

## **Parkeren sloop-nieuwbouw Prinses Christinalaan d.d. februari 2025**

### **Inleiding**

Al enige tijd (sinds 2021) staan 57 woningen, verdeeld over 5 blokken, van Eigen Haard (EH) aan de Prinses Christinalaan leeg. Medio februari 2025 zijn de woningen gesloopt. De plannen voor de nieuwbouw hebben lang geduurd. In het verleden heeft EH een plan gehad voor deze locatie waarbij hetzelfde zou worden teruggebouwd als dat er nu staat. Dit plan heeft EH ingetrokken omdat het financieel niet tot een sluitende businesscase leidde.

### **Nieuw plan**

Momenteel is er een plan voor 76 woningen. Twee blokken met 32 beneden-bovenwoningen en 2 appartementenblokken met 44 woningen. Dit zijn allen midden-huur-woningen.



*Figuur 1: plan van EH voor 76 woningen in de Prinses Christinalaan met op de voorgrond de beide voorziene parkeerhoven.*

Op 6 juni 2023 is het planinitiatief besproken in het initiatievenoverleg. De conclusie van dit overleg is dat de herontwikkeling ruimtelijk en volkshuisvestelijk wenselijk is. Ook verkeerskundig is het plan akkoord want het wegennetwerk kan het verkeer dat bij de 19 extra woningen hoort prima verwerken. Het plan is passend binnen de beleidsuitgangspunten van de Woonvisie en de Prestatieafspraken met Eigen Haard en de Huurdersvereniging. Het college heeft een principebesluit genomen voor het planinitiatief op 29 augustus 2023.

Bij dit planinitiatief was de volgende parkeerbalans van toepassing:

*Daar de locatie dicht tegen het centrum aan ligt en gezien het programma en de doelgroep heeft de gemeente ingestemd om voor dit project de parkeernorm van 1,3 toe te passen.*

*De toename met 19 woningen betekent daarmee dat er 24 extra parkeerplekken moeten worden toegevoegd in het gebied. Deze extra parkeerplekken worden in parkeerhoven (zie figuur 1 en 2) gerealiseerd tussen de appartementenblokken. Om de parkeerhoven te realiseren vervallen 2 langsparkeerplekken op straat, deze worden extra toegevoegd in de parkeerhoven. In totaal worden 30 parkeerplekken verdeeld over twee parkeerhoven gerealiseerd. Overige bestaande parkeerplekken langs de straat worden herschikt en blijven gehandhaafd.*

Tot toen ging de gemeente uit van bovengenoemde, theoretische, parkeerbalans. Een wijziging in het parkeerbeleid in november 2023 gaat echter uit van een andere methode bij het opstellen van de parkeerbalans. Deze zorgt nu voor een andere invulling van de parkeerbehoefte dan op basis van de oude methode was voorzien. Dit heeft gevolgen voor de ontwikkeling of vraagt om besluiten waarbij wordt afgeweken van het huidige parkeerbeleid.



*Figuur 2: plantekening van de ontwikkeling in de Prinses Christinalaan. Met linksboven de beide parkeerhoven.*

### **Gewijzigd beleid parkeren**

Inmiddels zijn de Parkeervisie Uithoorn en het Parapluplan beleidsregels Parkeernormen Uithoorn vastgesteld in 2023. Hierdoor is de methode voor het opstellen van een parkeerbalans gewijzigd en gelden andere normen. Waar we eerst theoretische parkeerbalansen opstelden waarbij de parkeerbehoefte van bestaande woningen berekend werd op basis van normen, wordt nu uitgegaan van parkeerdrukmetingen omdat de feitelijke parkeerbehoefte anders is op straat. Ook geldt in beginsel voor elke ontwikkeling dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Indien dit niet mogelijk is, maar wel in de openbare ruimte, kan het college hierover besluiten conform een afwijkingsclausule, mits er voldoende parkeerplekken op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte aanwezig zijn. Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt uitgegaan van tellingen i.p.v. een theoretische balans met terugwerkende parkeernormen. Omdat de aanvraag van EH pas verwacht wordt in het voorjaar van 2025 zal het nieuwe parkeerbeleid van toepassing zijn.

### Wat betekent dit voor de Prinses Christinalaan?

De te realiseren woningen zijn allen midden-huur-woningen, waarbij conform het geldende beleid, een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per woning geldt. Daaruit volgt dat de totale ontwikkeling (76 woningen tegen een norm van 1,7) een parkeerbehoefte van 129 parkeerplaatsen heeft. Hiernavolgend wordt met stappen uit het parkeerbeleid bepaald welke de parkeerbehoefte is en onderbouwd hoe de parkeernormen mogelijk passend kunnen zijn.

#### Stap 1: eigen terrein

EH zal op eigen terrein 30 parkeerplaatsen realiseren. Dat is in beginsel te weinig ten opzichte van de norm van het geldende parkeerbeleid. Dat EH niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein plaatst, kan gezien worden tegen het licht van de oude situatie waarin volledig op straat geparkeerd werd. Als het aantal woningen in het project wordt teruggebracht naar de oude situatie, ontstaat een businesscase die voor EH niet haalbaar is.

#### Stap 2: in de omgeving

Conform beleid is de acceptabele loopafstand voor bewoners 100 meter en voor bezoekers van woningen 100 – 250 meter. De geldende norm bestaat grotendeels uit bewoners parkeren (de norm voor bezoekers parkeren is 0,3) dus houden we voor nu 100 meter aan. De radius is in figuur 3 weergegeven.



Figuur 3: invloedssfeer van 100 meter rondom de Prinses Christinalaan waarbinnen conform het beleid naar vrije parkeerplaatsen gezocht mag worden.

De straten waarin de parkeervraag van de Prinses Christinalaan kan worden opgelost zijn derhalve: een gedeelte van de Prinses Christinalaan, een gedeelte van de Admiraal van Ghentlaan, Prinses Margrietlaan en een gedeelte van de Admiraal Tromplaan. In de parkeerdrukmetingen van oktober 2024 zijn dit de secties 101, 102, 152, 156, 157 en 202, zie bijlage 1. In het plan van EH is een aantal doorsteken tussen de woningen voorzien waarmee men gemakkelijk van bijvoorbeeld de Prinses Christinalaan naar de Prinses Margrietlaan kan lopen. Het betrekken van de genoemde parkeerplaatsen bij dit plan is dus ook praktisch uitvoerbaar voor de bewoners.

Vervolgens wordt het drukste moment gezocht, dat is het moment waarop volgens de meting de meeste parkeerplaatsen bezet zijn. Dit blijkt op donderdag 22.00 uur en op zaterdag 22.00 uur het geval:

Sectie	Aantal p.p. op straat	Bezetting do 22.00 uur	Bezetting za 22.00 uur
101	80	23	32
102	7	7	4
152	16	13	9
156	77	52	49
157	9	3	6
202	8	8	8
Totaal	197	106	108

Stap 3: er vervallen parkeerplaatsen

Ten opzichte van de huidige situatie zal een tweetal parkeerplaatsen vervallen om de parkeerhoven goed bereikbaar te maken. Deze zullen verrekend moeten worden. In totaal zullen in de nieuwe situatie (197 – 2=) 195 parkeerplaatsen rondom het plan op straat beschikbaar zijn.

Stap 4: 90% bezetting is acceptabel

Conform het geldende Parkeerbeleid is het toelaatbaar dat een parkeergelegenheid op het drukste moment voor 90% benut wordt. Negentig procent van het aantal beschikbare parkeerplaatsen is (195 aanwezig \* 90% =) 176 parkeerplaatsen.

In totaal zijn er 195 openbare parkeerplekken beschikbaar in dit gebied. De parkeerdruk mag niet stijgen boven de 90% conform de beleidsregels. Dat betekent dat als de parkeerbehoefte boven de 176 komt, de parkeerdruk boven de 90% komt (=vol).

In het gebied is op het piekmoment (zaterdagavond om 22:00) een parkeerbehoefte van 108.

In totaal mogen er 68 (176-108) parkeerplekken worden meegeteld van de bestaande openbare ruimte voordat de 90% wordt bereikt. Dit leidt tot een restant tekort van (behoefte van 129 parkeerplaatsen minus 68 parkeerplaatsen in de openbare ruimte en 30 op eigen terrein =)31 parkeerplaatsen dat moet worden gecompenseerd en ergens in de openbare ruimte, of op eigen terrein, moet worden toegevoegd.

Er ontstaat de volgende tabel:

Aantal woningen nieuw	Parkeernorm bewoner conform beleid 2024	Parkeernorm bezoeker conform beleid 2024	Totale parkeerbehoefte	Aantal pp binnen 100 meter	90% = vol	Bezetting op piekmoment	Over-schot in openbare ruimte	Aanleg op eigen terrein	Aantal pp tekort
76	1,4	0,3	129	195	176	108	68	30	31

## Hoe verder?

Op basis van bovenstaande kunnen we concluderen dat het afwentelen van de benodigde 31 extra parkeerplaatsen in de bestaande openbare ruimte kan leiden tot een parkeerdruk boven 90% op het piekmoment. Dat is conform het parkeerbeleid ongewenst. Als er geen extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd kan een waterbedeffect in naastgelegen buurten ontstaan (parkeerdruk neemt toe), extra zoekverkeer (verkeersveiligheid daalt) of foutparkeren (bv bermen).

Het is derhalve zaak om in de directe nabijheid van de Prinses Christinalaan, zoals weergegeven in figuur 3, een 31-tal parkeerplaatsen te realiseren. Dat lijkt vanuit verkeerskundig oogpunt bezien op voorhand niet onmogelijk:

- Nabij de Admiraal van Gendtlaan staan aan de noordzijde groenblokken ingetekend langs de Prinses Christinalaan. Deze zouden vervangen kunnen worden door haaksparkeren. Er zou dan gebruik gemaakt kunnen worden van doorgroeibestrating;
- De grasstroken aan de zuidzijde van de Prinses Christinalaan zijn gemeentelijk eigendom. Hier kan ook haaksparkeren worden gerealiseerd;

Vanuit de wateropgave is het echter uiterst ongewenst om de aanwezige groenstroken te verruilen voor parkeren. De beoogde klimaatadaptatie en de kwaliteit van de leefomgeving en het openbaar gebied komen in het gedrang.

Tot slot kan overwogen worden het te kort van 31 parkeerplaatsen te accepteren onder de conditie dat na realisatie van de 76 woningen een evaluatie van het parkeren plaatsvindt. Waarbij vooraf de criteria gedeeld moeten zijn. Hierbij ontstaat de kans dat de gemeente alsnog opzoek moet naar 31 extra parkeerplaatsen in het groen of elders in de wijk Thamerdal omdat de evaluatie dat uitwijst. Of, en dat lijkt eerder het geval, omdat het parkeerbeleid niet voorziet in deze mogelijkheid en een belanghebbende bij de rechter te rade kan gaan. De kans is groot dat de rechter niet meegaat in deze aanpak.

Het is nodig een aantal andere oplossingen die het parkeerbeleid biedt, te onderzoeken.

## Parkeerbeleid voorziet in duurzame oplossingen

### *Invloed van fietsplaatsen en deelauto*

Vanuit beleidsmatig oogpunt is een invalshoek acceptabel waarmee de parkeervraag omlaag kan worden bijgesteld wanneer aantoonbaar is dat een ontwikkeling:

- extra en goede fietsparkeerplaatsen krijgt
- voorzien wordt van een of meerdere deelauto's met een maximum van vier

Zie bijlage 3A voor een beschrijving van dit beleid.

### *Fietsenparkeerplaatsen*

De ontwikkeling van de Prinses Christinalaan krijgt goede voorzieningen voor het stallen van fietsen voor zowel bewoners als bezoekers. Aldus kan de parkeernorm verlaagd worden, met uitzondering van het bezoekersdeel, met maximaal 10% (zie bijlage 3). Hierbij geldt dat de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd wordt omdat ruimte waar anders de parkeerplaatsen aangelegd zouden worden ten goede komt aan een hogere ruimtelijke kwaliteit. Aldus ontstaat volgende tabel.

Aantal woningen nieuw	Parkeernorm verlaagd met 10%	Parkeernorm bezoek conform beleid 2024	Totaal behoefte voor nieuwe woningen	Aantal pp binnen 100 meter	90% = vol	Bezetting op piekmoment	Over-schot in openbare ruimte	Aanleg op eigen terrein	Aantal pp tekort
76	1,25	0,3	118	195	176	108	68	30	20

### Deelauto's

Hiernaast wordt aanbevolen om een tweetal deelauto's in en nabij de Prinses Christinalaan te (laten) plaatsen voor algemeen gebruik. Dus niet alleen voor de bewoners van het project. Ingeschat wordt dat gezien de omvang van het project er belangstelling zal zijn om een tweetal deelauto's met succes te kunnen aanbieden. Dit is gebaseerd op een ervaring in de Beatrixlaan. Dit levert een reductie op van 8 (2 maal 4) parkeerplaatsen waarvan er 2 vanaf gaan omdat de auto's ene eigen parkeerplaats hebben. Het saldo bedraagt daarmee een afname van 6 parkeerplaatsen.

Dit is geen vrijblijvende oplossing. Aantoonbaar zal moeten zijn dat de deelauto's voor een substantiële periode (10 jaar) beschikbaar zijn en blijven.

De parkeer vraag daalt naar 106. Er zijn 68 parkeerplaatsen in de openbare ruimte en 30 op eigen terrein. Dan zijn er nog 8 parkeerplaatsen te kort. Maar ook de beide deelauto's moeten geparkeerd worden. Er ontstaat de volgende tabel:

Aantal woningen nieuw	Parkeernorm verlaagd met nog eens 10% naar 20%	Parkeernorm bezoek conform beleid 2024	Totaal behoefte voor nieuwe woningen	Aantal pp binnen 100 meter	90% = vol	Bezetting op piekmoment	Over-schot in openbare ruimte	Aanleg op eigen terrein	Aantal pp tekort + 2 deelauto's
76	1.1	0,3	106	195	176	108	68	30	10

### Invloed HOV

De parkeernormen kunnen bijgesteld wanneer aantoonbaar is dat een ontwikkeling binnen de invloedssfeer van een HOV halte ligt. In het parkeerbeleid worden hiervoor maximaal 200 meter aangehouden. De afstand van de Prinses Christinalaan tot de halte "Centrum" van de Amsteltram bedraagt 700 meter, zie bijlage 2A. Aldus kan de parkeernorm niet verlaagd worden.

Voor de Prinses Christinalaan kan aangetoond worden dat de tramhalte Centrum op minder dan 800 meter hemelsbreed gesitueerd is (zie bijlage 2B). Deze afstand van 800 meter wordt binnen het Vervoerregiogebied gehanteerd als de invloedssfeer van de HOV-halte. Voorts kan in bijlage 2A gezien worden dat het centrum van Uithoorn (Amstelplein) ook op ongeveer 700 meter hemelsbreed afstand ligt.

Deze beide aspecten onderbouwen de stellingname dat te verwachten is dat de fiets relatief meer gebruikt zal worden door de bewoners van de Prinses Christinalaan in plaats van de auto. Het is derhalve aan te nemen dat het autogebruik en wellicht daaruitvolgend het autobezit lager zal liggen in de Prinses Christinalaan en dat daarom een verlaging van de parkeernorm passend is.

### Nieuwe norm bezoekers

Het CROW geeft aan dat norm voor bezoekersparkeren verlaagd kan worden naar 0,1 conform de publicatie 744 van juni 2024. Het college van Uithoorn moet deze nieuwe waarden nog aan het

bestaande parkeerbeleid toevoegen. Ervan uitgaande dat dat op korte termijn zal plaatsvinden, zou deze norm al voor dit plan kunnen gaan gelden. Er ontstaat de volgende tabel:

Aantal woningen nieuw	Parkeernorm minus 20%	Parkeernorm bezoek conform beleid 2025	Totaal behoefte voor nieuwe woningen	Aantal pp binnen 100 meter	90% = vol	Bezetting op piekmoment	Over-schot in openbare ruimte	Aanleg op eigen terrein	Aantal pp tekort + 2 deelauto's
76	1,1	0,1	91	195	176	108	68	30	-5

Doordat de norm voor bezoekers wordt verlaagd is de parkeerbehoefte nog 91 parkeerplaatsen. Er worden 30 parkeerplaatsen aangelegd en er zijn er 68 in de openbare ruimte. De beide deelauto's benutten twee parkeerplaatsen. Er zijn per saldo 5 parkeerplaatsen over met deze aanpak.

#### *Een tussenweg*

Indien het niet meteen lukt de deelauto's beschikbaar te stellen ontstaat de volgende tabel:

Aantal woningen nieuw	Parkeernorm verlaagt met meer fiets parkeren 10%	Parkeernorm bezoek conform beleid 2025	Totaal behoefte voor nieuwe woningen	Aantal pp binnen 100 meter	90% = vol	Bezetting op piekmoment	Over-schot in openbare ruimte	Aanleg op eigen terrein	Aantal pp tekort
76	1,25	0,1	102	195	176	108	68	30	4

In deze opzet zijn er nog 4 parkeerplaatsen te kort. Geadviseerd wordt evengoed te gaan inzetten op deelauto's.

Tot slot. EH kan in de huur overeenkomst benoemen dat er een lage parkeernorm geldt zodat nieuwe bewoners daar alvast op kunnen anticiperen. Iets dergelijks doet EH in Amsterdam al en die boodschap lijkt over te komen.

#### **Conclusie**

Het nieuwe plan van EH is uitvoerbaar als het om het parkeren gaat mits het college instemt met de verlaging van parkeernorm met 20% omdat er voldaan wordt aan het aanbrengen van extra fietsparkeerplaatsen en twee deelauto's. Aldus kan er verbeteringen van de kwaliteit in de openbare ruimte ontstaan. Immers, door de verlaging van de norm wordt kan de openbare ruimte beter ingericht worden na de oplevering van de woningen. Tevens dient het college in te stemmen met het verlagen van de parkeernorm voor bezoekers naar 0,1 conform het advies van het CROW.

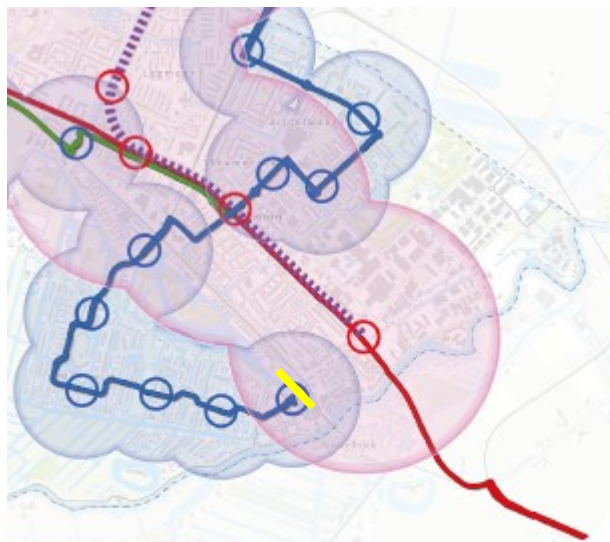
**Bijlage 1: Secties voor de parkeerdrukmeting**

Bron: gemeente Uithoorn oktober 2024





**Bijlage 2A: Afstand vanaf verste punt Prinses Christinalaan naar HOV halte Centrum**  
 Bron: gemeente Uithoorn februari 2025



**Bijlage 2B: OV in de mobiliteitsvisie**  
 Bron: gemeente Uithoorn november 2023

Uitsnede uit de kaart OV-netwerk. Met in geel de locatie van het project van EH langs de Prinses Christinalaan.

**Openbaar vervoer netwerk**  
 OV verzorgingsgebied  
 Gebied Bus 400 m hemelsbreed  
 Gebied HOV 800 m hemelsbreed

### **Bijlage 3A: Tekst uit Beleidsregels Parkeernormen Duurzaam karakter**

Bron: gemeente Uithoorn februari 2024

Voor ruimtelijke ontwikkelingen die een duurzaam karakter hebben is het mogelijk maatwerk in de parkeernormen aan te brengen. Dit geldt voor gebiedsontwikkelingen zoals Thamerdal/Amsteloever en lokale initiatieven met 20 of meer woningen/appartementen, niet voor kleine particuliere initiatieven. Maatwerk kan door in de ontwikkeling duurzame vormen van mobiliteit mee te nemen:

- 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, werkers, 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 (aan te tonen middels een overeenkomst), dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 20% worden verlaagd in de verhouding één autodeelparkeerplaats in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt dus vier reguliere autoparkeerplaatsen (de parkeereis wordt dus per deelautoplaats met 3 parkeerplaatsen verlaagd).

De bijzondere vrijstellingen mogen niet bij elkaar worden opgeteld. Er geldt dus een maximale reductie van 20%. Deze beperking geldt omdat het niet gewenst is dat de volledige parkeerplaatsverplichting wordt ingevuld door deelauto's en de parkeerdruk in de omgeving alsnog toeneemt omdat bewoners niet op eigen terrein terecht kunnen.

### **Bijlage 3B: Tekst uit Beleidsregels Parkeernormen Duurzaam karakter**

Bron: gemeente Uithoorn februari 2024

Belangrijk bij het verlagen van de parkeerverplichting 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.