

## Parkeerbeleid Halfweg-Zuid

Aan de raad,

### **Voorgeschiedenis / aanleiding**

U heeft aan ons gevraagd om op korte termijn, eind januari 2016, met parkeerbeleid voor 'Halfweg-zuid' te komen (exclusief SugarCity) en daarop volgend parkeerbeleid voor de gemeente HenS. Aanleiding hiervoor is de omgevingsvergunning voor de 26 nieuwe appartementen aan de Amsterdamsestraatweg 20 te Halfweg.

### **Voorgesteld besluit**

1. Akkoord te gaan met het parkeerbeleidsplan voor 'Halfweg-Zuid';
2. Akkoord te gaan met het stroomschema parkeerproblemen bestaande woonwijken;
3. Akkoord te gaan met gebiedstypering 'weinig stedelijk gebied';
4. Akkoord te gaan met de zone in bovenstaand gebied: 'rest bebouwde kom';
5. Akkoord te gaan met hanteren van één (gemiddelde) parkeernormering per functie;
6. Akkoord te gaan om geen onderscheid te maken in normering in de functie wonen;
7. Akkoord te gaan met de parkeernormering voor 'Halfweg-Zuid' (bijlage 2 van het parkeerbeleid Halfweg-Zuid)

### **Toelichting**

#### *Algemeen*

Het gaat om een beleidsplan met betrekking tot parkeren in Halfweg-Zuid. In het beleidsplan staat omschreven over de wijze waarop met parkeervraagstukken moet worden omgegaan. Parkeervraagstukken die in hoofdlijnen uiteenvallen in nieuwe ontwikkelingen en in bestaande situaties en dan vooral die bestaande situaties waarin het parkeren een knelpunt is of dreigt te worden.

In het parkeerbeleid staan dus geen specifieke maatregelen genoemd per straat, wijk, gebied etc. Wel op welke wijze tot (eventuele) maatregelen gekomen wordt. Het parkeerbeleid is niet van toepassing op ontwikkelingen waar al toetsing op de parkeereis heeft plaats gevonden (zie **Juridische aspecten**).

#### *Stroomschema parkeerproblemen bestaande woonwijken (pag. 14, 15 en 16 parkeerbeleid)*

De oorzaak van eventueel aanwezige parkeerproblemen kan drieledig zijn:

- Het aantal parkeervoorzieningen in een woonwijk is te beperkt ten opzichte van het autobezit in de wijk.
- Er is sprake van onevenwichtig gebruik van de parkeervoorzieningen in de wijk. Dit houdt in dat er bijvoorbeeld sprake is van 'overloop' uit een nabijgelegen gelegen gebied of van een bestemming met een andere functie dan wonen.
- Bewoners maken niet of nauwelijks gebruik van parkeervoorzieningen op eigen terrein. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat alle parkeervoorzieningen op straat bezet zijn, maar dat de parkeervoorzieningen op eigen terrein beperkt worden benut.

#### *Gebiedstypering (pag. 25 en 26 parkeerbeleid)*

Volgens de meest recente cijfers van het CBS bedraagt de omgevingadressendichtheid van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude 590 omgevingsadressen per km<sup>2</sup> (bron: CBS: demografische kerncijfers per gemeente 2014). De gemeente wordt daarmee getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km<sup>2</sup>). Wordt specifiek gekeken naar Halfweg dan bedraagt de omgevingsadressendichtheid 868 adressen per km<sup>2</sup>, eveneens te typeren als weinig stedelijk gebied.

#### *Ligging van het gebied (pag. 26 parkeerbeleid)*

Ook de ligging van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en dus ook van invloed op de hoogte van de parkeernorm. Naar mate een gebied verder van een centrum af ligt neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW kerncijfers is daarom onderscheid gemaakt naar vier zones:

- centrumgebied;
- schilgebied;
- rest bebouwde kom;
- buiten de bebouwde kom.

Geconstateerd wordt dat er binnen de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude geen duidelijk afgebakend centrumgebied is aan te wijzen met een duidelijke concentratie van voorzieningen die horen bij een centrumgebied. In geen van de kernen is sprake van een sterke concentratie van aaneengesloten winkels. Verder is in de gemeente daardoor ook geen sprake van een overlooptgebied, zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden.

Bij het vaststellen van parkeernormen voor de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zijn dan ook slechts twee zones opgenomen:

- (rest) bebouwde kom;
- buiten de bebouwde kom.

Waarbij voor Halfweg-Zuid de zone (rest) bebouwde kom van toepassing is.

#### *Keuze hoogte parkeernormen (pag. 26 en 27 parkeerbeleid)*

De parkeernormen in CROW publicatie 317 bestaan per functie (onderdeel) uit een minimum- en maximumwaarde. Deze bandbreedte is bedoeld om de parkeernormen af te kunnen stemmen op de plaatselijke situatie. Veel gemeenten kiezen er echter voor om uit te gaan van één parkeernorm per functie (onderdeel). Omdat het autobezit in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude nagenoeg overeenkomt met het gemiddelde autobezit in Noord-Holland in gebieden met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad is bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen het gemiddelde van de minimum- en maximum CROW parkeernorm (afgerond naar één cijfer achter de komma) als uitgangspunt genomen.

### *Functie wonen (pag. 27 parkeerbeleid)*

In de CROW publicatie 317 is bij appartementen en woningen onderscheid gemaakt naar diverse woningtypes (bijv. hoekwoning, tussenwoning, vrijstaand), eigendomssituatie (koop/huur) en prijsklassen. Per type appartement/woning heeft het CROW afzonderlijke parkeernormen opgenomen. Hierbij geldt dat naar mate een appartement/woning duurder is en/of in het koopsegment valt, de parkeernormen hoger zijn dan bij goedkope en/of huurwoningen. In deze parkeernormennota is het onderscheid dat het CROW maakt bij de functie wonen niet gevolgd. In de praktijk blijkt dat het theoretische verschil in de parkeervraag naar type en prijs van een appartement/woning zich niet of nauwelijks voordoet. In deze parkeernormennota is daarom voor alle type appartementen/studio's en alle woonhuizen, ongeacht de prijsklasse en eigendomssituatie, een verzamelparkeernorm opgenomen.

### *Parkeernormering 'Halfweg-Zuid'*

Zie bijlage 2 van het parkeerbeleid.

### **Financiële aspecten**

Voor het opstellen van het beleidsplan voor de hele gemeente moet nog opdracht gegeven worden à € 10.750,00. Hier is momenteel geen dekking voor.

Het onderzoeken van (toekomstige) parkeerproblemen en daaruit volgende maatregelen brengen kosten met zich mee waar op dit moment geen rekening is gehouden in de programmabegroting.

### **Juridische aspecten**

#### *Overgangsregeling (pag. 29 en 30 parkeerbeleid)*

De parkeernormen 2015 treden na vaststelling door de gemeenteraad en de bekendmaking daarvan in het gemeenteblad in werking. Voor alle ruimtelijke initiatieven waarvan de parkeertoets ná de vaststelling en bekendmaking van de parkeernormennota plaatsvindt geldt de parkeernormen 2015, als uitgangspunt bij het bepalen van de parkeereis. Voor de in behandeling zijnde ruimtelijke initiatieven waarvoor eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien.

### **Communicatieve aspecten**

Bij het opstellen van het parkeerbeleid is ook gemeente Haarlemmermeer betrokken onder andere in verband met raakvlakken Zwanenburg.

De reactie van de ondernemersvereniging is nog niet ontvangen en kan hierdoor niet op dit moment meegenomen worden.

### **Vervolgstappen**

Na akkoord door u wordt gestart met het maken van het parkeerbeleidsplan voor de hele gemeente waar het parkeerbeleidsplan 'Halfweg-Zuid' de basis voor is.

### **Voorstel**

Halfweg, 26 januari 2016  
Burgemeester en wethouders van  
Haarlemmerliede en Spaarnwoude,  
P.J. Heiligers, burgemeester  
G.A. Koot, secretaris