PARKEERBELEID

Ontwerp – december 2026

Gemeente
Ameland

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 1
1. Inleiding 2
1.1 Aanleiding 2
1.2 Doel parkeerbeleid 2
1.3 Definities 3
2. Visie en uitgangspunten 4
2.1 Visie op parkeren op Ameland 4
2.2 Uitgangspunten parkeren op Ameland 4
3. Toepassing van het Parkeerbeleid 5
3.1 Regels en inrichting van parkeren 5
3.2 Verschillende doelgroepen 6
3.3 Alternatieven voor de eigen auto 7
3.4 Parkeerfonds 8
3.5 Handhaving 8
4. Parkeernormen 9
4.1 Berekenen parkeerbehoefte 9
4.2 Beoordelen voldoende parkeercapaciteit 10
4.3 Herontwikkeling locaties 12
4.4 Parkeernormen fiets 12
5. Beleidsregels parkeren op Ameland 12
6. Maatwerkbevoegdheid en overgangsregeling 14
6.1 Maatwerkbevoegdheid 14
6.2 Overgangsregeling 14
Bijlage 1 | Parkeernormen 15
Bijlage 2 | Parkeernormen fiets 19
Bijlage 3 | Aanwezigheidspercentages 21
Bijlage 4 | Overige wet- en regelgeving 22
Bijlage 5 | Bronnen 23

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De druk op de openbare ruimte verandert. Autobezit, bezoekersstromen, nieuwe mobiliteitsvormen en de wens om dorpskernen aantrekkelijk en waar mogelijk autoluw in te richten, vragen om duidelijke keuzes. Tegelijkertijd kent Ameland een unieke situatie: de geïsoleerde ligging en formaat van het eiland, de sterke seizoensinvloeden en de combinatie van wonen, recreatie en bedrijvigheid maken dat landelijke gemiddelden niet één op één toepasbaar zijn. Een goed parkeerbeleid is daarom belangrijk om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van Ameland te waarborgen.

Parkeerbeleid is nodig om evenwicht aan te brengen in de parkeerdruk en hoeveelheid parkeerplaatsen. Een eventueel tekort aan parkeerplaatsen leidt tot een verslechtering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Een overschot leidt echter ook tot verslechtering van de leefbaarheid. Een balans in het parkeren is noodzakelijk om de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen.

Met een motie in 2022 heeft de raad aangegeven dat er een goede regeling rond parkeren moet komen om de problemen rond parkeren op te lossen en een dwingende norm te eisen bij aanvragen van omgevingsvergunningen. Een gemeentelijk parkeerbeleid heeft hierbij de voorkeur. In 2023 heeft de raad de vervoersvisie vastgesteld, en in september 2024 de beheer- en onderhoudsplannen voor wegen en havens. De volgende stap om de parkeerproblemen goed in kaart te brengen is het vaststellen van dit parkeerbeleid.

Naast het autogebruik op Ameland zijn andere mobiliteitsvormen ook belangrijk. Lopen en fietsen bieden een gezonde en duurzame uitkomst voor korte afstanden. Met de komst van elektrische fietsen is dit alternatief steeds beter geworden voor eilanders en bezoekers. Naast een goede fietsinfrastructuur zijn fiets(stallings-)voorzieningen noodzakelijk.

Het parkeerbeleid en de parkeernormen zijn o.a. gebaseerd op een analyse van de parkeersituatie van Ameland, de CROW-parkeerkerncijfers en de input van de bewoners en bezoekers van Ameland. De resultaten bieden inzicht in vraag en aanbod en in (potentiële) parkeerproblematiek. Deze analyses zijn uitgevoerd in 2024. De resultaten worden niet in dit beleidsdocument gepresenteerd, maar vormen wel de basis voor de beleidsuitgangspunten. Daarnaast is aan de bewoners en bezoekers een vraag gesteld om ideeën en wensen die er zijn inzichtelijk te krijgen. Ook is met belangenorganisaties gesproken. Deze input is meegenomen bij het schrijven van dit parkeerbeleid.

1.2 Doel parkeerbeleid

Dit beleid biedt kaders voor het omgaan met parkeren op Ameland. Het doel van het parkeerbeleid is om een bijdrage te leveren aan bereikbaarheid, leefbaarheid en omgevingskwaliteit.

Het parkeerbeleid van de gemeente Ameland richt zich op de periode tot en met 2037. Dit betekent dat niet alleen rekening wordt gehouden met huidige parkeerproblemen, maar dat ook wordt gekeken naar toekomstige ontwikkelingen. De verwachting is dat in Nederland het autobezit en de automobiliteit de komende jaren zullen doorgroeien. Ook Ameland zal hiermee te maken krijgen[7]. Dit terwijl de vervoersvisie het autogebruik juist wil reduceren[10].

1.3 Definities

- Acceptabele loopafstanden: Een afstand die voor de beoogde doelgroep binnen een redelijke tijd te voet kan worden afgelegd en waarbij de bestemming als voldoende bereikbaar wordt beschouwd.
- CROW: CROW staat voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. CROW is een onafhankelijk Nederlands kennisplatform voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, aanbesteden en contracteren.
- Openbare parkeerterreinen: voor iedereen toegankelijke, als parkeerfunctie ingerichte terreinen, gelegen in de openbare ruimte of voor openbaar gebruik opengesteld, bestemd voor het tijdelijk stallen van motorvoertuigen en/of, indien van toepassing, andere voertuigen zoals fietsen.
- Parkeren: volgens de definitie van de regelement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen[8].
- Parkeercapaciteit: het aantal parkeerplekken in de gemeente.
- Parkeerbehoefte: het totale aantal parkeerplaatsen wat nodig is voor een bouwplan of functiewijziging. Dit is bepaald aan de hand van normen, functie van een gebied, mobiliteitsgedrag en lokale omstandigheden.
- Parkeerdruk: de mate waarin de beschikbare parkeercapaciteit in een gebied wordt benut, uitgedrukt als het percentage bezette parkeerplaatsen ten opzichte van het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen op een bepaald moment.
- Parkeernorm: hoeveel parkeerplekken nodig zijn bij verschillende soorten gebouwen voor auto's en fietsen.
- Toeristisch seizoen: de periode waarin een verhoogde toestroom van bezoekers leidt tot een grotere druk op de openbare ruimte en toeristische voorzieningen.

2. Visie en uitgangspunten

In dit hoofdstuk staan de visie en uitgangspunten op parkeren op Ameland beschreven. Het parkeerbeleid biedt handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen de gemeente spelen, of in de toekomst kunnen gaan spelen.

2.1 Visie op parkeren op Ameland

De kern van het gemeentelijk parkeerbeleid is dat parkeren ondersteunend is aan leefbaarheid, bereikbaarheid en omgevingskwaliteit. Daarbij wordt gezocht naar oplossingen die passen bij de schaal van het eiland en die overlast in dorpskernen beperken, zonder de bereikbaarheid voor bewoners, ondernemers en bezoekers onnodig te belemmeren. Hierbij moet opgemerkt worden dat er wel een grens is op wat de openbare ruimte aan kan en dat er niet onbeperkt parkeerplaatsen bij gemaakt kunnen worden. Het goed benutten en reguleren van bestaande parkeerplaatsen is een belangrijk uitgangspunt.

2.2 Uitgangspunten parkeren op Ameland

De volgende uitgangspunten gelden voor het parkeren in de gemeente Ameland:

- Bij het aanpakken van parkeerproblemen in de kernen moet rekening gehouden worden met het beschermd dorpsgezicht en moet het Amelander karakter behouden te blijven.
- De doelgroepen bewoners, werknemers en bezoekers van de gemeente staan centraal in het parkeerbeleid en het zoeken naar oplossingsrichtingen.
- Bij een ontwikkeling, woning, appartement of bouwwerk is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein wordt voorzien.
- Het parkeerbeleid van Ameland zet in op maatwerk per gebied. Dit geldt zowel voor de dorpen als voor het buitengebied van Ameland. Binnen het parkeerbeleid geldt het principe om eerst de bestaande parkeerplaatsen benutten; dan het beïnvloeden van het gebruik van de parkeerplaatsen; daarna het reguleren van de parkeerdruk door parkeermaatregelen en als laatste kijken naar het realiseren van extra parkeerplaatsen. Dit betekent dat niet wordt uitgegaan van het direct realiseren van (dure) parkeerplaatsen. Ook kijkt de gemeente naar andere mogelijkheden om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen: benutten, beïnvloeden, reguleren.
- De gemeente streeft naar een afname van de druk van auto’s op het eiland en het vanzelfsprekender en aantrekkelijker worden van duurzame alternatieven zoals fietsen en openbaar vervoer. De ambitie van Ameland is om meer mensen op de fiets te krijgen[9]. Bewoners, bezoekers en bedrijven moeten zich bewust zijn van de beschikbare alternatieven voor de auto en ook echt keuzes kunnen maken (minder afhankelijk van de auto). Er wordt ingezet op een netwerk waar fietsers zich snel, veilig en gemakkelijk kunnen verplaatsen. Het bieden van voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers hoort hier logischerwijs bij.
- Een uitgangspunt vanuit de vervoersvisie is om het aantal auto’s van bezoekers naar het eiland te reduceren met 35% (terug richting het niveau van 2011) en ook het aantal vervoersbewegingen op het eiland te verminderen[10].

3. Toepassing van het Parkeerbeleid

In onderstaande paragrafen wordt ingegaan op verschillende gebieden, gebruikers en onderdelen van het parkeren op Ameland.

3.1 Regels en inrichting van parkeren

Er zijn verschillende vormen van parkeerregulering. Hieronder wordt de wijze van parkeerregulering in de gemeente Ameland toegelicht.

Parkeren blijft waar mogelijk gratis

Parkeren op Ameland is vrijwel ongereguleerd. Voldoende gratis parkeergelegenheid op straat is één van de gastvrijheden van de gemeente Ameland. Daarnaast heeft het invoeren van betaald parkeren op Ameland de nodige gevolgen. Door betaald parkeren in te voeren, verschuift de parkeerdruk mogelijk van de knelgebieden naar de natuur of bermen. Naast het invoeren van betaald parkeren, moet een vergunningensysteem opgezet worden voor de bewoners. Dit gaat gepaard met een extra inzet van o.a. handhaving. Ook zou de fysieke leefomgeving aangepast moeten worden om betaald parkeren te faciliteren. Betaald parkeren kent daarentegen ook een aantal voordelen. Zo vormt betaald parkeren een drempel voor de bewoners en bezoekers waardoor mensen vaker lopend of fietsend naar de dorpscentra en de veerdam gaan. Dit is niet alleen gezonder, maar zorgt mogelijk ook voor een verlaging van de parkeerdruk. Betaald parkeren heeft dus zowel voor- als nadelen. Op Ameland is gekozen om het parkeren gratis te houden om de gastvrijheid van Ameland te behouden. Er kan maatwerk worden toegepast wanneer de parkeerdruk in een gebied zodanig groot is, dat betaald parkeren deze druk kan reguleren.

Parkeerduurbeperking (blauwe zones)

Op Ameland zijn er beperkt parkeerschijfzones. In een parkeerschijfzone (blauwe zone) kunnen automobilisten met gebruik van een parkeerschijf voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren. Een voorbeeld hiervan is de tijdsbeperking voor het parkeren op de veerdam.

De gemeente is terughoudend met uitbreiding van blauwe zones. Dit om de vrijheid van het verkeer zoveel mogelijk te handhaven. Dit middel wordt alleen ingezet als blijkt dat voor de kortparkeerders van de voorzieningen onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en de piekbelasting wordt overschreden. Het is bedoeld om voorzieningen bereikbaar te houden. Er worden geen ontheffingen verstrekt aan bewoners en ondernemers. Dit om ervoor te zorgen dat de capaciteit volledig beschikbaar is voor de doelgroep waarvoor de maatregel is ingevoerd: de kortparkeerders. Op deze manier zijn en blijven de voorzieningen waarbij de blauwe zone is ingesteld goed bereikbaar .

Bij het instellen van blauwe zones is het belangrijk dat het voor de weggebruiker duidelijk is wat van diegene verwacht wordt. Duidelijke bebording, maar ook duidelijke parkeerverwijzing naar locaties met kort parkeren en lang parkeren is daarbij van belang.

Bermparkeren

Waar regels maken niet kan, maar verandering wel wenselijk is, zet de gemeente in op communicatie. Eén van de onderwerpen waar dit speelt is bij bermparkeren. Dit onderwerp is ook belangrijk, omdat bermen, straten en pleinen in hoge mate bepalen hoe dorpen aanvoelen. Waar mogelijk maakt de gemeente bermparkeren fysiek onmogelijk en communiceert de gemeente waarom het vrijhouden van bermen belangrijk is. Ook lobbyt de gemeente bij het Rijk om hier regels over te mogen opstellen.

Parkeren van grote voertuigen

In de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV)[1] is een parkeerverbod voor grote voertuigen opgenomen. Bij het overstijgen van de parkeerbezetting van 90% kan gekeken worden naar parkeermaatregelen om hoge voertuigen te weren door middel van een hoogtebeperking. Dit moet wel toepasbaar zijn in de fysieke leefomgeving.

Woongebieden

Parkeren in woonwijken wordt landelijk steeds meer als een probleem ervaren. In veel dorpen en steden is dit het resultaat van wijken die niet berekend zijn op het huidige autobezit. De openbare ruimte is niet meegegroeid met het groeiende autobezit van de afgelopen decennia. Vaak is het niet gemakkelijk om extra parkeercapaciteit te realiseren doordat de ruimte beperkt is. Dit geldt ook op Ameland. Het moet meer geaccepteerd worden dat de auto niet altijd direct voor de deur kan staan. Daarnaast ontstaat een trend dat de parkeercapaciteit op eigen terrein niet altijd optimaal benut wordt (bijvoorbeeld opslag in garage i.p.v. parkeerplaats). Het realiseren van de parkeerbehoefte op eigen terrein is het uitganspunt.

Beleidsregel inrij- en parkeerverboden

Naast dit beleid is ook de Beleidsregel ontheffingen inrij- en parkeerverboden Ameland 2026 van belang. Deze beleidsregel ligt in het verlengde van dit beleid. Waar dit beleid vooral de kaders schetst voor hoe de gemeente om wil gaan met het parkeren op het eiland, schetst de beleidsregel de kaders voor het verlenen van een parkeerontheffing waar een parkeerverbod geldt. Deze beleidsregel bepaalt onder welke voorwaarden en in welke uitzonderlijke situaties ontheffingen van inrij- en parkeerverboden kunnen worden verleend. Hiermee helpt de beleidsregel om parkeren te reguleren en bij de doelstelling van dit parkeerbeleid om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te waarborgen.

Aanduidingen van parkeerterreinen

Heldere communicatie draagt bij aan een goede spreiding van parkeerders en een efficiënter gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit. De gemeente zet in op duidelijke bewegwijzering naar parkeerlocaties, heldere informatie over parkeerregels en goede verwijzing naar alternatieve parkeerterreinen. Door bezoekers goed te informeren over beschikbare parkeermogelijkheden wordt zoekverkeer beperkt en neemt de parkeerdruk in de dorpskernen af. Uit de participatie blijkt dat hiervoor breed draagvlak bestaat.

Benutten van parkeerplaatsen

Een van de uitgangspunten van het parkeerbeleid is het benutten van de huidige parkeerplaatsen. Dit betekent dat de gemeente inzet op het doelmatig gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen. De APV[1] en het regelement van verkeersregels en verkeerstekens[7] biedt handvatten om parkeerexcessen tegen te gaan. In het RVV is bijvoorbeeld omschreven dat een parkeerplaats uitsluitend is bedoeld voor het parkeren van voertuigen[8].

3.2 Verschillende doelgroepen

Elektrische auto's

Als gevolg van het toenemend aantal elektrische voertuigen, neemt ook de vraag naar laadvoorzieningen toe. De gemeente heeft een aantal openbare laadpalen in alle dorpen staan. Daarnaast zijn er ook particulieren, ondernemers en eigenaren van recreatiewoningen die op hun

eigen terrein laadinfrastructuur realiseren en soms tegen betaling aanbieden. Ook gasten parkeren de (elektrische) auto bij de recreatiewoning. Deze auto staat daar de langste tijd van het verblijf op Ameland. Hierdoor maken deze gasten weinig tot geen gebruik van de gemeentelijke openbare laadpalen in de dorpen. De noodzaak om laadvoorzieningen op openbare parkeerterreinen te realiseren wijkt hierdoor af van de vaste wal en is veel minder urgent[7].

Om de toename van laadpalen zo goed mogelijk te begeleiden heeft de gemeente de beleidsregel openbare laadinfrastructuur gemeente Ameland 2025 vastgesteld. Uitgangspunt hierbij is dat bewoners, ondernemers en eigenaren van recreatiewoningen laadinfrastructuur op eigen terrein realiseren. Daar waar dat in de praktijk echt onmogelijk is, denkt de gemeente mee over een passende oplossing.

Parkeren mindervaliden

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente Ameland hecht grote waarde aan het zelfstandig kunnen functioneren van mindervaliden. De eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, moet zoveel mogelijk gewaarborgd worden. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGPP's) worden vaak gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig mensen met een beperking komen. Een landelijke richtlijn is dat op 50 'reguliere' parkeerplaatsen één AGPP beschikbaar moet zijn. Bij nieuw te bouwen instellingen wordt rekening gehouden met het aanleggen van AGPP's volgens de "Richtlijn toegankelijkheid", of een opvolger hiervan, van het CROW.

Het uitgangspunt van de gemeente voor het aanwijzen van AGPP's is dat instellingen/voorzieningen waar een gehandicapte uit medische noodzaak naar toe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikt. Als een instelling om meerdere AGPP's verzoekt dan overeenkomstig met "Richtlijn toegankelijkheid", of een opvolger hiervan, dient daarvoor een onderbouwing te worden gegeven.

Een mindervalide bewoner kan een mindervalide parkeerplaats op kenteken aanvragen in de buurt van de eigen woning. Hiervoor gelden de voorwaarden van artikel 4 van de beleidsregels in hoofdstuk 5.

Parkeren in de blauwe zones met een gehandicaptenparkeerkaart

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 parkeerduurbeperking. Met de Europese gehandicaptenparkeerkaart kan ook worden geparkeerd op een algemene gehandicaptenparkeerplaats.

3.3 Alternatieven voor de eigen auto

Het autogebruik onder bewoners van Ameland is gelijk aan het landelijk gemiddelde. Wel bezitten huishoudens hier vaak meerdere voertuigen. Een tweede auto staat bijvoorbeeld geparkeerd aan de vaste wal voor werk. Bewoners gebruiken vaak de fiets voor de dagelijkse ritten naar het werk of de supermarkt. Toch gebruikt meer dan de helft de auto voor woon-werkverkeer. Deelvervoer zien bewoners op het eiland niet zitten. Dit volgt uit een bewonersenquête ter voorbereiding op de vervoersvisie[9].

Deelmobiliteit

Het percentage van bewoners die bereid zijn in de gemeente Ameland gebruik te maken van deelmobiliteit is op dit moment te laag om actief in te zetten op deelmobiliteit, als vervanging voor parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen. Voor bewoners is er weinig reden om de eigen auto weg te doen en over te gaan op deelmobiliteit[9].

De gemeente juicht (markt)initiatieven voor deelmobiliteit of andere (duurzame) mobiliteitsconcepten wel toe. Uitgangspunt is dat dit soort initiatieven niet leiden tot vermindering van de verplichting om parkeerplaatsen te realiseren bij nieuwe ontwikkelingen.

Fietsparkeren

Bewoners gebruiken vaak de fiets voor de dagelijkse ritten naar het werk of de supermarkt. Wanneer een bezoeker naar Ameland komt met de auto laat deze het voertuig tijdens het verblijf veelal staan bij de recreatiewoning. De bezoeker verplaatst zich tijdens het verblijf het meest op de fiets. De gemeente Ameland zet in op verduurzaming van mobiliteit en heeft de ambitie om meer mensen op de fiets te krijgen. Vooral bij korte ritten[10].

Het intensieve fietsgebruik vraagt, vooral in het hoogseizoen, blijvend aandacht voor voldoende en goed ingepaste voorzieningen voor fietsparkeren in de dorpen en bij belangrijke voorzieningen Samen met bewoners en ondernemers zoekt de gemeente naar blijvende verbetering en toename van het gebruik van deze locaties. De gemeente kijkt daarbij naar uitbreiding van het aantal plekken waar dat nodig en mogelijk is. Tegelijk moet worden geaccepteerd dat fietsparkeerfaciliteiten niet altijd afgestemd kunnen worden op de hoeveelheid fietsen op piekmomenten.

3.4 Parkeerfonds

Gemeenten hebben de mogelijkheid om bij ruimtelijke ontwikkelingen (deels) ontheffing van de parkeereis die volgt uit hoofdstuk 4 te verlenen, onder de voorwaarde dat de aanvrager een financiële bijdrage stort in een parkeerfonds. Binnen een redelijke termijn (bijvoorbeeld 5 jaar) moet de gemeente dan vervangende parkeergelegenheid in de omgeving realiseren. Met “in de omgeving” wordt bedoeld dat de parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand (zie tabel 2, paragraaf 4.2) worden aangelegd.

De gemeente Ameland ziet op dit moment geen aanleiding om een parkeerfonds in te stellen. In veel gevallen is het immers mogelijk om de parkeereis (deels) in de openbare ruimte op te vangen. Dit past binnen het principe van beter benutten van bestaande capaciteit. Daar waar dit niet het geval is, geeft de gemeente de voorkeur aan een maatwerk oplossing, waarbij de mogelijkheden samen met de initiatiefnemer worden beoordeeld. Dit zodat er niet pas na een aantal jaar een oplossing wordt gerealiseerd maar direct bij bijvoorbeeld een functieverandering of nieuwbouw. Overlast voor de omgeving wordt hiermee voorkomen en de bereikbaarheid gewaarborgd. Daarnaast zijn op een aantal locaties in de gemeente de mogelijkheden om parkeerplaatsen bij te maken beperkt, waardoor een parkeerfonds ook geen haalbare/mogelijke oplossing is.

3.5 Handhaving

Handhaving is een essentieel onderdeel bij iedere vorm van parkeerregulering (zoals een blauwe zone) en om te voorkomen dat automobilisten parkeren op locaties waar dit niet is toegestaan (bijvoorbeeld op hoeken of trottoirs). Automobilisten weten veelal exact of parkeerovertredingen worden beboet of niet en stemmen hun gedrag hierop af.

Het uitgangspunt vanuit het parkeerbeleid is dat er altijd een duidelijke en uniforme aanpak van overtreders moet zijn.

Handhaving op foutparkeerders vindt idealiter vooral plaats in gebieden met parkeeroverlast. In de rest van de gemeente kan reactief worden gehandhaafd. Dit betekent bij incidenten of op basis van signalen van buurtbewoners. Een andere mogelijkheid is een handhavingsactie of bewustwordingsactie gericht op een specifiek thema, zoals ongewenst parkeergedrag nabij schoolomgevingen, of op de veerdam.

4. Parkeernormen

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/gebruik. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de toepassing van parkeernormen op Ameland bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De kencijfers van CROW publicatie “Parkeerkencijfers 2024” vormen de basis van de parkeernormen. Hierbij ontbreken parkeernormen voor recreatiewoningen. De landelijke kencijfers geven een gemiddelde van heel Nederland, onderverdeeld in verschillende stedelijkheidsgraden. Hier wordt gekeken naar een dichtheid van adressen. Zo geven de kencijfers een richtlijn voor een stedelijkheidsgraad van 'niet stedelijk’ die passend is bij Ameland. Vanuit de vervoersvisie volgt dat er in het hoogseizoen er ca 3.300 meer auto's op het eiland aanwezig zijn dan in het laagseizoen[9]. Hieruit volgt dat er een grote fluctuatie is van geparkeerde auto's op het eiland. Daarom is hier gekozen voor een parkeernorm meer passend bij de situatie op Ameland.

De parkeernormen in bijlage 1 zijn gebaseerd op landelijke kengetallen, parkeertellingen en het daadwerkelijke autobezit op Ameland. De parkeernormen zijn daarmee dus geen kopie van landelijke richtlijnen, maar zijn toegespitst op de lokale situatie op Ameland. Dit door te kijken naar de landelijke richtlijnen en welke voorzieningen Ameland heeft.

Om te beoordelen of een voorziening voldoende parkeercapaciteit heeft, worden de volgende stappen doorlopen:

1. Berekenen parkeerbehoefte
    a. Waar ligt de locatie?
    b. Wat is de betreffende functie / voorziening?
    c. Is dubbelgebruik mogelijk (aanwezigheidspercentages)?
    d. Parkeerbehoefte maatgevend moment?
2. Beoordelen voldoende parkeercapaciteit
    a. Eigen terrein
    b. Openbare ruimte
3. Herontwikkeling

4.1 Berekenen parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte van een functie/ontwikkeling wordt berekend aan de hand van onderstaand stappenplan. De benodigde tabellen zijn opgenomen in de bijlagen.

Stap A. Waar ligt de locatie?

De parkeerbehoefte verschilt per stedelijkheidsgraad en locatie. In een stedelijk gebied is het autobezit doorgaans lager dan in het buitengebied en het loopt af per gebied. In de gemeente

Ameland worden daarom drie gebieden onderscheiden; dorpskernen, rest bebouwde kom en buitengebied (buiten de bebouwde kom). Bij het berekenen van de parkeerbehoefte is de eerste stap dus het bepalen van het gebied waarin de ontwikkeling zich bevindt.

Stap B. Wat is de betreffende functie / voorziening?

Als de locatie van de ontwikkeling is bepaald, kan de parkeerbehoefte worden berekend aan de hand van de parkeernormen. In bijlage 1 staan de parkeernormen per functie beschreven. De norm vermenigvuldigd met het aantal eenheden (bv. woningen of 100m2 bruto vloeroppervlakte, hierna bvo) is de parkeerbehoefte. In het geval dat de betreffende functie niet in de parkeernormen beschreven staat, wordt verwezen naar de CROW-publicatie “Parkeerkencijfers 2024”, of een opvolger hiervan.

De parkeernormen bij woningen zijn exclusief bezoekers. De parkeerbehoefte voor bezoekers wordt apart berekend. In bijlage 1 is een tabel opgenomen voor het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers per woning op verschillende locaties. Let op: de parkeernorm voor bezoekers geldt alleen voor woningen. Bij de overige parkeernormen zijn de bezoekers in de norm opgenomen.

Stap C. Is dubbelgebruik mogelijk?

In het geval dat één ontwikkeling meerdere functies bevat, is de totale parkeerbehoefte mogelijk lager dan hierboven berekend. Een basisschool heeft overdag een parkeerbehoefte, terwijl de parkeerbehoefte bij woningen in de avond/nacht het grootst is. Beide parkeerbehoeftes bij elkaar opgeteld leidt tot een overschot aan plaatsen. Om dit overschot te voorkomen, wordt de parkeerbehoefte per functie, zoals berekend in stap B, vermenigvuldigd met de aanwezigheidspercentages. Deze aanwezigheidspercentages zijn in bijlage 3 opgenomen. Hieruit komt een drukste moment (bv. werkdagavond). Het piekmoment is leidend voor de uiteindelijke te hanteren aantallen parkeerplekken. Deze uiteindelijke parkeerbehoefte wordt altijd afgerond naar boven (10,3 wordt 11). Dit geldt ook voor lage behoeften (1,3 wordt 2). Er zijn immers geen halve parkeerplaatsen. Wanneer de afronding lager is dan 0,3, kan maatwerk worden toegepast met betrekking tot de afronding wanneer andere belangen zwaar wegen.

Stap D. Parkeerbehoefte maatgevend moment

Met de stappen A, B en C wordt de parkeerbehoefte op het drukste / maatgevende moment berekend. In stap D wordt beoordeeld of er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in de huidige situatie.

Als de parkeerbehoefte bestaat uit 1 extra parkeerplek hoeft deze ene parkeerplek niet gerealiseerd te worden. Dit tenzij er sprake is van woningbouw. Als de parkeerbehoefte groter is dan 1 extra parkeerplek moeten de benodigde parkeerplekken wel gerealiseerd worden.

4.2 Beoordelen voldoende parkeercapaciteit

A. Eigen terrein

Bij een ontwikkeling, woning, appartement of bouwwerk is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein wordt voorzien. Dit geldt niet voor parkeren van bezoekers bij woningen. Parkeerplaatsen voor bezoekers bij woningen kunnen in de openbare ruimte, of in openbaar toegankelijke ruimte, worden gerealiseerd. Voor de parkeerplaats op eigen terrein bij woningen is de parkeercapaciteit afhankelijk van afmetingen van de oprit. In onderstaande tabel is de te hanteren parkeercapaciteit per type oprit beschreven.

Parkeerplaats	Aantal parkeerplaatsen	Minimale afmetingen
Enkele oprit zonder garage	1	Oprit min. 5 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	Oprit min. 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	-
Garage met enkele oprit	2	Oprit min. 5 meter diep
Garage met lange oprit	3	Oprit min. 10 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	Oprit min. 4,5 meter breed
Parkeervakken (parkeerterrein)	1	Haaks parkeren: 2,5 x 5,0 meter; langs parkeren: 2,0 x 6,0 meter

Tabel 1, minimale afmetingen parkeerplaatsen eigen terrein.

B. Openbare ruimte

Indien de parkeerbehoefte niet (volledig) op eigen terrein kan worden voorzien, kan mogelijk gebruik worden gemaakt van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

- Er wordt duidelijk onderbouwd waarom er moet worden afgeweken van het uitganspunt dat bij een ontwikkeling, woning, appartement of bouwwerk de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein wordt voorzien;
- Bij woningbouwprojecten groter dan één woning wordt de parkeerbehoefte voor bezoekers integraal in de planvorming meegenomen;
- Er mag geen parkeeroverlast in de omgeving ontstaan;
- Bij het mogelijk ingrijpend gebruik van restcapaciteit in de openbare ruimte, wordt (middels een parkeeronderzoek) aangetoond dat er voldoende restcapaciteit in de omgeving aanwezig is voor alle verschillende momenten. Inclusief de ontwikkeling mag de openbare parkeerdruk niet hoger worden dan de maximale bezettingspercentages benoemd in hoofdstuk 3;
- Voor het gebruik en plaatsen van openbare parkeerplaatsen wordt gebruik gemaakt van onderstaande acceptabele loopafstanden.

	Acceptabele loopafstand (in meters)
vanaf huis naar geparkeerde auto	100-300
vanaf geparkeerde auto naar supermarkt	100-250
vanaf geparkeerde auto naar winkelgebied	200-600

vanaf geparkeerde auto naar werklocatie	200-800
vanaf geparkeerde auto naar schoollocatie	100-300
vanaf geparkeerde auto naar horeca	100-500
vanaf geparkeerde auto naar zorginstelling	100-250
vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie binnen & buiten	100-300

Tabel 2, acceptabele loopafstanden.

4.3 Herontwikkeling locaties

Bij verbouwplannen, of wanneer een pand een nieuwe functie krijgt, is er mogelijk al sprake van bestaande parkeercapaciteit van de oude functie in de openbare ruimte. Deze bestaande capaciteit kan in mindering worden gebracht (salderen) op de nieuwe parkeerbehoefte. Hierbij moet rekening worden gehouden in hoeverre deze capaciteit daadwerkelijk aanwezig is. Indien niet duidelijk is hoeveel parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte, moet dit door een parkeerdrukmeting in beeld worden gebracht. De parkeerbehoefte van een nieuwe functie kan overeenkomen met de parkeerbehoefte van de oude functie. Echter, kan door wisseling van functie de piek van de parkeerbehoefte op een ander moment zijn. De daadwerkelijk beschikbare restcapaciteit is daardoor ook anders. Het piekmoment van de parkeerbehoefte van de nieuwe functie is leidend.

4.4 Parkeernormen fiets

Fietsen is een gezonde en duurzame vorm van mobiliteit. Naast veilige en goede fietsinfrastructuur zijn kwalitatieve fietsenstallingen een belangrijk aspect om fietsen te stimuleren. Daarom zijn er naast parkeernormen voor autoverkeer ook parkeercijfers voor fietsparkeren. De kencijfers uit CROW publicatie “Leidraad fietsparkeren 2023”, of een opvolger hiervan, zijn leidend voor het fietsparkeren in de gemeente Ameland. De parkeernormen voor de fiets zijn opgenomen in bijlage 2.

Afmetingen fiets en stallingen

Fietsen zijn er in diverse formaten. Naast de “gewone” fiets zijn er onder andere ook E-bikes en bakfietsen. Dit vraagt om verschillende soorten stallingsvoorzieningen. Daarnaast is het type fietsenstalling afhankelijk van de doelgroep. Een kortparkeerder heeft behoefte aan een eenvoudige, snelle stallingsmogelijkheid terwijl een langparkeerder (bijvoorbeeld bij de boot) behoefte heeft aan een stallingsmogelijkheid dat kwalitatief hoger is. “Leidraad fietsparkeren 2023”, of een opvolger hiervan, bevat afmetingen van zowel verschillende type fietsen als fietsenstallingen. Deze CROW-leidraad (of een opvolger hiervan), is leidend voor het toepassen van de juiste fietsenstalling op de juiste locatie.

5. Beleidsregels parkeren op Ameland

Op basis van titel 4.3, artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht stelt de gemeenteraad van Ameland de volgende beleidsregels vast:

Artikel 1. Afstanden tot parkeerplaats

1. Bij een ontwikkeling, woning, appartement of bouwwerk is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein wordt voorzien;
2. Voor een acceptabele loopafstand tussen de woning en de parkeerplaats wordt uitgegaan van de waarden in tabel 2, paragraaf 4.2.

Artikel 2. Parkeerdruk

1. Het uitgangspunt is een maximale parkeerdruk van 90% in een pieksituatie. De overcapaciteit van 10% voorkomt ongewenst zoekverkeer. Hoe groter de restcapaciteit, hoe minder ruimte er voor groen, spelen, recreatie of iets anders kan worden gebruikt. Belangrijk aandachtspunt is dat deze 90% een gemiddelde is over de totale capaciteit binnen de acceptabele loopafstand tot 200 meter. Als in een straat de parkeerdruk hoger is dan 90%, maar in de omliggende straten lager dan 90%, dan wordt hiervan het gemiddelde gehanteerd;
2. Door het instellen van een parkeerschijfzone (blauwe zone) kan een maximaal vastgestelde parkeerduur gehanteerd worden;
    a. De gemiddelde maximale parkeerdruk moet dan hoog zijn en/of het aandeel lang parkeerders moet hoog zijn;
    b. Daar waar een blauwe zone is ingevoerd wordt geen ontheffing verstrekt aan werknemers van nabijgelegen bedrijven om ruimte te behouden voor de kortparkeerders.
3. Voor bedrijventerreinen wordt uitgegaan van een maximale parkeerdruk van 90%.
4. Wanneer uit parkeertellingen blijkt dat de gemiddelde parkeerdruk overdag en/of ’s avonds boven de gestelde grenzen uitkomt, en/of er klachten zijn over de parkeersituatie, worden waar nodig en mogelijk maatregelen genomen;
5. Tijdens het toeristisch hoogseizoen, wordt er gestreefd naar een maximale gemiddelde parkeerbezetting van 90% binnen een loopafstand van maximaal 600 meter (zie tabel 2, paragraaf 4.2 voor acceptabele loopafstanden). Op de uiterste piekmomenten op een parkeerterrein accepteert de gemeente een iets hogere parkeerbezetting, namelijk 95%. Hiermee wordt de dynamiek behouden en blijft er plaats aan bewoners, ondernemers en hun bezoek.

Artikel 3. Parkeercapaciteit

1. Om bestaande parkeerkeercapaciteit beter te benutten, zet de gemeente in op:
    a. het inrichten van parkeervakken conform de juiste afmetingen van de CROW richtlijnen ASVV2021 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom), of een opvolger hiervan;
    b. het aanbrengen van belijning in parkeerstroken/parkeervakken;
    c. het meenemen van mogelijke parkeeroplossingen bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten;
    d. beter gebruiken van parkeercapaciteit op eigen terrein (het uitgangspunt is de bestaande parkeerplaatsen benutten);
2. Indien bovenstaande punten de parkeerproblemen niet kunnen verhelpen wordt er gekeken of uitbreiding van parkeerplaatsen in de dorpen mogelijk is. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:
    a. Voordat de gemeente overgaat tot (het verlenen van vergunningen voor) mogelijke uitbreiding van parkeerplaatsen, kan het college een onderzoek vragen naar de parkeerdruk binnen de acceptabele loopafstand. Hierbij wordt zowel de parkeerdruk op de openbare weg als op eigen terrein gemeten;
    b. Extra parkeerplaatsen gaan in principe niet ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte;

c. Er worden geen speelvoorzieningen opgeofferd voor parkeerplaatsen;
d. Er worden geen groenvoorzieningen opgeofferd voor parkeerplaatsen;
e. Situaties met bijvoorbeeld snippergroen kan hier een uitzondering op zijn (dit vindt altijd in overleg met buurtbewoners plaats);
f. Conform de maatwerkbevoegdheid (zie hoofdstuk 6), kan in uitzonderingsgevallen worden afgeweken van bovenstaande uitgangspunten, bijvoorbeeld in gebieden waar beschermde dorpsgezichten aanwezig zijn.

Artikel 4. Individuele mindervaliden parkeerplaatsen

1. Een mindervalide bewoner kan een mindervalide parkeerplaats op kenteken aanvragen in de buurt van hun woning onder de volgende voorwaarden:
    a. De bewoner heeft al een gehandicaptenparkeerkaart (voor bezitters van een passagierskaart geldt dat zij in principe niet voor een mindervalide parkeerplaats in aanmerking komen);
    b. Parkeren is lastig in buurt. Bijvoorbeeld omdat de parkeerplaatsen vaak bezet zijn;
    c. De bewoner heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein;
    d. In de buurt van de woning is een bestaande, openbare parkeerplaats van de gemeente aanwezig waarvan een mindervalide parkeerplaats gemaakt kan worden;
    e. Er blijft ook parkeerruimte voor andere bewoners beschikbaar;
    f. Er ontstaat geen onveilige verkeerssituatie door de mindervalide parkeerplaats;
    g. Als de bewoner een mindervalide parkeerplaats op kenteken heeft, gaat verhuizen, en ook hier een mindervalideparkeerplaats nodig heeft, dan moet voor het nieuwe adres een nieuwe aanvraag worden ingediend.

6. Maatwerkbevoegdheid en overgangsregeling

6.1 Maatwerkbevoegdheid

Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregels, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Dit is geregeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht.

6.2 Overgangsregeling

Op een aanvraag voor een omgevingsvergunning die is ingediend vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze beleidsregel en waarop op dat tijdstip nog niet is beslist, blijven de bepalingen uit het geldende omgevingsplan van toepassing. Als deze beleidsregel meer ruimte biedt om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen, kunnen voor dat onderdeel de bepalingen uit deze beleidsregel worden toegepast.

Ondertekening

Aldus besloten in de openbare vergadering van

De griffier,

de voorzitter,

Bijlage 1 | Parkeernormen

Deze bijlage bevat de parkeernormen voor verschillende functies. Bij de functies ‘wonen’ moet het aandeel bezoeker parkeren apart te worden berekend o.b.v. de aparte tabel onderaan deze pagina. Bij de overige voorzieningen zit het aandeel bezoekers parkeren in de norm verwerkt.
Ook is er een kolom “aandeel laadpunten” opgenomen. Dit betreft geen norm, maar is een verwachte indicatie van de laadbehoefte per functie. Deze hoeft niet in de parkeeronderbouwing worden meegenomen. Het weergegeven kencijfer is dus inclusief het aantal openbare laadpunten.

Functies wonen

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel laadpunten
koop vrijstaand	woning	1,5	2,0	2,1	8 – 13%
koop twee-onder-een-kap	woning	1,4	1,9	1,9	8 – 13%
koop, tussen/hoek	woning	1,2	1,8	2,0	5 – 8%
Koop, appartement ≥100 m2 bvo	woning	1,3	1,8	1,8	8 – 13%
Koop, Appartement > 75 m2 - <100 m2 bvo	woning	1,1	1,4	1,4	5 – 8%
Koop, Appartement<75 m2 bvo	woning	1,0	1,3	1,3	1 – 3%
huurhuis, vrije sector	woning	1,0	1,4	1,4	5 – 8%
huurhuis, sociale huur	woning	0,8	1,3	1,3	1 – 3%
Appartement huur ≥100 m2 bvo	woning	0,85	1,2	1,15	1 – 8%
Appartement huur > 75 m2 - <100 m2 bvo	woning	0,65	0,85	0,85	1 – 8%
Appartement huur >30 m2 <75 m2 bvo	woning	0,6	0,85	0,85	1 – 8%
Appartement huur <30 m2 bvo	woning	0,3	0,5	0,5	1 – 3%
Kamerverhuur	kamer	0,25	0,25	0,4	1 – 3%
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house, meestal grondgebonden)	woning	0,25	0,25	0,4	1 – 3%
aanleunwoning/service-flat	woning	0,75	0,9	0,9	1 – 3%

Functies wonen – aandeel bezoekers

Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
woning	0,15	0,2	0,3

Functies werken

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,85	2,55	2,55	5%	8,6 – 13%
kantoor (met baliefunctie) commerciële dienstverlening	100 m2 bvo	2,45	3,55	3,55	20%	8,6 – 13%
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekers extensief (industrie)	100 m2 bvo	1,55	2,35	2,35	5%	8,6 – 13%
bedrijf arbeidsextensief / bezoekers extensief (bv loods)	100 m2 bvo	0,75	1,05	1,05	5%	8,6 – 13%
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,35	1,95	1,95	-	8,6 – 13%
Opslagruimte	Per vestiging	n,v,t,	n,v,t,	10	-	0%

Functies winkels en boodschappen

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	*Aandeel bezoekers*	Aandeel laadpunten
buurtsupermarkt	100 m2 bvo	1,9	3,5	-	*89%*	0 – 13%
fullservice supermarkt	100 m2 bvo	3,4	5,2	-	*93%*	0 – 13%
buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo	-	3,7	-	*72%*	0 – 13%
weekmarkt	m1 kraam	0,2	0,2	-	*85%*	0 – 13%
kringloopwinkel	100 m2 bvo	-	1,9	2,3	*89%*	0 – 13%
bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo	4	7,9	9,3	*92%*	0 – 13%
woonwinkel	100 m2 bvo	1,3	1,9	2	*91%*	0 – 13%
bouwmarkt	100 m2 bvo	-	2,4	2,5	*87%*	0 – 13%
tuin-, groencentrum	100 m2 bvo	-	2,6	2,9	*89%*	0 – 13%

Functies sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kop	Buitengebied	*Aandeel bezoekers*	Aandeel laadpunten
Bibliotheek	100 m2 bvo	0,45	1,15	1,35	97%	0 – 13%
Museum	100 m2 bvo	0,6	1,1	-	95%	8,6 – 13%
bowlingcentrum	per baan	1,6	2,8	2,8	89%	8,6 – 13%
fitnessstudio/ sportschool	100 m2 bvo	1,4	4,8	6,5	87%	0 – 13%
sporthal	100 m2 bvo	1,55	2,85	3,45	96%	8,6 – 13%
sportzaal	100 m2 bvo	1,15	2,85	3,55	94%	0 – 13%
Zwembad	100 m2 bassin	-	12,2	13,55	98%	0 – 13%
Sportveld	Hectare netto terrein	20	20	20	95%	8,6 – 13%
Jachthaven[1]	ligplaats	0,6	0,6	0,6	-	8,6 – 13%
Golfbaan	60 ha	-	96	118,3	98%	8,6 – 13%
Indoor speeltuin	100 m2 bvo	3,1	4,7	5,1	97%	8,6 – 13%
Manege	Per box	-	-	0,4	90%	0 – 13%

Functies horeca en recreatie

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	*Aandeel bezoekers*	Aandeel laadpunten
camping	standplaats	-	-	1,2	*90%*	8,6 – 13%
bungalowpark	bungalow	-	1,7	2,1	*91%*	8,6 – 13%
café/bar/cafetaria	100 m² bvo	6	7	-	*90%*	0 – 13%
restaurant	100 m² bvo	7	7	9	*80%*	0 – 13%
discotheek	100 m² bvo	6,9	20,8	20,8	*99%*	0 – 13%
hotel 1 ster	10 kamers	0,4	2,5	4,5	*77%*	8,6 – 13%
hotel 2 sterren	10 kamers	1,45	4,25	6,25	*80%*	8,6 – 13%
hotel 3 sterren	10 kamers	2,2	5,2	6,8	*77%*	8,6 – 13%
hotel 4 sterren	10 kamers	3,5	7,5	9	*73%*	8,6 – 13%
hotel 5 sterren	10 kamers	5,5	11	12,6	*65%*	8,6 – 13%

1. De ligplaatsen voor passanten worden niet meegeteld.

Functies Zorg en sociale voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	*Aandeel bezoekers*	Aandeel laadpunten
huisartsenpraktijk	behandelkamer	2,25	3,25	3,35	*57%*	0 – 13%
apotheek	apotheek	2,45	3,35	-	*45%*	0 – 13%
fysiotherapiepraktijk	behandelkamer	1,35	1,95	1,95	*57%*	0 – 13%
consultatiebureau	behandelkamer	1,45	2,15	2,15	*50%*	0 – 13%
consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer	1,3	2	2,2	*38%*	0 – 13%
tandartsenpraktijk	behandelkamer	1,75	2,55	2,65	*47%*	0 – 13%
religiegebouw	per zitplaats	0,15	0,15	-	-	0 – 13%
verpleeg- en verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,6	-	*60%*	8,6 – 13%
begraafplaats	Gelijktijdige plechtigheid	-	31,6	31,6	*79%*	8,6 – 13%

Functies Onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	*Aandeel bezoekers*	Aandeel laadpunten
kinderdagverblijf (ex, K&R)	100 m² bvo	1	1,4	1,5	*0%*	8,6 – 13%
basisonderwijs (ex K&R)	per leslokaal	0,75	0,75	0,75	*48 %*	8,6 – 13%
middelbare school	100 leerlingen	-	4,9	4,9	*11 %*	8,6 – 13%
ROC	100 leerlingen	-	5,9	5,9	*7%*	8,6 – 13%
avondonderwijs	10 studenten	-	6,9	10,5	*95 %*	8,6 – 13%

Bijlage 2 | Parkeernormen fiets

Functies wonen

Functie	Kencijfer	Per eenheid	Opmerking
Huis (rij en vrijstaande woning)	5,5	woning	Bij voorkeur plus 1 parkeerplek
Appartement (met fietsenberging)	2,5	woning	Minimaal 2 plekken
Appartement (zonder fietsenberging)	0,8	woning	Voor buurtstallingen en fietstrommels
kamerverhuur	1	kamer	

Deze tabel betreft alleen fietsparkeerplaatsen voor bewoners, In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeerplaatsen voor bezoekers (0,5 – 1 per woning),

Functies werken

Functie	Locatie	Kencijfer	Eenheid	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum	1,7	100 m2 bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik, Ook de cultuur van de branche heeft invloed
	Buitengebied	0,9	100 m2 bvo	
Kantoor (bezoekers)		5	balie	Minimaal 10

Functies detailhandel

Functie	Locatie	Kencijfer	Eenheid	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,7	100 m2 bvo	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,9	100 m2 bvo	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	100 m2 bvo	
Tuincentrum		0,25	100 m2 bvo	Vaak voldoende ruimte voor fiets parkeerplekken en eventueel uitbreidingen

Functies onderwijs

Functies	Kencijfer	Eenheid	Opmerking
Basisschool (leerlingen)	5,1	10 leerlingen	
Basisschool (medewerkers)	0,4	10 leerlingen	
Middelbare school (leerlingen)	14	100m2 bvo	Grote aantallen

Middelbare school (medewerkers)	0,5	100m2 bvo	
ROC (leerlingen)	12	100m2 bvo	Op ov-locaties lager
ROC (medewerkers)	0,9	100m2 bvo	

Functies horeca

Functies	Kencijfer	Eenheid	Opmerking
Restaurant (eenvoudig)	16,5	100m2 bvo	Terras meetellen
Restaurant (luxe)	4	100m2 bvo	

Gezondheidszorg & maatschappelijke voorzieningen

Functie	Kencijfer	Eenheid	Opmerking
Apotheek (bezoekers)	7	locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)	4,5	locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats	5,5	Gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)	1,5	100 m2	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,5	100 m bvo	
Religiegebouw	42	100 zitplaatsen	Fietsgebruik kan per geloofsgemeenschap verschillen

Functies sport, cultuur en ontspanning

Functie	Locatie	Kencijfer	Eenheid	Opmerking
Bibliotheek		3,5	100 m2 bvo	
Fitness	Centrum	5,5	100 m2 bvo	
	Rest bebouwde kom	2,1	100 m2 bvo	
Museum		0,9	100 m2 bvo	
Sporthal		2,25	100 m2 bvo	
Sportveld		61	ha netto terrein	
Sportzaal		4,2	100 m2 bvo	

Bijlage 3 | Aanwezigheidspercentages

Functies in procenten	Werk dagochtend	Werk dagmiddag	Werk dagavond	Werk dagnacht	Koopavond	Vrijd agmiddag	Vrijd agavond	Zaterd agmiddag	Zaterd agavond	Zond agmiddag
woningen bewoners	60	60	90	100	80	70	70	75	80	75
woningen bezoekers	40	50	75	0	70	60	100	100	100	90
kantoor/bedrijven	100	100	5	0	5	60	0	0	0	0
commerciële dienstverlening	100	100	5	0	75	100	5	0[a]	0	0
detailhandel	30	60	10	0	75	60	60	100	0[b]	60
supermarkt	50	60	40	0	80	80	80	100	40	60
sportfuncties binnen	50	50	100	0	100	40	100	100	100	75
sportfuncties buiten	25	25	50	0	50	25	50	100	25	100
medisch	100	100	10	0	10	75	0	0	0	0
verpleeghuis/ verzorgingstehuis	100	100	50	25	50	100	50	100	100	100
restaurant	30	40	80	0	80	60	90	70	100	40
dagonderwijs	100	100	0	0	0	100	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	0	100	0	100	0	0	0

[a] Indien op zaterdag open: 100%
[b] Indien 's avonds open: 70%

Bijlage 4 | Overige wet- en regelgeving

Wegenwet

In de wegenwet wordt de openbaarheid, het beheer en het onderhoud van openbare wegen en bijbehorende verkeersvoorzieningen geregeld. Openbare wegen zijn bedoeld voor het veilig en doelmatig gebruik door alle weggebruikers. Parkeren maakt onderdeel uit van dit gebruik, maar mag de toegankelijkheid. bruikbaarheid en verkeersveiligheid van de openbare ruimte niet belemmeren. De gemeente heeft vanuit haar verantwoordelijkheid als wegbeheerder van de lokale wegen de taak om wegen in goede staat te houden en een evenwichtige verdeling van de beschikbare openbare ruimte te verbeteren. Het parkeerbeleid draagt hieraan bij door parkeerruimte te reguleren en te beheren[11].

Regelement verkeersregels en verkeerstekens (RVV)

Het regelement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) bevat landelijke regels over waar en onder welke voorwaarden voertuigen mogen worden geparkeerd, met als doel de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer te waarborgen. Binnen de gemeente vormt het RVV daarmee een belangrijk juridisch kader voor het reguleren van parkeren en het efficiënt benutten van de beschikbare openbare ruimte[8].

Omgevingswet

Vanuit de Omgevingswet is het uitgangspunt dat er gestreefd wordt naar een veilige, gezonde en duurzame fysieke leefomgeving. Parkeren is daarbij niet alleen een voorziening voor voertuigen, maar ook een instrument om bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in balans te brengen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte en de gevolgen voor de omgeving. De omgevingswet geeft ruimte voor gemeenten om hiervoor regels opnemen in het omgevingsplan en parkeernormen vast te stellen die aansluiten bij lokale omstandigheden[5].

Nationale & provinciale omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) richt zich op een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem en stimuleert een efficiënte inrichting van de fysieke leefomgeving. Daarbij wordt ingezet op het beperken van negatieve effecten van verkeer, het verbeteren van de bereikbaarheid en het bevorderen van duurzame vervoerswijzen, zoals fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. De Friese provinciale omgevingsvisie werkt deze nationale mobiliteit ambities verder uit op regionaal niveau. Hier wordt parkeren meegenomen in het bredere mobiliteitsvraagstuk. Het regionaal mobiliteitsprogramma maakt hier onderdeel van[3,6].

Omgevingsverordening Provincie.

De omgevingsverordening van de provincie Fryslân geeft aan dat in de waterwingebieden niet geparkeerd mag worden. Ameland heeft twee waterwingebieden, namelijk bij Buren en bij Hollum. Voor de precieze locaties van deze gebieden kunt u kijken in de omgevingsverordening. In waterwingebieden is het verboden om parkeergelegenheden aan te leggen, te hebben of te wijzigen[4].

Gemeentewet

Het parkeerbeleid vindt zijn basis mede in de Gemeentewet, waarin aan gemeenten de bevoegdheid wordt toegekend om de huishouding van de gemeente te regelen en besluiten te nemen over het beheer van de openbare ruimte. Op grond van deze verantwoordelijkheid kan de gemeenteraad beleidskaders vaststellen voor parkeren en kan het college zorgdragen voor de uitvoering daarvan. Het parkeerbeleid biedt daarmee een instrument om de beschikbare openbare ruimte doelmatig te beheren, de bereikbaarheid te waarborgen en de leefbaarheid te versterken. Dit sluit aan bij de nationale en regionale doelen voor een leefomgeving die bereikbaar een leefbaar is[2].

Bijlage 5 | Bronnen

1. APV gemeente Ameland Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Ameland 2026 | Lokale wet- en regelgeving.
2. Gemeentewet. wetten.nl - Regeling - Gemeentewet - BWBR0005416
3. Nationale Omgevingsvisie. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties | Nationale Omgevingsvisie
4. Omgevingsverordening Fryslân 2022. https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR703647/12
5. Omgevingswet. wetten.nl - Regeling - Omgevingswet - BWBR0037885
6. Ontwerp Provinciale Omgevingsvisie. Ontwerp Provinciale Omgevingsvisie Fryslân
7. Planbureau Fryslan. Gemeente Ameland Trends en ontwikkelingen. Rapportage-Ameland.pdf
8. Regelement verkeersregels en verkeerstekens 1990.wetten.nl - Regeling - Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) - BWBR0004825
9. Resultaten bewoners enquête over een vervoersbehoefte van inwoners op Ameland: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjG0MmLpduTAxWbxQIHHW6zHBQQFnoECB8QAQ&url=https%3A%2F%2Fameland.bestuurlijkeinformatie.nl%2FDocument%2FView%2Ff1ac9737-7618-4f0d-b1b2-28ab3096beff&usg=AOvVaw2ak24774WekyKsLjr61kOq&opi=89978449
10. Vervoersvisie Ameland. Vervoer in harmonie met eilandwaarden en seizoenen. Oktober 2023. https://ameland.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/eb39b41f-ada1-4958-aa33-71df2a11d658
11. Wegenverkeerswet 1994. wetten.nl - Regeling - Wegenverkeerswet 1994 - BWBR0006622