook nu herhuisvestingskandidaten met een parkeervergunning deze kwijtraken wanneer zij naar een woning met eigen parkeergelegenheid verhuizen. In het voorgestelde beleid is de verplichting tot het maken van parkeerplaatsen op eigen terrein vervallen, maar blijft de uitsluiting van vergunningverlening (ook voor herhuisvestingskandidaten) van kracht.</li><li>• Wij vinden een goede communicatie over gemeentelijk beleid zeer belangrijk. Uitleg over de keuze die een corporatie heeft gemaakt om bij nieuwbouw al dan niet parkeerplaatsen aan te leggen is een taak van de corporatie.</li></ul>
--	---	---