

# Ontwerp- Parkeervisie Uithoorn



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding parkeervisie	1
1.2	Het proces	1
1.3	Leeswijzer	1
<b>2</b>	<b>Parkeerontwikkelingen</b>	<b>3</b>
2.1	Toenemend autobezit	3
2.2	Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw	3
2.3	We bezitten met z'n allen meer fietsen	4
2.4	Het delen van een auto	5
2.5	Mobility as a Service	5
2.6	Blijvende gedragsverandering?	6
<b>3</b>	<b>Wat is de huidige situatie?</b>	<b>7</b>
3.1	Ons bovenliggend beleid	7
3.1.1.	Mobiliteitsvisie Uithoorn 2040	7
3.1.2.	Omgevingsvisie Uithoorn 2040	8
3.1.3.	Duurzaamheidsagenda Uithoorn	8
3.2	Ruimtelijke ontwikkelingen	9
3.2.1	Gebied 1 Centrum Oost / Oranjepark:	9
3.2.2	Gebied 2 + 3 Marktpllein / Prinses Irenelaan	9
3.2.3	Gebied 4 Amstelplein	10
3.2.4	Gebied 5 Centrum West / Gemeentehuis	10
3.2.5	Gebied 6 Schansgebied	10
3.3	Gemeentebrede waardering van parkeren	11
3.4	Huidige situatie en doorkijk	12
<b>4</b>	<b>Wat zijn onze parkeerambities?</b>	<b>14</b>
4.1	Onze visie op parkeren	14
4.2	Uitgangspunten	14
4.3	Uitwerking naar doelgroepen	15
<b>5</b>	<b>Wat gaan we doen?</b>	<b>16</b>
5.1	De aanpak voor parkeerproblemen	16
5.2	Parkeerplekken Dorpscentrum t.b.v. bezoek	16
5.3	Parkeerregulering in Uithoorn	17
5.3.1	Vormen van parkeerregulering	17
5.3.2	Blauwe zone Dorpscentrum	18
5.3.3	Spelregels invoering parkeerregulering	18
5.4	Parkeren bij haltes Uithoornlijn	19
5.5	Parkeren en klimaatadaptie	20
5.6	Parkernormensystematiek	20
5.6.1	Bepalen parkeerbehoefte	21
5.6.2	Parkeren op eigen terrein	22
5.6.3	Mogelijkheden reductie parkeereis	22
5.6.4	Norm Fietsparkeren	23
5.7	Bijzondere parkeerplaatsen	23
5.7.1	Parkeervoorzieningen voor gehandicapten	23
5.7.2	Parkeervoorzieningen voor bedrijfsvoertuigen	24
5.7.3	Parkeervoorzieningen voor deelauto's	25
5.8	De acties samengevat	25
<b>6</b>	<b>Monitoring en evaluatie</b>	<b>26</b>
	<b>Colofon</b>	<b>27</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding parkeervisie

De gemeenteraad heeft op 3 maart 2022 de Mobiliteitsvisie Uithoorn 2040 vastgesteld. Eén van de acties die hierin is opgenomen, is het opstellen van een parkeervisie om toekomstgericht de parkeerdruk acceptabel te houden, waardoor de bereikbaarheid, leefbaarheid en ondernemerskwaliteit hoog blijven.

In het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie Uithoorn 2040 is opgenomen dat de parkeervisie de volgende onderdelen moet bevatten: een advies over parkeerregulering in het Dorpscentrum, het creëren van parkeerplaatsen aan de rand(en) van het Dorpscentrum voor bezoekers (omgeving Amstelplein en eindhalte Uithoornlijn), een monitoringsplan voor parkeerproblematiek bij de tramhaltes en nieuwe fiets- en autoparkeernormen bij nieuwbouw en transformaties. Dit is uitgewerkt in deze Parkeervisie Uithoorn.

De gemeente Uithoorn bestaat uit de kernen De Kwakel en Uithoorn. Daar waar Uithoorn wordt genoemd betreft dit de Gemeente Uithoorn, tenzij specifiek wordt vermeld dat het de kern Uithoorn betreft.

## 1.2 Het proces

Om te komen tot deze nota zijn verschillende stappen doorlopen. Allereerst is de huidige parkeersituatie in beeld gebracht. Waar en wanneer doen zich knelpunten voor? Wie ondervindt hier overlast van? Waardoor worden de problemen veroorzaakt? Om een correct beeld van de parkeersituatie te krijgen, is gebruik gemaakt van beschikbaar onderzoeksmateriaal (parkeertellingen) en relevante beleidsstukken voor deze nota.

Om de parkeervisie ook participatief op te pakken is eind 2022 / begin 2023 een digitale enquête over parkeren van auto's uitgezet onder bewoners en ondernemers van de gemeente.

In februari 2023 zijn relevante ontwikkelingen, de huidige stand van zaken, toekomstige ontwikkelingen en een aanzet voor de kaders en uitgangspunten van de parkeervisie besproken tijdens een commissievergadering. In maart 2023 zijn de beoogde oplossingsrichtingen aan de gemeenteraad gepresenteerd.

Het geheel is vervolgens vertaald in deze parkeervisie.

## 1.3 Leeswijzer

De parkeervisie gaat uit van een relatie tussen:

- de trends en ontwikkelingen op het gebied van parkeren (hoofdstuk 2);
- de huidige en toekomstige parkeersituatie (hoofdstuk 3);
- de lange termijnvisie op parkeren (hoofdstuk 4);
- de oplossingsrichtingen (hoofdstuk 5);
- de wijze waarop het beleid gemonitord en geëvalueerd wordt (hoofdstuk 6).





beter benutten van bestaande parkeerplaatsen en realisatie van betaalbare woningen.

Het verlagen van parkeernormen lijkt haaks te staan op de trend van alsmaar toenemend autobezit (zie paragraaf 2.1). Belangrijk aandachtspunt bij het toepassen van lagere parkeernormen bij woningen is dat dit veelal samen gaat met een sterk sturend parkeerregime. Zonder parkeerregulering kan immers niet worden voorkomen dat bewoners van een nieuwbouwcomplex -met een beperkt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein- de auto op straat parkeren, waardoor de parkeerdruk in de omgeving toeneemt en/of problemen in de betreffende woonwijk ontstaan.

Het landelijk karakter van de gemeente Uithoorn en de ruimtelijke opgave vragen om locatie-specifieke parkeernormen (zie paragraaf 5.6).

### 2.3 We bezitten met z'n allen meer fietsen

Fietsen heeft een positief effect op de gezondheid. Het is bovendien gemakkelijk, voordelig en milieuvriendelijk (geen uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging). In de vier grote gemeenten (G4) is het aandeel fiets voor verplaatsingen binnen de stad de afgelopen jaren gestegen. Ook in sommige andere grote gemeenten doet zich een stijging voor, hoewel het beeld minder eenduidig is.<sup>6</sup> Voor Uithoorn zijn deze cijfers niet beschikbaar.

Fietsers hebben behoefte aan veilige en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fiets veilig, ordelijk en gemakkelijk te parkeren. Fietsparkeren heeft daarom meer aandacht. Omdat er grote samenhang is met autoparkeren, beide maken immers gebruik van dezelfde openbare ruimte, staan hieronder de belangrijkste trends op dit gebied benoemd:

- Mensen reizen steeds slimmer en bewuster. In de grote steden is er de afgelopen jaren een toename geweest van deelsystemen voor auto, scooter en fiets. Dit wordt vooral gebruikt door jongeren en

jongvolwassenen. Het bezit van een auto is door de opkomst van deze concepten in grote steden niet meer noodzakelijk. De aanschaf van een auto is voor veel jongeren vanuit kosten oogpunt ook niet mogelijk. Vanuit de Mobiliteitsvisie (zie paragraaf 3.1) gaan we de komende jaren nieuwe vormen van mobiliteit omarmen. Er wordt op korte termijn beleid gemaakt om dit mogelijk te maken en we gaan actief aan de slag met de Vervoerregio om nieuwe vormen van (deel)mobiliteit in Uithoorn te introduceren.

- De fiets als lifestyle-symbool. Er zijn steeds meer verschillende soorten fietsen op straat zichtbaar: reguliere fietsen, herkenbare deelen leenfietsen, bakfietsen, citybikes, cityhoppers, fatbikes et cetera. De fiets is uitgegroeid tot lifestyle symbool, als belangrijke functionele én trendy accessoire die benadrukt wie je bent. Een grotere diversiteit in fietsen, die ook in Uithoorn zichtbaar is, vraagt om andere fietsvoorzieningen dan het standaard fietsenrek.
- De opkomst van de elektrische fiets. Het waren eerst vooral ouderen die een elektrische fiets in bezit hadden, maar inmiddels is de elektrische fiets ook populair bij andere doelgroepen. De grotere actieradius zorgt ervoor dat langere woon-werk afstanden fietsend kunnen worden afgelegd. Dit maakt de elektrische fiets en ook de speedpedelec aantrekkelijk voor inwoners en bewoners die verder van de winkels, werk en voorzieningen wonen.

In de 'Beleidsregels Parkeernormen Uithoorn' nemen we fietsparkeernormen op (zie paragraaf 5.6.4). Bij het indienen van een vergunningaanvraag voor een ontwikkeling, dient de initiatiefnemer op basis hiervan aan te geven op welke manier wordt voorzien in voldoende fietsstallingsvoorzieningen bij nieuwbouw of functieveranderingen. In dit parkeervisieplan wordt verder niet nader ingegaan op de huidige fietsvoorzieningen in de gemeente of de noodzaak / mogelijkheden om dit uit te breiden.

<sup>6</sup> Bron: [Fietsfeiten: nieuwe inzichten, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM, oktober 2020](#)

## 2.4 Het delen van een auto

Autodelen is al jaren in opmars. Ook in 2022 bleef het gebruik en aanbod stijgen. In de helft van alle Nederlandse gemeenten staat ten minste één deelauto die zonder tussenkomst van een persoon beschikbaar is. Je opent een dergelijke deelauto met een app of een pas.

Uit een landelijke studie in 2015 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) blijkt dat autodelen (en dan vooral de standplaatsgebonden deelauto) drie effecten heeft:

- Autodelers rijden gemiddeld 15-20% minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die een auto hebben weggedaan en gebruik maken van een klassieke deelauto zijn minder gaan rijden (gemiddelde reductie 1.600 kilometer/jaar). De deelauto wordt incidenteel gebruikt en meestal voor een bezoek aan vrienden en familie.
- Ritten met een deelauto werden voorheen met een ander vervoermiddel gemaakt (auto, trein) of niet gemaakt. Van alle ritten met een deelauto zou 16% niet zijn gemaakt als de deelauto niet voorhanden was. Autodelen leidt dus tot beperkt extra verkeer. Deze ritten worden doorgaans buiten de spits gemaakt: ongeveer 10% van alle deelautoritten vindt plaats tijdens de ochtendspits (tussen 8 en 9 uur) en dit ligt in de avondspits aanmerkelijk lager (3%). Hierbij geldt dat, met klassieke deelauto's (met een eigen standplaats), doorgaans zuiniger zijn en minder uitstoten dan de gemiddelde auto in Nederland doordat ze nieuwer en kleiner zijn.
- Klassieke deelauto's (met een eigen standplaats) worden voornamelijk gebruikt voor middellange en lange afstanden: bijna driekwart van de verplaatsingen gaat over afstanden van meer dan 20 kilometer, de helft gaat over meer dan 50 kilometer. Ongeveer één op de tien verplaatsingen betreft afstanden van maximaal 5 kilometer.

Een deelauto is vooral in gebieden met een stringent parkeerbeleid een goed alternatief voor bijvoorbeeld de tweede auto. Hier maakt autodelen onderdeel uit van een breed pakket van alternatieve, duurzame mobiliteitsdiensten voor de (tweede/derde) auto. In Uithoorn kan

momenteel nog bijna overal vrij worden geparkeerd en er is in tegenstelling tot bijvoorbeeld Amsterdam geen beperking in het aantal parkeervergunningen dat wordt verstrekt. Mede hierdoor is er vooral nog geen grote vraag naar deelauto's geweest. Op het moment van schrijven is er in de gemeente één deelauto met vaste standplaats.

## 2.5 Mobility as a Service

Er is een algemene trend zichtbaar van bezit naar gebruik. Bij mobiliteit wordt gesproken over 'Mobility as a Service (MaaS)'. De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een dienst'. Via MaaS-platforms kan éénvoudig de beste vervoersoplossing worden gekozen voor een reis. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van regulier OV, Uber, de eigen leaseauto, deelauto's, deelfietsen, deelscooter etc.



De verwachtingen over MaaS zijn hooggespannen. Het heeft immers de potentie om ketenmobiliteit (mobiliteit van deur tot deur) verder te versterken.

Het KiM heeft eind 2018 onderzoek gedaan naar de gedragseffecten van MaaS.

Het KiM constateert dat vooral jongvolwassenen (18-30 jaar), die in grote steden wonen, tot de 'early adopters' van MaaS behoren. Hierbij gebruiken ze de aangeboden diensten vooral voor incidentele verplaatsingen. Het is volgens het KiM nog onzeker of MaaS in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk tot gedragsverandering gaat leiden.

In het geval van Uithoorn verwachten we niet dat MaaS-oplossingen op korte termijn gelijk een volwaardig alternatief gaan vormen voor het bezit (inclusief private lease) en het gebruik van de privéauto. De komende jaren wordt vanuit de mobiliteitsvisie onderzocht of dit (op termijn) een toegevoegde waarde voor onze bewoners en ondernemers is.

## 2.6 Blijvende gedragsverandering?

De corona-uitbraak in 2020 zorgde voor een compleet ander beeld op straat: de wegen waren door het thuiswerken en het sluiten van scholen, bedrijven en horeca zo goed als leeg. Dit is met het loslaten van alle maatregelen weer snel veranderd.

In het najaar van 2022 was het al weer drukker dan ooit op de Nederlandse wegen. De ANWB constateert in vergelijking met het pre-coronajaar 2019 dat de drukte zowel in de ochtend- als avondspits met een paar procent is toegenomen. Maar vooral overdag is een opvallende stijging van het aantal files zichtbaar (+17%).<sup>7</sup> Dit komt enerzijds omdat mensen weer op kantoor werken, anderzijds door de toename van het aantal auto's.

Op dit moment is onduidelijk of Covid-19 tot een blijvende gedragsverandering heeft geleid. Zo is niet duidelijk of werkgevers en werknemers thuiswerken blijven omarmen of dat werknemers uiteindelijk toch weer (massaal) op kantoor gaan werken. Wat vaststaat is dat de coronapandemie ertoe heeft geleid dat er de afgelopen jaren minder met het openbaar vervoer is gereisd en de exploitatie van het openbaar vervoer zwaar onder druk is komen te staan. In 2022 werd er ruim 27% minder vaak ingecheckt in het openbaar vervoer dan in 2019. Januari 2023 was de eerste januari maand zonder coronamaatregelen sinds 2020. Er werd bijna ruim 63 procent meer ingecheckt dan in januari 2022, maar nog bijna 22 procent minder dan in januari 2020.<sup>8</sup>

Voor het parkeerbeleid betekent dit, dat we komende jaren een grote mate van onzekerheid over de ontwikkeling van het autobezit houden. Het monitoren van ontwikkelingen is daarmee essentieel om een beeld te houden op de 'situatie op straat' en om de noodzaak voor het nemen van maatregelen goed te kunnen onderbouwen en passende parkeernormen op te kunnen stellen. Dit beleid bevat het afwegingskader hiervoor. Wanneer neemt Uithoorn parkeermaatregelen? En welke strategie wordt hierbij gevolgd?

---

<sup>7</sup> Bron: [Drukke spits belooft weinig goeds voor komende herfst | ANWB](#)

<sup>8</sup> Bron: [In 2022 27 procent minder ingecheckt in openbaar vervoer dan voor corona \(cbs.nl\)](#)



## 3 Wat is de huidige situatie?

### 3.1 Ons bovenliggend beleid

De parkeervisie staat niet op zichzelf, maar ondersteunt ambities en doelstellingen zoals opgenomen in andere gemeentelijke beleidsdocumenten. In deze paragraaf vatten we daarom kort de Mobiliteitsvisie, Omgevingsvisie en Duurzaamheidsagenda samen.

#### 3.1.1. Mobiliteitsvisie Uithoorn 2040

De Mobiliteitsvisie Uithoorn 2040 'Veilig, Leefbaar en Bereikbaar Uithoorn' is samen met inwoners en belanghebbenden tot stand gekomen en helpt de gemeente om de mobiliteitsplannen voor de toekomst vorm te geven. De visie is op 3 maart 2022 vastgesteld door de Gemeenteraad.

In de Mobiliteitsvisie staat beschreven hoe Uithoorn zich nu beweegt op het terrein van mobiliteit en waar het wil zijn in 2040. Het bevat concrete acties, maatregelen en projecten, planning, begroting, monitoring en tot slot evaluatie. Het uitvoeringsplan wordt regelmatig geactualiseerd en bijgesteld. 2040 is het richtpunt, maar tussentijds zullen de ontwikkelingen ook veranderen en zal de koers periodiek moeten worden bijgesteld om de doelen voor 2040 in het oog te houden en waar nodig te kunnen bijsturen. De Mobiliteitsvisie sluit aan op de Omgevingsvisie Uithoorn 2040.

Op mobiliteitsgebied is Uithoorn onderdeel van de grotere Metropoolregio en Vervoerregio Amsterdam. We moeten inspelen op de regionale ontwikkelingen en het regionale beleid verder uitwerken. Onderdeel van dit regionale beleid is de schaa sprong van het OV (= kwalitatief beter OV: sneller, frequenter en gebundeld) en het streven naar mobiliteitstransitie: minder ruimte- en milieubelasting door de (fossiele brandstof)auto. Uithoorn is nu nog sterk auto-afhankelijk.

De Mobiliteitsvisie geeft aan welke problemen, trends en ontwikkelingen er zijn. Een aantal problemen vraagt op korte termijn al om een visie en beleid. Voorbeelden daarvan zijn de komst van de Uithoornlijn en de

problematiek van de bereikbaarheid van de haltes, de toenemende parkeervraag in het Dorpscentrum en in woonwijken. En er is de opkomst van nieuwe vervoersvormen en deelmobiliteit.

In 2040 moet er evenwicht zijn tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Dit evenwicht wordt uitgedrukt in de volgende hoofddoelen:

- **Veiligheid** - Er is een zo klein mogelijke kans op een verkeersongeval en de kwetsbare verkeersdeelnemers zijn beter beschermd.
- **Leefbaarheid** - Er is zo weinig mogelijk hinder door rijdend en stilstaand verkeer, de ruimtelijke kwaliteit verbetert en de mobiliteit creëert kansen voor ruimtelijke ontwikkeling.
- **Bereikbaarheid** - Iedereen kan vanuit Uithoorn met zo weinig mogelijk tijd, geld en moeite op zoveel mogelijk plaatsen komen. En er kunnen zoveel mogelijk doelgroepen deelnemen aan activiteiten.

Bij het voldoen aan de doelstellingen wordt uitgegaan van een aantal randvoorwaarden:

- Uithoorn is en blijft sterk afhankelijk van autobereikbaarheid en de auto blijft nodig om Uithoorn goed te laten functioneren;
- Ruimtelijke ontwikkeling (zoals ook verwoord in de Omgevingsvisie) moet mogelijk worden gemaakt door passende mobiliteit;
- Het mobiliteitsbeleid is afgestemd op dat van de omgeving (regio, buurgemeenten):
  1. we stimuleren lopen en fietsen voor korte en middellange afstand;
  2. we stimuleren het gebruik van hoogwaardig openbaar vervoer en het faciliteren van deelmobiliteit voor de middellange en lange afstand;
  3. we faciliteren auto, deelauto voor de externe verplaatsingen vanuit het buitengebied en accepteren dat de auto in het stedelijk gebied een rol vervult.

Het beleid moet draagvlak kennen en moet betaalbaar zijn, we moeten/kunnen niet verder springen dan dat de polsstok lang is.

### 3.1.2. Omgevingsvisie Uithoorn 2040

De Omgevingsvisie Uithoorn 2040 beschrijft de doelen en ambities van de gemeente voor de toekomst: een duurzame en gezonde leefomgeving om in te wonen, werken en recreëren. In de Omgevingsvisie zijn de belangrijkste onderwerpen vertaald naar vijf pijlers:

- Sociaal en cultuur verbinden
- Veerkrachtig ondernemen
- Toekomstbestendig wonen en verplaatsen
- Groen, blauw en duurzaam omarmen
- Gezond en veilig leven.

Aan het opstellen van de Omgevingsvisie Uithoorn 2040 is een uitgebreid participatietraject voorafgegaan.

Voor parkeren staat onder Toekomstbestendig wonen en verplaatsen het volgende in de Omgevingsvisie:

- In het Dorpscentrum van de kern Uithoorn is parkeren een uitdaging. De menging van wonen en voorzieningen is een belangrijke waarde voor de levendigheid van het Dorpscentrum, maar bewoners en bezoekers concurreren om de beperkte parkeervoorzieningen. Daarom wordt ingezet op een parkeervisie waarbij bewoners en direct belanghebbenden parkeren bij de bestemming in het Dorpscentrum en bezoekersparkeervoorzieningen aan de 'koppen' (uiteinden) van het centrum worden gerealiseerd of beter benutten: bijvoorbeeld bij de Stationsstraat en bij het Amstelplein.
- Rond de HOV-haltes is risico op parkeeroverlast. De gemeente wil extra parkeerdruk rond deze haltes voorkomen. Daarom wordt ingezet op goede langzaam verkeersverbindingen en andere oplossingen voor het voor- en natransport.
- In de rest van de gemeente spelen minder parkeerproblemen. Hier liggen wel kansen om het parkeren meer te integreren met andere opgaven, zoals infiltratie van regenwater, meer biodiversiteit of energieopwekking. Ook bij eventuele nieuwe parkeervoorzieningen

rond de HOV-haltes wordt ingezet op meervoudig ruimtegebruik en een hoge ruimtelijke kwaliteit.

- Bij nieuwbouw, renovaties en herstelwerk wordt gezocht naar ruimte voor fietsparkeren. De strategische plekken hiervoor zijn zo dicht mogelijk bij de eigen woning, de ingangen van winkels en andere voorzieningen zoals rustpunten, sportplekken of overstapplaatsen.

### 3.1.3. Duurzaamheidsagenda Uithoorn

De gemeente heeft in 2019 een Agenda en Uitvoeringsprogramma gemaakt om Uithoorn samen duurzamer te maken: de Duurzaamheidsagenda Uithoorn 2019-2022. Deze is vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin staan ambities en activiteiten voor de komende jaren op de thema's 'energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire economie'. Onderdeel van het thema energietransitie is het integraal meenemen van duurzame mobiliteit in de Mobiliteitsvisie. Dit is gebeurd (zie paragraaf 3.1.1).

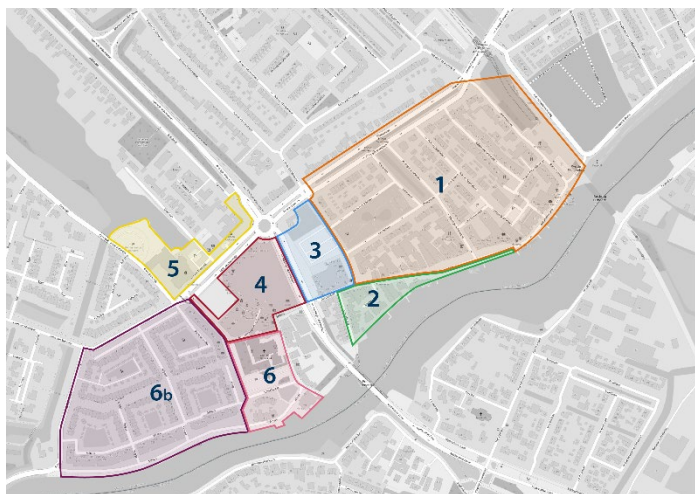
Vanuit het thema klimaatadaptatie wordt de suggestie gegeven om minder parkeerplaatsen op maaiveld te realiseren en in te zetten op gebouwde (in pandige) parkeervoorzieningen. Minder verstening is nodig om de gevolgen van hevige regenbuien en periodes van hitte beter onder controle te krijgen en de biodiversiteit te bevorderen. Ook kan gedacht worden aan het overkappen van parkeerplaatsen met zonnepanelen.

Op 1 juni 2023 ligt het programma energietransitie en het programma klimaatadaptatie (beide hier relevant) ter instemming bij de gemeenteraad. Deze vervangen de duurzaamheidsagenda.

## 3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

In het centrum van de kern Uithoorn ligt een uitdaging voor de toekomstige parkeersituatie. De parkeerdruk wordt op bepaalde momenten en op bepaalde plekken als hoog ervaren. Daarnaast staan er verschillende ontwikkelingen op stapel, zoals het toevoegen van woningvoorraad in en rond het centrum en ontwikkelingen om het centrum van Uithoorn aantrekkelijker te maken: meer horeca en terrassen, ontwikkeling van de jachthaven én een (meer) autovrij centrum.

Als voorbereiding op deze parkeervisie is door adviesbureau SPARK<sup>9</sup> onderzoek gedaan naar de huidige parkeersituatie en het effect van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het Dorpscentrum. De belangrijkste uitkomsten van dit onderzoek staan hieronder per deelgebied samengevat.



Figuur 1 Deelgebieden Dorpscentrum Uithoorn

### 3.2.1 Gebied 1 Centrum Oost / Oranjepark:

De nieuwe ontwikkelingen in het oostelijk gebied van het Dorpscentrum zorgen niet voor parkeerproblemen. Voor dit gebied zijn geen maatregelen nodig om de extra parkeervraag van de nieuwe ontwikkelingen op te vangen.

### 3.2.2 Gebied 2 + 3 Marktplein / Prinses Irenelaan

Dit gebied is in figuur 1 onder de nummers 2 en 3 weergegeven. Het gebied wordt omsloten door de Amstelstraat, Marktplein, Dorpsstraat, Raadhuisstraat, Thamerlaan, Prinses Irenelaan en de Amstel.

Er worden in dit gebied appartementen en grondgebonden woningen gerealiseerd, waarbij de parkeergelegenheid voor bewoners grotendeels op eigen terrein wordt gerealiseerd. De parkeerdruk in dit deel van het Dorpscentrum zal door de ontwikkelingen op de meeste momenten van de week boven de 85% uitkomen (alleen niet op avonden door de week).

Het parkeerterrein naast de Vomar heeft momenteel een belangrijke rol in het oplossen van de parkeervraag in het gebied. Dit terrein wordt immers gebruikt door winkelend/boodschappend publiek en in de avonduren door bewoners en bezoekers van de horeca.

In januari 2023 is een parkeeronderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in de parkeerdruk in de omgeving van de Prinses Irenelaan. Zowel op een donderdag, als op een zaterdag is meerdere keren op de dag een meting gedaan en gekeken hoeveel voertuigen er stonden geparkeerd en welke doelgroep dit betrof.

- Op de donderdag is aan het begin van de middag (13:00 uur) een maximale parkeerdruk van 58% gemeten. De parkeerdruk op de parkeerplaats aan de Prinses Irenelaan was toen 52% (44 van de 84 plaatsen bezet). Op de andere meetmomenten was de parkeerdruk lager. Van alle parkeeders was 41% een bewoner, 26% een werknemer en 33% een kortparkerende bezoekers.

<sup>9</sup> Bron: SPARK, Parkeervisie centrum Uithoorn, 5 juli 2022

- Op zaterdag is aan het eind van de middag (16:00 uur) een maximale parkeerdruk van 75% in de omgeving van de Prinses Irenelaan gemeten. De parkeerdruk op de parkeerplaats aan de Prinses Irenelaan was toen 61% (51 van de 84 plaatsen bezet). Op de andere meetmomenten was de parkeerdruk lager. Van alle parkeerders was 52% een bewoner, 9% een werknemer en 39% een kort parkerende bezoeker.

### 3.2.3 Gebied 4 Amstelplein

De parkeergarage in dit gebied is particulier eigendom en bedoeld voor bezoekers van het winkelcentrum en bewoners van de woningen boven het winkelcentrum. Op maaiveld zijn voor kortparkeren enkele blauwe zone parkeerplaatsen beschikbaar.

### 3.2.4 Gebied 5 Centrum West / Gemeentehuis

De parkeerdruk rondom het gemeentehuis is nu al hoog en dit zal, zonder aanpassing, in de toekomst op werkdagen ook hoog blijven (parkeerdruk > 90%). De parkeercapaciteit van het parkeerterrein wordt daarom uitgebreid (zie paragraaf 5.2).

### 3.2.5 Gebied 6 Schansgebied

In het Schansgebied vinden diverse ontwikkelingen plaats. Bij de planwerking is een sluitende parkeerbalans opgesteld, waarbij gebruik gemaakt is van de destijds geldende parkeernormensystematiek. Het toekomstige parkeeraanbod is hierop afgestemd.

De komende jaren zal de parkeerbehoefte door de ontwikkeling en meer bezoekers/bewoners/werknemers. Dit geldt echter niet voor het hele gebied.

Als de gemiddelde parkeerdruk op termijn toch tot problemen gaat lijden, dan worden maatregelen genomen zoals beschreven in hoofdstuk 5. Hierbij kijken we ook naar het draagvlak voor invoering van een blauwe zone om parkeerproblemen te voorkomen (zie paragraaf 5.3.2).

In het aangrenzende gebied (deelgebied 6b) is overigens op een doordeweekse avond een restcapaciteit van circa 90 parkeerplaatsen (rekening houdend met een maximale bezettingsgraad van 90%). Dit betekent dat er ten westen van het Amstelplein / Schoolstraat in principe voldoende capaciteit is om een deel van de parkeervraag van het aangrenzende gebied op te vangen. De parkeerdruk in straten als de Klipper en Schans zal hierdoor wel toenemen.

### 3.3 Gemeentebrede waardering van parkeren

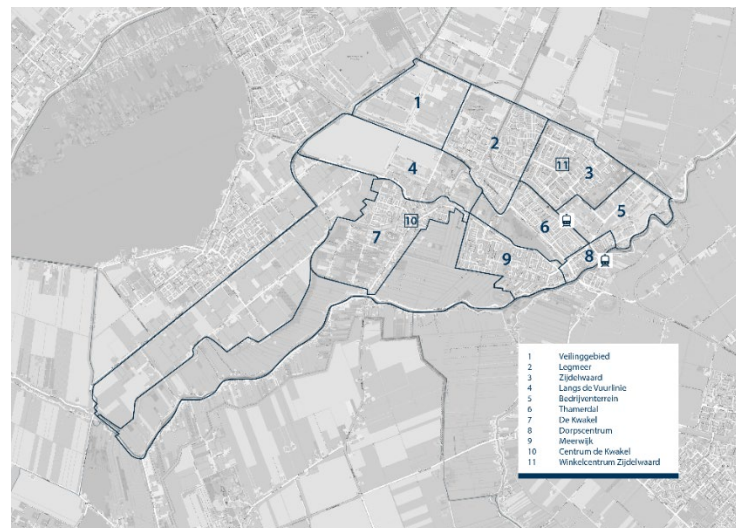
Eind 2022 is een digitale enquête uitgezet om belanghebbenden de mogelijkheid te bieden om aan te geven wat hun ervaringen met parkeren in de gemeente zijn. De enquête is door bijna 500 mensen ingevuld. Dit betekent dat voor de gemeente als geheel de antwoorden een betrouwbaar beeld geven, de respons is op gebiedsniveau te laag om statistische representatieve uitspraken te kunnen doen.

	Wonen	Werken	Totaal
Bedrijventerrein Uithoorn	5	3	8
De Kwakel	27		27
Dorpscentrum Uithoorn	54	11	65
Langs de Vuurlinie	8		8
Legmeer	125	2	127
Meerwijk	105	1	106
Omgeving busstation Uithoorn	8	1	9
Thamerdal	39	2	41
Winkelcentrum Zijdelwaard omgeving	17	2	19
Zijdelwaard	74	4	78
TOTAAL	462	26	488

Tabel 1 Overzicht aantal respondenten per deelgebied

	Gemeente	Eigen gebied
Bedrijventerrein Uithoorn	6,8	5,3
De Kwakel	6,9	5,7
Dorpscentrum Uithoorn	5,3	4,6
Langs de Vuurlinie	7,0	5,6
Legmeer	7,4	6,9
Meerwijk	6,9	6,4
Omgeving busstation Uithoorn	5,8	5,0
Thamerdal	7,1	7,1
Winkelcentrum Zijdelwaard omgeving	7,5	7,4
Zijdelwaard	7,4	7,2
TOTAAL	6,9	6,4

Tabel 2 Waardering parkeren gemeente en eigen gebied



Figuur 2 Gebiedsindeling online enquête parkeren

De meeste respondenten kunnen vrij parkeren in hun straat. Er hebben vijf respondenten vanuit het Dorpscentrum en twee respondenten vanuit Meerwijk en Zijdelwaard aangegeven dat er een blauwe zone in hun straat is.

De gemiddelde waardering van de respondenten over het parkeren in de gemeente Uithoorn is positief (6,9). De gemiddelde waardering van het parkeren in het eigen gebied is i met een gemiddelde score van 6,4 iets minder positief.

- Vanuit het Dorpscentrum wordt aangegeven dat het autobezit hoog is, dat er te weinig parkeerplaatsen zijn voor het aantal woningen / bedrijven in de straat, dat er vaak auto's van automobilisten van buiten de gemeente staan. Dit geldt ook voor De Kwakel.
- Vanuit de omgeving van het busstation is beperkt respons op de enquête ontvangen. Door degenen die de enquête hebben ingevuld, is aangegeven dat er een parkeerprobleem is door het parkeren van automobilisten van buiten de gemeente. Dit komt overeen met klachten die eerder bij de gemeente zijn binnengekomen.

- Respondenten vanuit Langs de Vuurline geven aan dat het 's avonds druk is. Dit komt door het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het eigen autobezit van bewoners.

In de enquête is de vraag opgenomen of men bereid zou zijn om de tweede of derde auto weg te doen als er betere alternatieven in de directe omgeving beschikbaar zouden zijn, zoals bijvoorbeeld een deelauto. Hierop is door 50% aangegeven dat ze slechts één auto bezitten.

Van de respondenten met een tweede auto heeft 14% aangegeven de auto wel weg te willen doen als er een goed alternatief komt, 72% wil dit niet en 14% weet het niet. De bereidheid om over te stappen op een deelauto is verhoudingsgewijs het hoogst in De Kwakel, de omgeving van het busstation, Thamerdal, Legmeer en Meerwijk. In Zijdelwaard is dit het laagst.

Alle respondenten hadden de mogelijkheid om nog een toelichting te geven. Onderstaande geeft een beeld van de meest voorkomende reacties:

- *“De parkeerdruk in het oude Dorpscentrum is nu al te hoog.”*
- *“Er parkeren veel mensen die op het busstation op het openbaar vervoer stappen. Werkenden en scholieren/studenten. Er zijn auto's die één of twee weken voor onze deur staan. Op vakantie met touringcar of vliegtuig via de busverbinding (te zien aan koffers die uit sommige auto's tevoorschijn komen).”*
- *“Als de tramlijn straks klaar is, dan zal er meer parkeeroverlast bij ons in de buurt komen omdat mensen uit de omgeving ook bij het busstation gaan parkeren.”*
- *“Als iedereen netjes zou parkeren, dan kunnen er meer auto's staan! Nu nemen sommige auto's plek in voor anderhalve auto. Daar waar zes auto's kunnen staan, staan er dan bijvoorbeeld vier.”*
- *“Doordat er te weinig plekken zijn wordt er veel “fout geparkeerd”, op stoepen, op plekken waardoor het zicht ontnomen wordt en, meest vervelend, voor garages die in gebruik zijn.”*
- *“Ben heel tevreden met de situatie in Uithoorn, ook het vrij en gratis parkeren is top!”*
- *“Betaald parkeren moet niet worden ingevoerd!”*

### 3.4 Huidige situatie en doorkijk

In de Mobiliteitsvisie staat beschreven waar in de gemeente knelpunten op het gebied van parkeren zijn. De aanvullende analyse zoals beschreven in dit hoofdstuk onderschrijft dit.

1. De woningbouwopgave in het Dorpscentrum van de kern Uithoorn zorgt komende jaren met name in het gebied rond het Marktpllein / Prinses Irenelaan en het Schansgebied voor uitdagingen. Dit komt enerzijds door het verdwijnen van parkeer capaciteit als gevolg van de beoogde ontwikkelingen en anderzijds door een toenemende parkeervraag vanuit de nieuwe ontwikkelingen. Tegelijkertijd is in delen van het Dorpscentrum tijdens bepaalde dagdelen nu al sprake van een hoge parkeerdruk.
2. Na de ingebruikname van de Uithoornlijn lopen we het risico dat reizigers hun auto in de woonwijken rondom de tramhaltes parkeren en met de tram verder reizen. Dit kan tot parkeerproblemen leiden. Daarom is afgesproken dat we na ingebruikname de parkeersituatie rondom de haltes monitoren en maatregelen nemen als dat nodig is. Er komen nu echter ook al klachten bij de gemeente binnen over parkeeroverlast rondom het busstation. En de parkeerdruk zal door de locatieontwikkeling Thamen (school, sport en wonen) de komende jaren, naar alle waarschijnlijkheid, alleen maar verder toenemen.
3. De conclusie die we uit de in de gemeente uitgezette enquête trekken, is dat er in geen van de overige woonwijken sprake is van een structureel hoge parkeerdruk die om ingrijpende maatregelen, zoals de invoering van parkeerregulering, vraagt. In elke wijk zijn logischerwijs wel straten met een hoge parkeerdruk waar (op specifieke dagen / tijden) sprake is van een parkeerprobleem. Binnen de buurt, op beperkte loopafstand (maximaal 2 minuten), is dan meestal nog wel voldoende vrije parkeergelegenheid.

Met een gemiddelde waardering van een 6,9 van de parkeersituatie in Uithoorn is er een goede basis om verder op te bouwen.



## 4 Wat zijn onze parkeerambities?

Dit hoofdstuk bevat de kern van de nieuwe parkeervisie. De uitwerking van onderstaande punten staat beschreven in hoofdstuk 5. De wijze waarop we de effecten monitoren en evalueren staat beschreven in hoofdstuk 6.

### 4.1 Onze visie op parkeren

De Mobiliteitsvisie helpt ons om Uithoorn voor iedereen goed bereikbaar te houden. Uitgangspunt hierbij is dat er in 2040 evenwicht is tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Hierbij geldt enerzijds dat Uithoorn op dit moment en ook in de toekomst sterk afhankelijk van autobereikbaarheid blijft en de auto blijft nodig om Uithoorn goed te laten functioneren. Anderzijds is de ambitie dat er zo weinig mogelijk hinder door rijdend en stilstaand verkeer is, de ruimtelijke kwaliteit verbetert en mobiliteit kansen creëert voor ruimtelijke ontwikkeling.

De parkeervisie ondersteunt de doelen van de Mobiliteitsvisie. In onze visie op parkeren staan vier punten centraal:

- het acceptabel houden van de parkeerdruk in en rondom het Dorpscentrum van de kern Uithoorn,
- het voorkomen van een hoge parkeerdruk bij de toekomstige tramhaltes van de Uithoornlijn,

---

<sup>10</sup> Zie paragraaf 3.3: Van de respondenten met een tweede auto heeft 14% aangegeven de auto wel weg te willen doen als er een goed alternatief komt. In de enquête is door 50% van de respondenten aangegeven dat ze slechts één auto bezitten.

- het voorzien in de toenemende parkeervraag bij verdichtingslocaties en nieuwbouw projecten,
- de ruimtevraag voor de tweede en derde auto in woonwijken verminderen door andere vervoersconcepten aan te bieden met als doel om de verblijfsruimte te verbeteren en te vergroenen.<sup>10</sup>

De parkeervisie sluit aan op de Mobiliteitsvisie (zie paragraaf 3.1). Een te hoge parkeerdruk gaat immers ten kostte van de leefbaarheid, bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid in onze gemeente.

### 4.2 Uitgangspunten

Voorliggend plan biedt Uithoorn handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen de gemeente spelen of de komende jaren kunnen gaan spelen (zie hoofdstuk 3). De parkeervisie heeft een integraal karakter:

- De parkeervisie van Uithoorn staat niet op zichzelf, maar is een middel om verschillende doelstellingen van de gemeente op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, economie en verkeer te realiseren. Een parkeervisie ondersteunt het streven naar meer mensen te fiets, te voet en met het openbaar vervoer op middellange afstand.
- De parkeervisie van Uithoorn zet in op verschillende doelgroepen (zie paragraaf 4.3). Deze doelgroepen staan centraal in het zoeken naar oplossingsrichtingen. Iedere doelgroep heeft zijn 'eigen' parkeerlocatie. In woonwijken wordt prioriteit gegeven aan inwoners en hun bezoekers, in en rondom het Dorpscentrum van de kern Uithoorn aan bewoners, werknemers en bezoekers van de winkels / horeca en op de bedrijventerreinen aan werknemers.



- De parkeervisie van Uithoorn zet in op maatwerk bij het oplossen van specifieke parkeerknelpunten op specifieke locaties. Bij het treffen van maatregelen op het gebied van parkeren geldt het principe van beïnvloeden, benutten, beheersen, bouwen (B-B-B-B) als basis voor het nemen van maatregelen (zie paragraaf 5.1). Dit betekent dat niet wordt uitgegaan van het bijbouwen van (dure) parkeerplaatsen. Eerst bestuderen we andere mogelijkheden om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen: beïnvloeden, benutten en beheersen.

### 4.3 Uitwerking naar doelgroepen

Onderstaand de belangrijkste uitgangspunten voor verschillende doelgroepen.

- De meeste inwoners hebben op dit moment nog de mogelijkheid om de auto in de nabijheid van de woning te parkeren (op straat óf op eigen terrein). Door de ruimtelijke ontwikkelingen zal dit gaan veranderen. Voor bewoners hanteren we in de gemeente een acceptabele loopafstand van 150-200 meter (2-4 minuten) vanaf de woning.

Voor verplaatsingen binnen de gemeente wordt door bewoners zoveel mogelijk gebruik gemaakt van alternatieven voor de auto: lopen, fiets en openbaar vervoer. De parkeervisie zet echter nadrukkelijk niet in op sterke sturing van autobezit en autogebruik van inwoners, wel wordt gebruik van fiets en openbaar vervoer gestimuleerd.

- Mede vanwege de langere parkeerduur stellen werknemers minder eisen aan het comfort van een parkeerplek. Een loopafstand van 500 meter (6 minuten) naar de werklocatie is daarmee acceptabel. Vooral een goedkope en een veilige parkeeromgeving zijn belangrijk.
- Bezoekers van inwoners en bezoekers van voorzieningen kunnen de auto in de nabijheid van de bestemming parkeren (250-600 meter). Deze doelgroep heeft enerzijds een belangrijke sociale functie en levert anderzijds een bijdrage aan de economie in de gemeente.

Bezoekers mogen daarom niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen, een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen of (hoge) parkeertarieven. Tegelijkertijd willen we bezoekers ook steeds meer 'op de gewenste plek' laten parkeren.

In het volgende hoofdstuk wordt nader op ingegaan op maatregelen om parkeerproblemen te voorkomen of op te lossen.

## 5 Wat gaan we doen?

### 5.1 De aanpak voor parkeerproblemen

Om (toekomstige) knelpunten op te lossen worden maatregelen genomen binnen onderstaande oplossingsrichtingen.

- **Beïnvloeden** – Het stimuleren van alternatieven voor de auto heeft een positieve werking op het verminderen van autogebruik en de parkeerbehoefte. De realisatie van geconcentreerde parkeervoorzieningen bij nieuwbouw met daarin duurzame vormen van mobiliteit (zie paragraaf 5.6.3) zijn hier voorbeelden van.

Voor de fiets gaat het om stimulering van het gewenst gedrag. We willen dat fietsers gebruik (kunnen) maken van de verschillende fietsvoorzieningen: (gratis, bewaakte) fietsstallingen, fietsparkeervakken en fietsrekken. Hiermee zorgen we voor een rustiger straatbeeld, een hoogwaardige openbare ruimte, goede bereikbaarheid voor fietsers en voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen voor elk type fiets. In deze parkeervisie wordt niet verder ingegaan op (de noodzaak voor) het realiseren van voldoende fietsvoorzieningen.

- **Benutten** – De aanwezige parkeercapaciteit in Uithoorn wordt niet overall optimaal benut. We zetten de komende jaren daarom in op een betere benutting van de beschikbare parkeercapaciteit voor zowel auto als fiets. Die doen we enerzijds door parkeerders bewust te maken van de verschillende mogelijkheden (inclusief kosten, beschikbaarheid, aansluitende OV- en fietsverbindingen) en doelgroepen gericht op de juiste plaats te laten parkeren (inclusief gebruik mogelijkheden op eigen terrein). Anderzijds zetten we bij nieuwbouw in op parkeernormen die (beter) aansluiten op het toekomstig gebruik van de auto / fiets en flexibiliteit mogelijk maken.
- **Beheersen** – Parkeren in Uithoorn wordt momenteel gereguleerd door blauwe zones. We voeren parkeerregulering in om de parkeerdruk te verlagen (en hiermee de leefbaarheid te vergroten), doelgroepen te

sturen en het gebruik van duurzame vormen van mobiliteit (fiets, openbaar vervoer) te stimuleren.

- **Bouwen** – We zetten, om de parkeerdruk in het Dorpscentrum van de kern Uithoorn te verlichten, in op uitbreiding van de parkeercapaciteit bij het gemeentehuis (zie volgende paragraaf). Bij parkeerproblemen elders in de gemeente wordt per situatie bekeken of het realiseren van extra parkeervakken (ruimtelijk en financieel) op maaiveld mogelijk en gewenst is (zie paragraaf 5.5). De parkeervisie gaat de komende jaren niet uit van het realiseren van gebouwde, openbare parkeervoorzieningen in onze gemeente.

### 5.2 Parkeerplekken Dorpscentrum t.b.v. bezoek

De mogelijkheden binnen de kern Uithoorn om aan de rand van het Dorpscentrum extra parkeercapaciteit te realiseren -zoals genoemd in de Mobiliteitsvisie- zijn beperkt.



Figuur 3 Het parkeerterrein bij het gemeentehuis

Het parkeerterrein van het gemeentehuis staat doordeweeks overdag veelvuldig vol. Medewerkers van de gemeente gebruiken de parkeergarage Amstelvein nu als overlooplocatie. Door de ruimtelijke ontwikkelingen neemt de beschikbare parkeerruimte hier echter af. Er wordt mede daarom gekeken naar een herinrichting (inclusief behoud van/inkleding met groen, klimaatadaptatie, vergroten biodiversiteit) en uitbreiding van het parkeerterrein bij het gemeentehuis. Met een mogelijke uitbreiding van circa 50 parkeerplaatsen worden de parkeerproblemen op werkdagen opgelost. Met de uitbreiding van het parkeerterrein komt meteen extra ruimte beschikbaar voor omwonenden ('s avonds) en bezoekers van de voorzieningen in het Dorpscentrum van de kern Uithoorn (weekend).

We verbeteren tegelijkertijd met de herinrichting de verwijzing naar de beschikbare parkeergelegenheden. Dit doen we om er voor te zorgen dat incidentele bezoekers (dus automobilisten die niet bekend zijn met de situatie) op de hoogte zijn van de mogelijkheden en het parkeerterrein daadwerkelijk wordt gevonden door de beoogde doelgroepen. Het onderdeel parkeerverwijzing wordt na vaststelling van de parkeervisie nader uitgewerkt. Hierbij nemen we niet alleen het heringerichte parkeerterrein bij het gemeentehuis mee, maar ook andere potentiële locaties in de gemeente.

## 5.3 Parkeerregulering in Uithoorn

### 5.3.1 Vormen van parkeerregulering

Er zijn verschillende vormen van parkeerregulering mogelijk:

- In een blauwe zone (parkeerschijfzone) kunnen automobilisten gratis voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren (bijvoorbeeld 2 uur). Deze vorm van parkeerregulering wordt vaak ingevoerd om kortparkeren te faciliteren en werkt goed om langparkeerders te weren. Invoering geschiedt door het nemen van een verkeersbesluit. Aan belanghebbenden kunnen ontheffingen worden verleend, waarmee zonder tijdsbeperking kan worden geparkeerd. Voor een

ontheffing moeten leges worden betaald. Een blauwe zone kan nooit kostendekkend worden ingevoerd; de leges dekken namelijk alleen de kosten voor uitgifte van de ontheffing en de opbrengsten van bekeuringen gaan grotendeels naar het Rijk.

- In gebieden met een vergunninghoudersregime kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Deze reguleringsvorm wordt veelal toegepast in gebieden zonder bezoekersaantrekkende functies (bijvoorbeeld woonwijk maar niet winkels en horeca) om overlast door overloop tegen te gaan. Deze vorm van parkeerregulering is niet geschikt voor grote gebieden, omdat bezoekers zonder aparte regeling hier niet kunnen parkeren. Bij winkels en voorzieningen zijn daarom stroken met een ander regime nodig. Dit werkt verwarrend en is -bijvoorbeeld in het Dorpscentrum (zie onderstaande paragraaf)- niet gewenst.
- In een gebied met betaald parkeren kunnen automobilisten tegen betaling van de vereiste parkeerbelasting parkeren. Binnen deze reguleringsvorm is het mogelijk om bewoners of medewerkers van bedrijven, een ontheffing te verlenen voor het betalen van de parkeerbelasting (parkeervergunning). Net als bij een blauwe zone kan een maximaal vastgestelde parkeerduur worden gehanteerd. Sturing van het parkeergedrag is echter ook mogelijk via tarieven, tijden en vergunningenbeleid. Invoering geschiedt door het opnemen van het gebied in de Verordening Parkeerbelasting.

We kiezen er voor om in Uithoorn het parkeren -gezien de kleinschaligheid van de gebieden- te reguleren door middel van parkeerschijfzones. Invoering van betaald parkeren is de komende jaren niet voorzien. De effectiviteit van een blauwe zone is mede afhankelijk van de beschikbare handhavingcapaciteit. Bij de bestuurlijke besluitvorming ten aanzien van het invoeren van een blauwe zone (zie onderstaande paragraaf) wordt de benodigde handhavingcapaciteit daarom direct meegenomen.

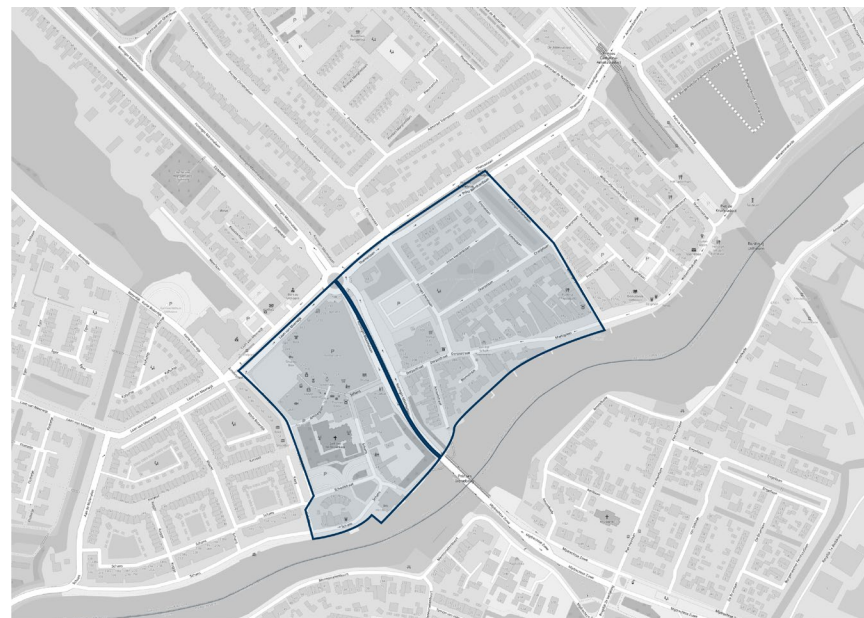
### 5.3.2 Blauwe zone Dorpscentrum

Vanuit de parkeervisie wordt ingezet op de invoering van een blauwe zone in een tweetal gebieden:

- de omgeving Marktpluin / Prinses Irenelaan – waarbij de invoering gekoppeld is aan de woningbouw op het parkeerterrein naast de Vomar,
- de omgeving Schanszijde – waarbij de invoering gekoppeld is aan de toenemende parkeerbehoefte door ruimtelijke ontwikkeling en bezoekers/werknemers/bewoners in het gebied en de uitbreiding van de parkeer capaciteit bij het gemeentehuis (zie paragraaf 5.2),

Na vaststelling van de parkeervisie werken we de details uit. Denk hierbij aan de gebiedsgrenzen, de dagen en tijden, de mogelijkheid om ontheffingen te verstrekken aan bewoners (maar ook de benodigde handhavings- en invoeringskosten). Dit leggen we vervolgens voor aan de bewoners van het betreffende gebied. Als blijkt dat er in het gebied daadwerkelijk draagvlak voor de maatregel is (50%+1 van de respondenten), dan kan het College van B&W, middels een verkeersbesluit, besluiten tot invoering van een blauwe zone.

Na invoering van de maatregel monitoren we de parkeerdruk in de omliggende gebieden. Op het moment dat een hoge parkeerdruk bestaat passen we de stappen toe zoals beschreven in de volgende paragraaf.



Figuur 4 Mogelijke grenzen blauwe zone Dorpscentrum (indicatief)

### 5.3.3 Spelregels invoering parkeerregulering

Dit document bevat naast het Dorpscentrum (zie vorige paragraaf) en de omgeving busstation (zie paragraaf 5.4) geen andere voorstellen voor de invoering of uitbreiding van parkeerregulering in Uithoorn. De eerste stap is immers te kijken of de parkeerdruk via beïnvloeding en benutting omlaag kan (zie paragraaf 5.1). Mocht dat onvoldoende soelaas bieden, dan wordt ingezet op parkeerregulering. Voor de invoering van parkeerregulering in woonwijken en bedrijventerreinen hanteren we de volgende spelregels:

1. Indien binnen een tijdsbestek van een half jaar minimaal tien losse verzoeken voor invoering van parkeerregulering van individuele belanghebbenden uit een wijk, of natuurlijk begrensd gedeelte daarvan wordt ontvangen, dan wordt een parkeerdrukmeting in het betreffende gebied uitgevoerd. Bij de bepaling van het gebied wordt

uitgegaan van logische, natuurlijke grenzen om overloop naar aangrenzende gebieden zoveel mogelijk te voorkomen.

2. De parkeerdrukmeting wordt voor het betreffende gebied op representatieve momenten uitgevoerd. Als de gemiddelde parkeerdruk tijdens de meetmomenten onder de 90% ligt (bij winkelcentra geldt een maximale parkeerdruk van 85%), dan is er in principe geen sprake van een parkeerprobleem. De gemeente treft dan geen beheersmaatregelen. We zoeken dan in overleg met bewoners samen naar passende beïnvloedings- en benuttingsmaatregelen.
3. Als de gemiddelde parkeerdruk tijdens meerdere momenten boven de 90% uitkomt (bij winkelcentra 85%), dan voeren we een draagvlakonderzoek uit. Alleen als uit een draagvlakmeting blijkt dat meer dan de helft (50%+1 van de respondenten) van de bewoners en ondernemers daar voorstander van is, kan parkeerregulering worden ingevoerd.

De details (de vorm van parkeerregulering, dagen-tijden en aantal vergunningen) is hierbij afhankelijk van het gebied en maakt onderdeel uit van de voorgestelde maatregel. Bij de besluitvorming wordt rekening gehouden met het risico van overloop en de gevolgen voor omliggende wijken.

4. Ligt de gemiddelde parkeerdruk boven de 100%, dan beschouwen we het parkeerprobleem als urgent en mogelijk bedreigend voor de leefbaarheid en de veiligheid van de buurt. Invoering van parkeerregulering is in dat geval niet afhankelijk van de resultaten van een draagvlakmeting. Er kan dan direct worden overgegaan tot invoering van parkeerregulering. Bewonersorganisaties worden logischerwijs wel tijdig geïnformeerd over de planvorming en de noodzaak voor het nemen van maatregelen.

## 5.4 Parkeren bij haltes Uithoornlijn

De Uithoornlijn kent na ingebruikname drie haltes in onze gemeente: Aan de Zoom; Uithoorn Station (busstation) en Uithoorn Centrum (Dorpscentrum). Bij de planvorming is onderzoek gedaan naar de parkeerdruk en de extra parkeerbehoefte rondom de haltes. Dit heeft geleid tot de realisatie van extra parkeerplaatsen (voor auto en fiets) bij alle drie de haltes. Er is hiernaast afgesproken dat na ingebruikname van de Uithoornlijn de parkeersituatie rondom de haltes wordt gemonitord en maatregelen worden genomen als dat nodig is.

Na de ingebruikname van de Uithoornlijn lopen we desalniettemin het risico dat reizigers hun auto in de woonwijken rondom de tramhaltes parkeren en met de tram verder rijden. Het is, overeenkomstig de uitgangspunten en doelen zoals beschreven in hoofdstuk 4, niet de bedoeling dat de omliggende straten als P+R-locatie gaan fungeren voor grote groepen tramreizigers. Dit gaat immers ten kostte van de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de beschikbare parkeercapaciteit voor bewoners.

Vanuit de omgeving van het busstation komen nu echter al klachten binnen over parkeerverlast. Bewoners vrezen dat dit door de komst van de Uithoorn alleen maar verder toeneemt. Er wordt hier tegelijkertijd gewerkt aan de locatieontwikkeling Thamen (school, sport en wonen). Bij de nieuwbouw is de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening voorzien. De ervaring leert echter dat zolang parkeren op straat niet gereguleerd is, bewoners doorgaans liever op straat parkeren dan (betaald) in een parkeervoorziening. Hierdoor neemt de druk op de beschikbare parkeercapaciteit verder toe. We willen beide ontwikkelingen niet afwachten, maar vooruitlopend ook een blauwe zone invoeren.

Bij de eindhalte van de Uithoornlijn verwachten we op termijn ook een hoge parkeerdruk. Dit heeft niet alleen te maken met tramreizigers, maar ook met de oplevering van de Vinckebuurt en de voorgestelde invoering van een blauwe zone in de omgeving Marktplein / Prinses Irenelaan. Er wordt hier echter nog niet direct een blauwe zone ingevoerd, omdat dan het hele gebied tussen trambaan, Prins Bernhardlaan en Koningin Máximalaan moet worden meegenomen. We volgen de effecten van ingebruikname

van de tramlijn en kijken op basis hiervan of invoering van een blauwe zone nodig is.

Hetzelfde geldt voor de omgeving van tramhalte Aan de Zoom, waarbij opgemerkt dat we hier minder parkeerdruk verwachten en er -ondanks dat ook hier klachten over de parkeerdruk zijn binnengekomen- geen aanleiding is om vooruitlopend al parkeerregulering in te voeren.

We kijken tegelijkertijd naar alternatieve overstaplocaties. BTAZ is een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein langs de N201 in het uiterste zuiden van de gemeente Amstelveen. Het plangebied ligt tegen onze gemeentegrens aan. Het bedrijventerrein is goed ontsloten door de doorkruising van de doorgaande weg N201. Binnen 15 minuten zijn de A4, A9 en A2 bereikbaar. In het plangebied is fysiek ruimte gereserveerd voor een extra haltevoorziening van de tram. Realisatie van een overstappunt / hub nabij de N201 kan een positieve impuls aan het gebied geven. Dit is ons inzien een veel betere locatie voor een overstappunt dan een van onze woonwijken. Vanuit de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob gaan we -in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en Amstelveen- onderzoeken wat de haalbaarheid van een hub is. Dit om parkeren nabij het openbaar vervoer te bevorderen en tegelijkertijd de woonwijken hiermee niet te belasten.

## 5.5 Parkeren en klimaatadaptie

Het klimaat verandert. Zowel de winters en zomers zijn natter geworden. Extreme buien komen steeds vaker voor en worden steeds heviger. Hierdoor ontstaat er wateroverlast. De gemiddelde temperatuur neemt tegelijkertijd toe. Hittegolven komen vaker voor en duren langer. Vooral in steden wordt het warmer, omdat bebouwde oppervlakken meer warmte vasthouden.

De parkeervisie ondersteunt via het duurzaam en klimaatbestendig inrichten van de openbare ruimte de gevolgen van de klimaatverandering (groen, blauw en duurzaam). Dit betekent dat bij herinrichting van een straat/wijk wordt onderzocht of het verhard oppervlak kan worden gereduceerd en dat de waterdoorlatendheid kan worden vergroot, ten gunste van groen en klimaatbestendigheid. Dit kan onder andere door

realisatie van 'groene' parkeerplaatsen, door plaatsing van deels open tegels, die waterdoorlatend zijn én waar gras of andere beplanting (biodiversiteitversterkende kwaliteit) doorheen kan groeien en/of door parkeerplekken op te heffen als de parkeerdruk dit toelaat (de gemiddelde parkeerdruk in het betreffende gebied mag hierdoor niet boven de 85% uitkomen). Dit overeenkomstig het klimaatadaptiebeleid van de gemeente.

Als bewoners een hoge parkeerdruk ervaren, dan wordt soms als oplossing het omzetten van groenstroken tot parkeervakken voorgesteld. De parkeervisie ziet dit niet als duurzame oplossing. De functie van groen wordt gezien als gelijkwaardig aan de functie parkeren. Wanneer parkeren efficiënter kan worden ingepast door groen op te offeren, dan moet dat groen in de directe omgeving worden gecompenseerd. Locaties waar bomen staan komen niet in aanmerking voor de aanleg van parkeerplaatsen. Bij het beoordelen van de mogelijkheden kijken we naar het gebruik van parkeervoorzieningen op eigen terrein, de parkeerdruk, de (belevings)waarde van het groen, andere oplossingsmogelijkheden en ruimtelijke argumenten.

## 5.6 Parkernormensystematiek

Om problemen in de toekomst te voorkomen, is het bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit en de ruimtelijke ambities. In deze paragraaf wordt ingegaan op de toepassing van parkeernormen in Uithoorn bij ruimtelijke ontwikkelingen. De parkeernormen worden na vaststelling van de parkeervisie uitgewerkt in de nota 'Beleidsregels Parkeernormen Uithoorn'.

Op basis van publicatie 381 van het CROW (Toekomstbestendig Parkeren – van parkeerkencijfers naar parkeernormen) worden voor de gemeente specifieke parkeernormen opgenomen in de op te stellen 'Beleidsregels Parkeernormen Uithoorn (nota parkeernormen)'. Hierbij maken we ten opzichte van de huidige parkeernormen in de diverse bestemmingsplannen een bredere uitsplitsing in functies en type woningen / appartementen. Zo sluiten we aan op de praktijk en voorkomen we dat bij ruimtelijke ontwikkeling onnodig veel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd, waardoor de beoogde ontwikkeling onder druk komt te staan.

### 5.6.1 Bepalen parkeerbehoefte

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden, is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de zone waarin het gebied ligt en welke functies in het gebied komen. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km<sup>2</sup>), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit – van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast.

De gemeente Uithoorn valt qua stedelijkheidsgraad -in zijn geheel- in de categorie 'matig stedelijk'.<sup>11</sup> Niet elk gebied heeft echter deze stedelijkheidsgraad. De wijken Thamerdal, Zijdelwaard en Legmeer vallen in de categorie 'sterk stedelijk', terwijl het bedrijventerrein Uithoorn en De Kwakel onder de categorie 'weinig stedelijk' vallen.<sup>12</sup> De ontwikkelingen in het Dorpscentrum zorgen de komende jaren voor een hogere stedelijkheidsgraad, waar we nu al rekening mee moeten houden.

De hoogte van de parkeernorm wordt ook bepaald door te kijken naar de stedelijke zone van een gebied (centrum, schil, overig, buitengebied). Hoe dichterbij het centrum, des te beter normaliter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager dus de parkeernorm.

In onderstaande tabel is de gebiedsdeling voor de parkeernormen weergegeven, waarbij soms gebieden zijn samengevoegd.

Gebied	Stedelijkheid	Stedelijke zone
Dorpscentrum	Sterk stedelijk	Centrum
Alle woonwijken (Thamerdal, Zijdelwaard Legmeer, Meerwijk, Langs de Vuurlinie, bebouwde kom van De Kwakel de ontwikkellocatie Amsteloever)	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom
Het bedrijventerrein	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom
De Kwakel buitengebied en het Veilinggebied	Weinig stedelijk	Buitengebied

Tabel 3 Overzicht stedelijkheidsgraad en stedelijke zones

Op basis van publicatie 381 van het CROW (Toekomstbestendig Parkeren – van parkeercijfers naar parkeernormen) wordt een lijst met gemeentelijke parkeernormen opgesteld en opgenomen in de "Beleidsregels Parkeernormen Uithoorn".

De basis voor de parkeernormen is het gemiddelde van de CROW-bandbreedte per functie. Dit komt voort uit het huidige autobezit, onze ambitie om duurzame mobiliteitsvormen (lopen, fietsen en openbaar vervoer) te stimuleren en om efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte.

Als een ruimtelijke ontwikkeling op minder dan 200 meter van een HOV-halte wordt gerealiseerd (zoals de ontwikkeling Thamen), dan kan een lagere parkeernorm worden toegepast. Bij dergelijke ontwikkelingen kan worden uitgegaan van de parkeernormen zoals die voor het Dorpscentrum gelden (sterk stedelijk, centrumgebied). Voorwaarde hiervoor is dat door de initiatiefnemer een onderbouwing wordt aangeleverd die goedgekeurd wordt door de gemeente.

<sup>11</sup> Bron: [StatLine - Gebieden in Nederland 2021 \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/StatLine) – AOD 1.445 per km<sup>2</sup>

<sup>12</sup> Bron: [Alle wijken, buurten en woonplaatsen in de gemeente Uithoorn \(update 2023!\) | AlleCijfers.nl](https://allewijken.nl)

### 5.6.2 Parkeren op eigen terrein

Uitgangspunt voor de parkeernormen is dat een initiatiefnemer verantwoordelijk is voor het realiseren van voldoende parkeerruimte. Voor iedere nieuwe ontwikkeling geldt namelijk dat het geen parkeerproblemen mag veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de initiatiefnemer ervoor zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost (bijvoorbeeld in een parkeergarage).

Bij het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein (ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch, financieel) dient de aanvrager dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent, aantonen dat het fysiek aanleggen van parkeerplaatsen in geen enkele vorm mogelijk is zonder dat dit het functioneren belemmert.

Bij ontwikkelingen waar ook de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld, is het mogelijk om het plangebied geheel te zien als tijdelijk eigen terrein.

### 5.6.3 Mogelijkheden reductie parkeereis

Bij nieuwe ontwikkelingen kan de parkeereis worden beïnvloed door het bieden en/of stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Dit zorgt immers voor minder autobezit en een andere mobiliteitsbehoefte. Daarom worden de volgende vrijstellingen opgenomen in de nota "Beleidsregels Parkeren Uithoorn":

- Extra fietsparkeerruimte: als een ontwikkeling voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 10% worden verlaagd – in de verhouding vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werknemers, studenten).
- Deelauto's: als bij een woningontwikkeling structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld, dan kan het aantal te realiseren

autoparkeerplaatsen tot maximaal 20% worden verlaagd. Hierbij hanteren we de verhouding van één autodeelparkeerplaats in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt dus vier reguliere autoparkeerplaatsen (= saldo -3 plaatsen). Ter verduidelijking: als het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen voor bewoners (dus niet bezoekersdeel) 100 parkeerplaatsen bedraagt, dan kan deze middels bovenstaande mogelijkheden worden gereduceerd tot 80 parkeerplaatsen (maximaal -20%). Dit betekent een reductie van 20 parkeerplaatsen. Hiervoor moeten 5 deelauto's worden geplaatst. Dit betekent dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen 85 stuks bedraagt.

De bijzondere vrijstellingen mogen niet bij elkaar worden opgeteld. Er geldt dus een maximale reductie van 20%. Belangrijk hierbij is dat zolang er in het betreffende gebied geen vorm van parkeerregulering is ingevoerd, de maximaal te verkrijgen korting afhankelijk is van de onderbouwing van de ontwikkelaar. Deze moet het gebruik van alternatieven voor de privéauto onderbouwen aan de hand van onder andere de locatie van de ontwikkeling (nabijheid voorzieningen en OV), de doelgroep (jongeren/gezinnen/ouderen) en welke vormen van deelmobiliteit worden toegepast. Afhankelijk van de kwaliteit van het plan kan door de gemeente een korting worden gegeven van maximaal 20%. Hierbij is belangrijk dat de ruimte die wordt bespaard op het parkeren wordt gebruikt om extra kwaliteit toe te voegen aan de woonomgeving.



#### 5.6.4 Norm Fietsparkeren

Het Bouwbesluit (artikel 4.31) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen. Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen.

In de “Beleidsregels Parkeren Uithoorn” nemen we fietsparkeernormen op. Bij het indienen van een vergunningaanvraag voor een ontwikkeling dient de initiatiefnemer vervolgens aan te geven op welke manier wordt voorzien in voldoende fietsstallingsvoorzieningen. Daarnaast moet de initiatiefnemer inzichtelijk maken welke type fietsparkeervoorziening gerealiseerd wordt en op welke plekken.

De fietsparkeerplaatsen dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen van FietsParKeur en de CROW Leidraad fietsparkeren. Verder geldt dat de fietsenstalling logisch en overzichtelijk moet zijn ingedeeld, er binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming een logische, snelle en eenvoudige routing is (bij voorkeur binnendoor) en de sociale veiligheid is gewaarborgd door een goede indeling en verlichting (bij voorkeur daglichttoetreding).

## 5.7 Bijzondere parkeerplaatsen

### 5.7.1 Parkeervoorzieningen voor gehandicapten

De gemeente Uithoorn hecht grote waarde aan het zelfstandig kunnen functioneren van gehandicapten, waarbij de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd. Bij het instellen van gehandicaptenparkeerplaatsen wordt de komende jaren uitgegaan van onderstaande punten.

- Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGPP's) worden doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen. Een landelijke richtlijn is dat op 50 'gewone' parkeerplaatsen één AGPP beschikbaar moet zijn.
  - Bij nieuw te bouwen instellingen houden we rekening met het aanleggen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen conform de richtlijnen van het CROW. Het uitgangspunt hierbij is dat instellingen / voorzieningen waar een gehandicapte uit medische noodzaak naartoe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikt. Als een instelling om meerdere algemene AGPP's verzoekt, dan dient daarvoor een onderbouwing te worden gegeven.
  - Bestaande instellingen die niet over een algemene gehandicaptenparkeerplaats beschikken kunnen deze aanvragen bij de gemeente. Een algemene gehandicaptenparkeerplaats kan worden opgeheven als de openbare voorziening, waarvoor deze is ingesteld, ophoudt te bestaan.
  - We nemen in elk nieuw parkeeronderzoek (zie hoofdstuk 6) de locatie van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en het gebruik daarvan mee. Op basis hiervan bekijken we periodiek of uitbreiding van het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en/of aanpassing van de landelijke richtlijn van 1-op-50 noodzakelijk is.

- Een persoonlijke gehandicaptenparkeerplaats wordt toegekend aan gehandicapte inwoners van Uithoorn die in het bezit zijn van een landelijke gehandicaptenparkeerkaart bestuurder (GPK-B) en geen eigen parkeergelegenheid hebben in de directe nabijheid van hun woning. De gemeente houdt bij de toewijzing van een individuele gehandicaptenparkeerplaats zoveel mogelijk rekening met de voorkeur van de aanvrager, maar behoudt het recht een andere plaats toe te wijzen. Aan de inrichting van een persoonlijke gehandicaptenparkeerplaats zijn kosten verbonden. Het gaat dan om leges en materiaalkosten. Voor bezitters van een passagierskaart (P) geldt dat zij in principe niet voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking komen.

In de Regeling gehandicaptenparkeerkaart (een ministeriële regeling) zijn de criteria voor de afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten opgenomen. Automobilisten die in het bezit zijn van een Europese gehandicaptenparkeerkaart kunnen onbeperkt in de blauwe zone parkeren. Zij zijn vrijgesteld van de parkeerdurbepering. Met de Europese gehandicaptenparkeerkaart kan ook worden geparkeerd op een algemene invalidenparkeerplaats.

### 5.7.2 Parkeervoorzieningen voor bedrijfsvoertuigen

Het parkeren van bedrijfsbusjes in woonwijken kan tot irritatie leiden. Dit geldt overigens ook voor campers en caravans. De gemeente ontvangt hier regelmatig klachten over.

Er gelden vanuit de APV geen beperkingen voor het parkeren van voertuigen met een lengte tot 6 meter of een hoogte tot 2,4 meter in woonwijken. Het verkleinen van de maten zoals opgenomen in de APV is praktisch onuitvoerbaar, omdat hierdoor ook personenvoertuigen die langer of hoger dan de gekozen maatvoering zijn onder de regeling gaan vallen. Hiervoor moet dan een alternatief worden gevonden. De beperking moet bovendien actief worden gecommuniceerd, waardoor het ook voor mensen van buiten de gemeente duidelijk is, en worden gehandhaafd. Dit betekent dat het parkeren van bedrijfsvoertuigen, campers of caravans die voldoen aan de APV niet voorkomen / beperkt kan worden.

In buurten waar overlast is van bedrijfsbusjes dienen de eigenaren deze zoveel mogelijk voor de eigen deur te parkeren en niet bij de burens. Het hierop aanspreken van de eigenaren / gebruikers is geen taak van de gemeente. Hetzelfde geldt voor bedrijven waarvan bedrijfsvoertuigen op openbare parkeerplaatsen staan geparkeerd.

Het is mogelijk om speciale parkeerplaatsen voor bedrijfsbusjes aan te leggen op plaatsen waar ze geen overlast voor omwonenden veroorzaken en hier naar te verwijzen. Deze parkeerplaatsen moeten dan een bepaalde omvang hebben en zijn voorzien van goede verlichting. Vanwege de veiligheid is het ongewenst dat deze plaatsen ergens achteraf worden aangelegd. Het gebruik van deze plaatsen is juridisch echter niet af te dwingen, waardoor het gebruik een vrijblijvend karakter heeft. Ervaringen in het land geven aan dat het effect zeer beperkt is en men doorgaans toch gewoon in de wijk blijft parkeren tenzij er parkeerregulering is ingevoerd en er een financiële stimulans is om bedrijfsbussen op afstand te parkeren.

Een alternatief is een beperkt aantal parkeerplaatsen in een woonwijk exclusief toe te wijzen aan bedrijfsbussen. Gezien de kleinschaligheid zullen de mogelijkheden voor beveiliging bij deze optie (heel) beperkt zijn. Maar wellicht is het zo wel mogelijk om te voorkomen dat bedrijfsbussen op uitzicht-belemmerende locaties staan. Van belang is dan wel dat er bij de eigenaren van de bedrijfsbussen draagvlak is om daar ook daadwerkelijk te parkeren. Zij mogen immers ook gewoon op de andere parkeerplaatsen blijven parkeren. Dus zonder draagvlak heeft deze maatregel een averechts effect, omdat deze dan zorgt voor lege parkeerplaatsen en daarmee een (nog) hogere parkeerdruk in de wijk. Maar, met draagvlak, kan dit op kleine schaal wel een interessante optie zijn. We nemen de toepassingsmogelijkheden van deze maatregel daarom mee op het moment dat er concrete overlastmeldingen komen over geparkeerde bedrijfsbussen.

### 5.7.3 Parkeervoorzieningen voor deelauto's

#### I. Standplaatsgebonden deelauto's

Bij klassiek autodelen beheren aanbieders een eigen vloot van deelauto's. Deze deelauto's hebben een vaste parkeerplaats en zijn 24 uur per dag beschikbaar voor abonnees. De auto wordt na gebruik op dezelfde plek teruggebracht. Autodeelorganisaties kunnen een standplaats bij de gemeente aanvragen. Op dit moment hebben we geen toetsingskader om deze aanvragen te beoordelen.

We stellen daarom de 'Beleidsregels deelauto's' op voor de toetsing van aanvragen voor een standplaats. Deze worden na vaststelling van de parkeervisie nader uitgewerkt aan de hand van onderstaande uitgangspunten:

- Een parkeerplaats voor deelauto's wordt uitsluitend toegekend aan een organisatie die is ingeschreven bij een Kamer van Koophandel en Fabrieken in Nederland en waarbij zowel uit de statuten als uit het feitelijk handelen van de organisatie blijkt dat gedeeld autogebruik doelstelling is van de organisatie.
- De door de aanbieder gewenste locatie voor het plaatsen van een deelauto dient een parkeerplaats te zijn die voldoet aan de volgende eisen:
  - het gaat om een bestaande parkeerplaats,
  - de locatie is goed zichtbaar vanaf de doorgaande weg,
  - de parkeerplaats kenmerkt zich door makkelijk in- en uitparkeren (verkeersveiligheid).
- De aanbieder van een deelauto dient de gemeente binnen 2 weken te informeren als de parkeerplaats niet langer door hem in gebruik is voor autodelen. Na intrekken van het verkeersbesluit wordt de bebording verwijderd, waardoor de betreffende parkeerplaats weer algemeen beschikbaar wordt.
- Parkeerplaatsen voor deelauto's worden aangeduid met bord E8 van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord met de tekst 'Autodelen' en de naam van de aanbieder.

#### II. Particulier autodelen

Het particulier delen van een auto via een online platform is de afgelopen tijd snel gegroeid. Hierbij gaat het om privéauto's die verhuurd worden als de eigenaar hem zelf niet nodig heeft. Hierdoor kunnen de kosten van een auto (deels) worden terugverdiend. Over de effecten van peer-to-peer autodelen is nog weinig bekend. Wel is duidelijk dat het aanbod sterk uiteenloopt – in tegenstelling tot de andere vormen van autodelen betreft het niet alleen nieuwe, vaak kleine auto's of elektrische voertuigen, maar ook grotere en oudere modellen.

In tegenstelling tot de standplaatsgebonden (klassieke) deelauto is er bij peer-to-peer autodelen geen directe rol voor de gemeente. De voertuigen worden op eigen terrein of op niet-gereguleerde parkeervakken in de wijk geparkeerd. Hetzelfde geldt voor commerciële initiatieven waarbij een voertuig door meerdere mensen uit de buurt wordt gebruikt. Er wordt hiervoor geen speciale parkeerplaats ter beschikking gesteld en het promoten onder potentiële gebruikers is primair een taak van de betreffende organisaties.

### 5.8 De acties samengevat

Om de gemeentelijke ambities en doelen op het gebied van parkeren (zie paragraaf ) te behalen, zijn de komende jaren diverse maatregelen nodig. De belangrijkste staan hieronder weergegeven:

- opstellen van gemeentelijke parkeernormen voor auto en fiets;
- opstellen toetsingskader standplaats deelauto's;
- uitbreiding van parkeercapaciteit parkeerterrein gemeentehuis;
- verbeteren parkeerverwijzing grotere parkeerlocaties;
- uitwerken en afstemmen voorstel blauwe zone Dorpscentrum;
- uitwerken en afstemmen voorstel blauwe zone Busstation;
- monitoren parkeerdruk omgeving tramhaltes;
- uitwerken maatregelen tramhaltes bij hoge parkeerdruk (>90%);
- verduurzaming openbare ruimte (= beheer en onderhoud).

## 6 Monitoring en evaluatie

Bij een nieuwe parkeervisie is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van de parkeervisie) van belang. Beide elementen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht. Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsvoornemens zijn bereikt. Dit kan niet zonder een goede monitoring.

Monitoring van de parkeervisie bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een parkeerdrukmeting toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. De parkeerdruk wordt periodiek in kaart gebracht (bij voorkeur jaarlijks). In woonwijken gebeurt dit reactief op basis van klachten, rondom de haltes van het openbaar vervoer vanaf 2025 in ieder geval jaarlijks. Als blijkt dat de parkeerdruk in gebieden op meerdere momenten problematisch is, dan wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. Tegelijkertijd wordt ook op specifieke locaties/tijdstippen het aantal gestalde fietsen geïnventariseerd.
- Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroep gebruik maakt van de parkeer capaciteit. Hiermee kan bij het Dorpscentrum van de kern Uithoorn en rondom de tramhaltes in kaart worden gebracht in hoeverre de parkeerdruk door inwoners van de gemeente, bezoekers, werknemers of buurtvreemde langparkeerders wordt veroorzaakt.
- Binnengekomen klachten op het gebied van parkeren geven eveneens een goed beeld van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Het monitoren van klachten is essentieel, omdat dit één van de aanleidingen is voor het nemen van maatregelen.

In de evaluatie van de parkeervisie (planning 2029) wordt gekeken naar de volgende punten:

- De ontwikkeling van de parkeerdruk – een maximale parkeerdruk van 90% wordt in woonwijken als acceptabel beschouwd (85% bij winkelcentra). Door cijfers van verschillende jaren met elkaar te vergelijken wordt duidelijk in hoeverre maatregelen van invloed zijn geweest op de parkeerdruk.
- De mate van tevredenheid over de parkeersituatie in Uithoorn (het aantal en de aard van de klachten) biedt inzicht in de beleving van de parkeervisie. Verandering in de tevredenheid van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers kan worden herleid op basis van veranderingen in het aantal en soort klachten gedurende een langere periode.
- Het inzichtelijk maken van de kosten voor onder andere de handhaving van parkeerregulering en de inkomsten uit betaald parkeren.

Daarnaast wordt bekeken welke maatregelen zijn uitgevoerd en welke nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen er mogelijk zijn. Op basis hiervan wordt in 2030 de Parkeervisie geactualiseerd en een nieuw uitvoeringsprogramma opgesteld.

# Colofon

OPDRACHTGEVER	Gemeente Uithoorn Ward Rothuijsen
UITGAVE	Movares Nederland B.V.  Daalseplein 100 Postbus 2855 3500 GW Utrecht
TELEFOON	+31 (0)30 - 265 5555
ONDERTEKENAAR	Zuiver H (Hans) hans.zuiver@movares.nl
PROJECTNUMMER	MN004299
KENMERK	X06-HZ-RAP-22008572

© 2022, Movares Nederland B.V.

*Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.*

 **Movares** samen werkt het