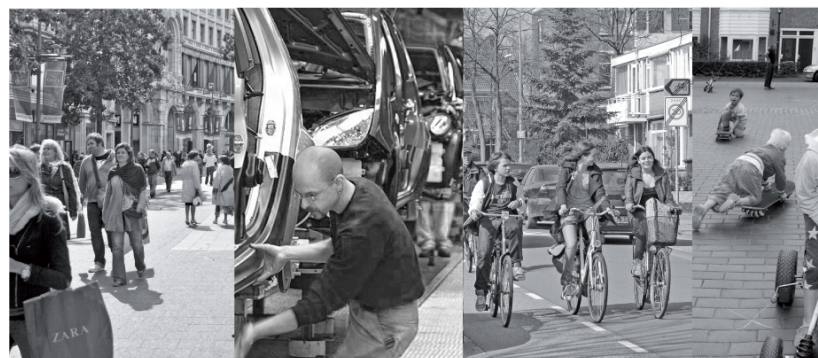
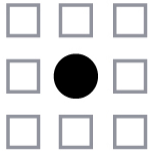




Parkeren in Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Visie op parkeren in Halfweg Zuid
20 januari 2016





Documentbeschrijving

Titel	Parkeren in Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Ondertitel	visie op parkeren in Halfweg Zuid
Pagina's	39
Publicatienr.	1.463
Verschijningsdatum	20 januari 2016
Auteurs	J. Haveman/M. Ruigrok
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Contactpersoon	M. Otto

BVA Verkeersadviezen - Noordzeelaan 38-A, 8017 JW Zwolle, Postbus 40089, 8004 DB Zwolle, (038) 460
67 47
Vestigingen in Zwolle (BVA Verkeersadviezen), Rotterdam (Ligtermoet & Partners) en Leuven (Timenco).



Parkeren in Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Visie op parkeren in Halfweg Zuid

20 januari 2016

in opdracht van:
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
M. Otto



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	- 5 -
1.1	Vraag naar een integraal parkeerbeleid	- 5 -
1.2	Het proces	- 5 -
1.3	Opbouw parkeerbeleidsplan	- 6 -
2.	Positionering parkeerbeleid	- 7 -
2.1	Het landelijk beleidskader	- 7 -
2.2	Het provinciaal beleidskader	- 7 -
2.3	Het beleidskader omliggende gemeenten	- 7 -
2.4	Het beleidskader Haarlemmerliede en Spaarnwoude	- 8 -
3.	Visie op parkeren	- 9 -
3.1	Doelgroepen	- 9 -
3.2	De 3 B's	- 10 -
4.	Parkeerbeleid	- 13 -
4.1	Beleidsregels woongebieden	- 13 -
4.2	Beleidsregels parkeren bij voorzieningen in woonwijken	- 19 -
4.3	Beleidsregels specifieke doelgroepen	- 21 -
5.	Parkeren en bouwen	- 26 -
5.1	Aanleiding parkeernormensystematiek	- 26 -
5.2	Visie op parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen	- 27 -
5.3	Aanvullende uitgangspunten parkeernormensystematiek	- 29 -
5.4	Toepassen parkeernormensystematiek	- 32 -
5.5	Ontheffingsmogelijkheden	- 34 -
	Bijlage 1: Overzichtskaart begrenzing Halfweg-zuid en overige kernen	- 36 -
	Bijlage 2: Parkeernormen Halfweg-zuid	- 37 -



1. Inleiding

1.1 Vraag naar een integraal parkeerbeleid

Binnen de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is op dit moment geen parkeerbeleid geformuleerd. Mede als gevolg van enkele ontwikkelingen, onder andere de realisatie van nieuwbouw en de ombouw van een kerkgebouw naar appartementen binnen de kern Halfweg, neemt de behoefte hieraan wel toe. De gemeente wil helderheid 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.

De gemeente heeft hierbij behoefte aan een praktisch hanteerbare visie waarin de wijze waarop met parkeervraagstukken moet worden omgegaan is aangegeven. Voorliggend parkeerbeleidsplan gaat in op de verschillende keuzes die gemaakt kunnen worden bij het oplossen van de parkeervraagstukken die er spelen in Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Welke parkeernormen zijn van toepassing, wanneer is er sprake van een knelpunt en hoe wordt daarmee omgegaan en welke beleidslijn wordt bijvoorbeeld gekozen met betrekking tot vergunninghouders- en betaald parkeren? zijn bijvoorbeeld vragen waarop in dit beleidsplan een antwoord wordt gegeven.

1.2 Het proces

Het parkeerbeleid van Haarlemmerliede en Spaarnwoude gaat uit van een relatie tussen problemen, randvoorwaarden, lange termijn visie, beleidsdoelen en de uiteindelijk te hanteren instrumenten. Dit parkeerbeleidsplan geeft op hoofdlijnen aan waar Haarlemmerliede en Spaarnwoude wil staan op het gebied van parkeren. Voorliggend beleidsplan heeft uitsluitend betrekking op het gebied dat wordt aangemerkt als Halfweg-zuid. Dit is het oostelijke gedeelte van Halfweg ten zuiden van de N200 (dus zonder het Sugar City terrein en omgeving). De omvang van dit gebied is in figuur 1 aangegeven.



Figuur 1: Omvang beleidszone Halfweg-zuid

In het vervolg op het parkeerbeleidsplan zal een uitvoeringsplan worden opgesteld waarin de te nemen maatregelen concreet benoemd en geprioriteerd worden. Om het uitvoeringsprogramma te kunnen opstellen, zal er begin 2016 een parkeeronderzoek voor het gehele gebied van Halfweg Zuid worden uitgevoerd. Het parkeeronderzoek geeft in detail waar en in welke mate er parkeerhinder aanwezig is. Met behulp van de uitkomsten van het parkeeronderzoek kan ook onderbouwt worden wat de effecten zullen zijn van verschillende typen maatregelen.

1.3 **Opbouw parkeerbeleidsplan**

Voorliggend parkeerbeleidsplan heeft uitsluitend betrekking op de kern Halfweg-zuid en heeft om deze reden vooral betrekking op de parkeersituatie in woongebieden. In hoofdstuk 2 gaan wij in op de positionering van het parkeerbeleid binnen de kaders van hogere overheden. In hoofdstuk 3 komen de uitgangspunten en randvoorwaarden voor het parkeerbeleid aan de orde, waarna in hoofdstuk 4 het parkeerbeleid voor Halfweg-zuid wordt beschreven. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de parkeernormen die voor Halfweg-zuid van toepassing zijn en op de wijze waarop deze moeten worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen.



2. Positionering parkeerbeleid

Beleidsmatig is parkeerbeleid een taak van gemeenten. Het parkeerbeleid staat echter niet op zichzelf, maar dient te worden afgestemd met andere beleidsterreinen en bovenliggend beleid. Dit hoofdstuk schetst in het kort het landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleidskader om de positie van het gemeentelijk parkeerbeleid te illustreren en de randvoorwaarden (het kader) te schetsen.

2.1 Het landelijk beleidskader

Mobiliteit hoort bij een moderne samenleving. Het is een voorwaarde voor een gezonde en sterke economie en het geeft mensen de kans om zich te ontwikkelen en te ontspannen. Er wordt uitgegaan van het principe: “decentraal wat kan, centraal wat moet”. De uitwerking en uitvoering van het verkeersbeleid wordt grotendeels gedecentraliseerd naar provincies. Structuurplannen van de provincie dienen derhalve optimaal te worden afgestemd met de plannen van de gemeenten om op adequate wijze het locatie- en parkeerbeleid in te vullen. Parkeren is één van de onderwerpen die decentraal (op provinciaal en gemeentelijk niveau) moeten worden uitgewerkt. Afstemming met de omliggende regio is hierbij gewenst.

2.2 Het provinciaal beleidskader

De organisatie van het parkeren is een van de mogelijkheden van gemeenten om de lokale bereikbaarheid te sturen en te beïnvloeden en daarmee de problematiek van de stadspoorten op te lossen. Het hanteren van dit beïnvloedingsinstrument kan van invloed zijn op de omvang van de problematiek. De stedelijke centra kunnen om hun bereikbaarheid te blijven garanderen niet zonder een parkeerbeleid. Met de toepassing van zones van bewonersparkeren, tarieven, P&R voorzieningen en parkeerverwijssystemen kunnen volgens het PVVP 2007 voor bijvoorbeeld woonwerkverkeer en winkelverkeer impulsen worden gegeven voor een meer afgewogen vervoermiddelkeuze en routekeuze.

De parkeervraag moet binnen het plangebied van werklocaties worden opgelost, zodat omliggende gebieden niet worden geconfronteerd met de gevolgen van parkeerproblemen rond deze locaties. De omvang van de parkeervoorzieningen moet verder zijn gebaseerd op realistische schattingen van de parkeerbehoefte. De invulling van het parkeerbeleid is echter een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Afstemming van parkeerbeleid op stadsregionaal niveau is van wezenlijk belang om regionaal tot een consequente en uniforme inzet van het parkeerinstrument te komen. Het gaat dan vooral om de omvang van de voorzieningen, de parkeertarieven en de parkeergeleiding.

2.3 Het beleidskader omliggende gemeenten

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude kent een aantal buurgemeenten. Voor het parkeerbeleid in Halfweg-zuid is echter alleen de gemeente Haarlemmermeer aangrenzend en van belang. De gemeente Haarlemmermeer heeft het parkeerbeleid verankerd in het Deltaplan Bereikbaarheid (januari 2012). Het parkeerbeleid is in hoofdstuk 8 van genoemd plan opgenomen. Uitgangspunt van de gemeente Haarlemmermeer is dat het parkeren niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het parkeerbeleid heeft als hoofddoelen:

- het bevorderen van de bereikbaarheid van voorzieningen:

- toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden;
- zorgen voor een acceptabele parkeerdruk (verhouding vraag en aanbod);
- helder informeren over de parkeermogelijkheden (parkeerverwijzing).
- het terugdringen van objectieve parkeeroverlast in woonwijken om de leefbaarheid bevorderen:
 - niet teveel blik op straat (aanzicht);
 - geen ongewenst (illegaal) parkeergedrag.

In het beleidsplan zijn over diverse parkeeraspecten beleidsregels opgenomen. Voor Halfweg-zuid is vooral het beleid in Zwanenburg van belang. In deze kern wordt alleen in het centrumgebied een mild reguleringsbeleid (parkeerschijfzone, maximaal 2 uur met ontheffingen voor bewoners) gevoerd.

Om de parkeervraag bij nieuwe ontwikkelingen te kunnen vaststellen hanteert de gemeente Haarlemmermeer parkeernormen. Deze parkeernormenmethodiek, die oorspronkelijk ook in het deltaplan was opgenomen, is in 2013 na het verschijnen van de nieuwe CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', herzien. De normenmethodiek is nu opgenomen in het Handboek parkeernormen Haarlemmermeer.

2.4 **Het beleidskader Haarlemmerliede en Spaarnwoude**

Zoals in de inleiding al is aangegeven beschikt de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude momenteel niet over een beleidsplan inzake het parkeren binnen het gemeentelijke grondgebied. Ook is er geen mobiliteitsplan waarin randvoorwaarden of beleidsuitgangspunten over de parkeersituatie zijn opgenomen. Alleen in de APV van de gemeente zijn enkele voorwaarden beschreven, die dan vooral betrekking hebben op het parkeren van grote en zicht belemmerende voertuigen en op recreatievoertuigen. Voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen betekent dit dat er geen kader is waarop kan worden getoetst, waardoor telkens ad hoc beslissingen moeten worden genomen die ook weer telkens aan discussie onderhevig zijn omdat een kader ontbreekt. In voorliggend parkeerbeleidsplan wordt het kader geschetst voor (vrijwel) alle parkeervraagstukken.



3. Visie op parkeren

Om een helder beleidsplan te krijgen bestaat de visie uit twee basisonderdelen. Het gaat hierbij om de verschillende typen parkeerders samen te vatten in de groepen: bezoekers, werknemers en bewoners en om de wijze waarop met het organiseren van het parkeren wordt omgegaan. Hierbij hanteren wij in de volgorde van maatregelen de 3B benadering. Benutten, Beprijzen, Bouwen. Feitelijk kan voor deze drie B's nog een vierde worden geplaatst. De B van beïnvloeden, maar hiervoor bestaan binnen Halfweg-zuid, dat overwegend woongebied is, weinig mogelijkheden.

3.1 Doelgroepen

Het beleid dat de gemeente wil voeren is erop gericht om de verschillende doelgroepen op de daarvoor meest gewenste locaties te laten parkeren. Dat wil zeggen dat kort parkerende winkelbezoekers op beperkte afstand van hun voorziening moeten kunnen parkeren. Bewoners op acceptabele afstand van hun bestemming (woning) en hetzelfde geldt voor de werknemers (maar dan arbeidsplaats). Omdat iedere doelgroep eigen parkeergedrag en daarmee parkeervragen kent, zijn de doelgroepen de kern van ieder parkeervraagstuk. Het parkeergedrag is afhankelijk van het parkeermotief en de locatie waar de bestemming ligt.

Iedere doelgroep heeft andere parkeervragen. Zoals al aangegeven willen bezoekers die de auto gebruiken voor dagelijkse boodschappen en daarmee vaak een korte parkeerduur hebben dicht bij hun bestemming parkeren. Terwijl winkelend publiek en werknemers een andere verblijfsduur hebben en daarmee ook ander parkeergedrag vertonen. Omdat er binnen de hoofdgroepen nog verschillend gedrag is te onderscheiden, hanteren wij in dit beleidsplan de volgende groepsindeling.

Bezoekers

- Kortparkerende bezoekers zijn bezoekers die slechts gedurende beperkte tijd (korter dan 1 a 2 uur) ergens willen parkeren. Dit zijn overwegend de bezoekers die boodschappen doen bij winkels (supermarkten, bakker, slager, drogist et cetera) of anderszins een kort bezoek brengen (pinnen o.i.d.). Vanwege de korte verblijfsduur willen deze bezoekers parkeren in de directe omgeving en eenvoudig een parkeerplaats kunnen vinden.
- Langparkerende bezoekers zijn bezoekers van voorzieningen. Het gaat hierbij meestal om bezoekers van (verschillende) winkels (funshopping) of bezoekers met zakelijke bezoekmotieven. Voor deze groep parkeerders is de afstand van de parkeerplaats tot de uiteindelijke bestemming minder van belang en spelen andere aspecten een belangrijkere rol. Het goed kunnen bereiken van de parkeervoorziening, het veilig kunnen stallen van het voertuig, goede verbindingen (looproutes of andersoortig transport) en geen gehaast gedrag door (bij betaald parkeren) vooraf te moeten betalen zijn hierbij relevante aspecten.
- Bezoekers van bewoners vertonen min of meer hetzelfde gedrag als de kort- en langparkerende winkelbezoekers. Over het algemeen zullen deze bezoekers, als er sprake is van een bezoek met beperkte duur, in de directe omgeving willen parkeren, zeker als de bezoekers minder mobiel zijn. Maar daarnaast zijn er ook de bezoekers met een langere verblijfsduur, deze zijn over het algemeen

meen wel bereid om hun voertuig op grotere afstand te parkeren en naar hun bestemming te lopen.

Bewoners

- Bewoners willen graag dicht bij hun woning parkeren. Soms is dat mogelijk op eigen terrein, maar in veel gevallen dient ook op de openbare weg te worden geparkeerd. Bewoners vinden het om meerdere redenen prettig om dicht bij huis te kunnen parkeren. Toezicht op hun voertuigen, beperkte loopafstand en mogelijkheden om eenvoudig te laden en te lossen zijn aspecten die bewoners belangrijk vinden. Over het algemeen parkeren bewoners langdurig, maar in de huidige samenleving is er sprake van veel ritten per dag, waardoor ook bewoners over de dag gezien verschillend parkeergedrag vertonen. Het meest constante gedrag is in de nachtperiode, waarin de meeste bewoners thuis zijn en hun voertuig bij de woning geparkeerd staat. De nachtperiode is voor deze groep parkeerders overwegend maatgevend en op dat moment dient er voldoende parkeercapaciteit ter beschikking te zijn. In het algemeen zijn bewoners niet bereid om te betalen voor een parkeerplaats, maar dit is wel afhankelijk van de locatie waar de woning zich bevindt.

Werknemers/Ondernemers

- Werknemers hebben belang bij parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand tot hun bestemming, waarvoor bij voorkeur niet betaald hoeft te worden. Vanwege de overwegend langere verblijfs-tijd vormt een wat grotere afstand tot de bestemming geen probleem, vooral niet als er niet betaald hoeft te worden. De werknemers zijn voor het overige vergelijkbaar met de lang parkerende bezoekers. Kwaliteit van parkeren en routes naar de bestemming zijn hierbij belangrijk.
- Ondernemers hebben in tegenstelling tot de werknemers een sterke behoefte om dicht bij hun winkel of bedrijf te parkeren. Enerzijds is dit gemak, anderzijds soms ook nodig voor de bedrijfsvoering, bijvoorbeeld het veelvuldig bezorgen van artikelen. In de gevallen dat dichtbij de bestemming parkeren niet noodzakelijk is, zijn ondernemers ook wel geneigd om een parkeerplaats op grotere afstand te accepteren, zeker wanneer dit een verbetering van de parkeersituatie voor klanten nabij de bestemming met zich meebrengt.

3.2 De 3 B's

In de vorige paragraaf zijn de doelgroepen beschreven. Het laten parkeren van deze doelgroepen op de juiste en meest gewenste locaties wordt georganiseerd aan de hand van de 3B benadering. Benutten, Beprijzen Bouwen. Deze volgorde wordt zowel gehanteerd bij het organiseren van parkeren als het oplossen van knelpunten.

Allereerst wordt er naar gestreefd de beschikbare parkeercapaciteit zo goed mogelijk te benutten. Dat kan zijn in plaats en tijd om daarmee dubbelgebruik zo optimaal mogelijk te maken. Als dit niet 'vanzelf' gaat kan het parkeren worden 'beprijsd'. Hiermee wordt niet alleen betaald parkeren bedoeld, maar ook andere vormen van regulering (bijvoorbeeld parkeerschijfzone). De derde B staat voor bouwen of wel het realiseren van extra parkeercapaciteit. Dit wordt uiteraard alleen gedaan indien mogelijk en als het toepassen van de andere B's geen oplossingen hebben geboden.



B1. Het benutten van de beschikbare parkeercapaciteit

De eerste stap is om te proberen de bestaande parkeercapaciteit optimaal te laten benutten. In veel gevallen is hiervan geen sprake. Voertuigen staan nog weleens fout geparkeerd, waardoor een deel van de capaciteit niet kan worden gebruikt. Soms is dit overigens het gevolg van de (te krappe) inrichting van de parkeervakken. Daarnaast kan het zo zijn dat parkeerlocaties niet volledig openbaar zijn, maar horen bij voorzieningen. Ten slotte kan de ligging van de voorziening ten opzichte van de bestemming niet aantrekkelijk genoeg zijn. Vaak als gevolg van de (te grote) afstand tot de bestemming of doordat de kwaliteit van de looproute te wensen over laat.

De inrichting van woonwijken is niet altijd optimaal met betrekking tot het parkeren. Door kleine aanpassingen aan de inrichting te doen kan de parkeercapaciteit soms fors worden uitgebreid. Het gaat dan niet direct om het realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen, maar in de vorm van herprofilering. Hiermee kunnen capaciteitsproblemen worden opgelost. Het ligt voor de hand deze maatregelen zoveel als mogelijk te combineren met groot onderhoud of herstructureringen van wijken. Daarnaast blijkt in de praktijk dat parkeervoorzieningen op eigen terrein, (garages, carports en opritten) niet goed worden gebruikt. Het stimuleren van het gebruik van de parkeervoorzieningen op eigen terrein kan ook een bijdrage leveren aan het oplossen van parkeerproblemen.

Dit kan door middel van communicatie en/of regelgeving.

B2. Het Beprijzen / reguleren

Bekend is dat parkeerproblemen zich veelal voordoen in de wat oudere woonwijken. Ten tijde van het realiseren van de infrastructuur binnen deze wijken was het autobezit veel lager. In veel van deze wijken is onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig, doordat het autobezit is toegenomen. Meestal kan weinig worden gedaan aan deze problemen, anders dan herinrichting of het bijbouwen van parkeerruimte en eventueel beter benutten van privé-parkeervoorzieningen. Maar als de problemen binnen deze gebieden worden veroorzaakt door parkeerders die geen bestemming hebben in het gebied, dan dient in eerste instantie te worden ingegrepen door beprijzing of regulering (blauwe zone of vergunningensysteem). Het doel hiervan is om wijkvreemd verkeer te dwingen om op een andere locatie te gaan parkeren. We moeten hierbij wel bedenken dat deze maatregelen zullen leiden tot verdrijving. In alle gevallen moet dan ook in ogenschouw worden genomen dat het verdrijvingseffect niet mag leiden tot een verschuiving van het probleem. Positief bijeffect van regulering kan zijn dat bewoners van het gebied meer op eigen terrein gaan parkeren.

B3. Bouwen

Zoals uit de volgorde al blijkt is bouwen de laatste stap in het maatregelenproces. Er wordt alleen parkeercapaciteit bijgebouwd als het beter benutten en regulering niet hebben geleid tot het gewenste parkeergedrag. Het parkeerbeleid moet ertoe leiden dat de bestaande parkeercapaciteit optimaal wordt benut en de doelgroepen op de juiste locaties parkeren. Voor de oudere woonwijken geldt vaak dat bouwen de enige oplossing lijkt. Maar vaak zal de realisering van extra parkeerruimte lastig zijn en/of zeer kostbaar, omdat het parkeren plaats moet vinden in gebouwde voorzieningen. Noodgedwongen wordt daarom vaak gekeken naar de mogelijkheden op maaiveld. Het realiseren van extra parkeercapaciteit binnen deze wijken mag echter niet al te zeer ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte.



4. Parkeerbeleid

In dit hoofdstuk wordt het parkeerbeleid verder uitgewerkt. De in het vorige hoofdstuk geformuleerde uitgangspunten lopen hierbij als een rode draad door het beleidsplan. Bij het parkeerbeleid zoals dat in dit hoofdstuk verder aan de orde komt, wordt onderscheid gemaakt in verschillende deelgebieden en gebruikersgroepen. Omdat Halfweg-zuid nagenoeg volledig woongebied is, zijn de beleidsregels dan ook vooral gericht op de woonwijken.

4.1 Beleidsregels woongebieden

● *Algemeen*

In wijken, buurten en straten waar gewoonlijk wordt, staan veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid centraal. De ene bewoner vindt het prettig om de auto dicht bij huis te parkeren, de ander ziet liever meer groen en/of bijvoorbeeld speelvoorzieningen en is dan ook bereid om de auto op enige afstand van de woning te parkeren. Kortom het parkeren in woonwijken is een element waar verschillende meningen over bestaan. Binnen de beleidsregels wordt getracht om een evenwicht te vinden tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

In woonwijken is er vaak sprake van verschillende typen parkeervoorzieningen. Er kan bijvoorbeeld op straat (langs het trottoir) geparkeerd worden, maar er kunnen ook aangelegde parkeervoorzieningen aanwezig zijn. Sommige woningen hebben tevens de beschikking over een parkeervoorziening op eigen terrein, bijvoorbeeld in de vorm van een garage, carport, oprit of een combinatie van het voorgaande. Een deel van de bewoners parkeert hun voertuig dan ook (vaak) op eigen terrein.

Algemene beleidslijn voor woonwijken (bestaand en nieuw)

Bewoners moeten hun voertuig op aanvaardbare afstand van hun woning kunnen parkeren. Hierbij wordt een afstand van 100 meter tussen woning en parkeervoorziening als acceptabel beschouwd.

Vooraf in bestaande woonwijken kan het voorkomen dat het aantal te parkeren voertuigen hoog is ten opzichte van het beschikbare aantal parkeervoorzieningen (hoge bezettingsgraad). Dit is vaak het geval in 'oudere' woonwijken. Ten tijde van de realisatie van deze woonwijken was het autobezit kleiner en was er minder behoefte aan parkeercapaciteit dan in de huidige situatie.

Parkeeroverlast bestaande woonwijken

Bij structurele parkeeroverlast (bezettingsgraad > 100% op meerdere momenten per week) zal onderzoek plaatsvinden naar de oorzaak van de parkeeroverlast. Afhankelijk van de oorzaak kunnen maatregelen worden getroffen.

Mocht er uit het, in het kader van het uitvoeringsprogramma, nog uit te voeren parkeeronderzoek blijken dat er een structureel te kort aan parkeerplaatsen is, dan zal eerst gekeken worden of een betere benutting van bestaande voorzieningen mogelijk is. Deze betere benutting kan mogelijk

ook afgedwongen worden door regulering (blauwe zones of parkeervergunningen) of als uiterste instrument de inzet van betaald parkeren. Als bovenstaande benuttings- en reguleringsmaatregelen geen uitkomst bieden of geen draagvlak hebben dan komt het realiseren van extra parkeer-capaciteit in beeld. Hierbij dienen onder meer de mogelijkheden van centrale parkeervoorzieningen onderzocht te worden. Ook zou afhankelijk van de geconstateerde overlast onderzocht moeten worden of er op inbreidingslocaties ruimte is voor extra parkeergelegenheden. Acceptabele loopafstanden zijn hierbij altijd kaderstellend.

Bij nieuw te ontwikkelen woningen/woonwijken geldt dat de benodigde parkeerruimte onderdeel uitmaakt van de planvorming. In de benodigde parkeerruimte kan worden voorzien door parkeren op eigen terrein en/of in de openbare ruimte. De parkeervraag van de bezoekers dient altijd in het openbare gebied te worden gehonoreerd.

● *Bestaande woongebieden*

De mogelijkheden om parkeervoorzieningen in bestaande woonwijken uit te breiden zijn vaak beperkt. Het parkeerbeleid in de bestaande woonwijken zal daarom op een pragmatische wijze worden vormgegeven. Onderstaand zijn de beleidslijnen voor de bestaande woongebieden beschreven:

1. Bewoners moeten op redelijke afstand van hun woning kunnen parkeren. Hierbij moet geaccepteerd worden dat geen garantie kan worden gegeven dat een parkeerplaats 'voor de deur' aanwezig is;
 - Een loopafstand van 100 meter wordt als acceptabel beschouwd;
2. Maatregelen ten behoeve van het parkeren zullen pas worden overwogen wanneer de bezettingsgraad in een gebied structureel hoger ligt dan 100%. Met structureel wordt bedoeld dat de bezettingsgraad op meerdere (vier) momenten in de week (zowel in het weekend als doordeweeks) hoger ligt dan 100%;
 - De gemeente voert een actieve monitoring uit op het functioneren van het parkeren in woongebieden. Daartoe zal in 2016 ten behoeve van het uitvoeringsprogramma een parkeeronderzoek voor de gehele kern Halfweg Zuid uitgevoerd worden;
 - Daarna zal dit onderzoek naar verwachting periodiek om de 5 jaar worden herhaald.
3. Parkeren op het trottoir en andere ongewenste plaatsen kan door fysieke maatregelen worden tegengegaan.



● *Parkeerproblematiek bestaande woonwijken*

De oorzaak van eventueel aanwezige parkeerproblemen kan driedelig zijn:

- 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.
- 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.
- Het aantal parkeervoorzieningen in een woonwijk is te beperkt ten opzichte van het autobezit in de wijk.

De maatregelen voor het verminderen van deze problemen zijn afhankelijk van de problematiek en verschillen om deze reden:

Beperkt gebruik parkeervoorzieningen op eigen terrein

In situaties waarbij de parkeerdruk in de openbare ruimte structureel hoog is, maar er nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de parkeervoorzieningen op eigen terrein, worden in principe geen aanvullende parkeermaatregelen getroffen. Aan de hand van een parkeeronderzoek zal worden bepaald in welke mate de privé-parkeervoorzieningen worden gebruikt. Opgemerkt wordt dat dit voor garages bij woningen en garageboxen vaak moeilijk is vast te stellen. Daarom wordt naast het onderzoek ook een parkeerbalans voor de betreffende buurt/wijk opgesteld. Aan de hand van beide methoden wordt inzichtelijk gemaakt in welke mate alle beschikbare parkeervoorzieningen worden gebruikt. Als blijkt dat het parkeerprobleem kan worden opgelost door betere benutting van de privé-parkeervoorzieningen zal een informatiebrief in de buurt worden verspreid. In het uiterste geval zal worden overgegaan tot het reguleren van parkeren.

De beschikbaarheid van het aantal parkeervoorzieningen in de openbare ruimte wordt bepaald op basis van het daadwerkelijk beschikbaar aantal parkeervoorzieningen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de mogelijkheden van het parkeren langs de rijbaan.

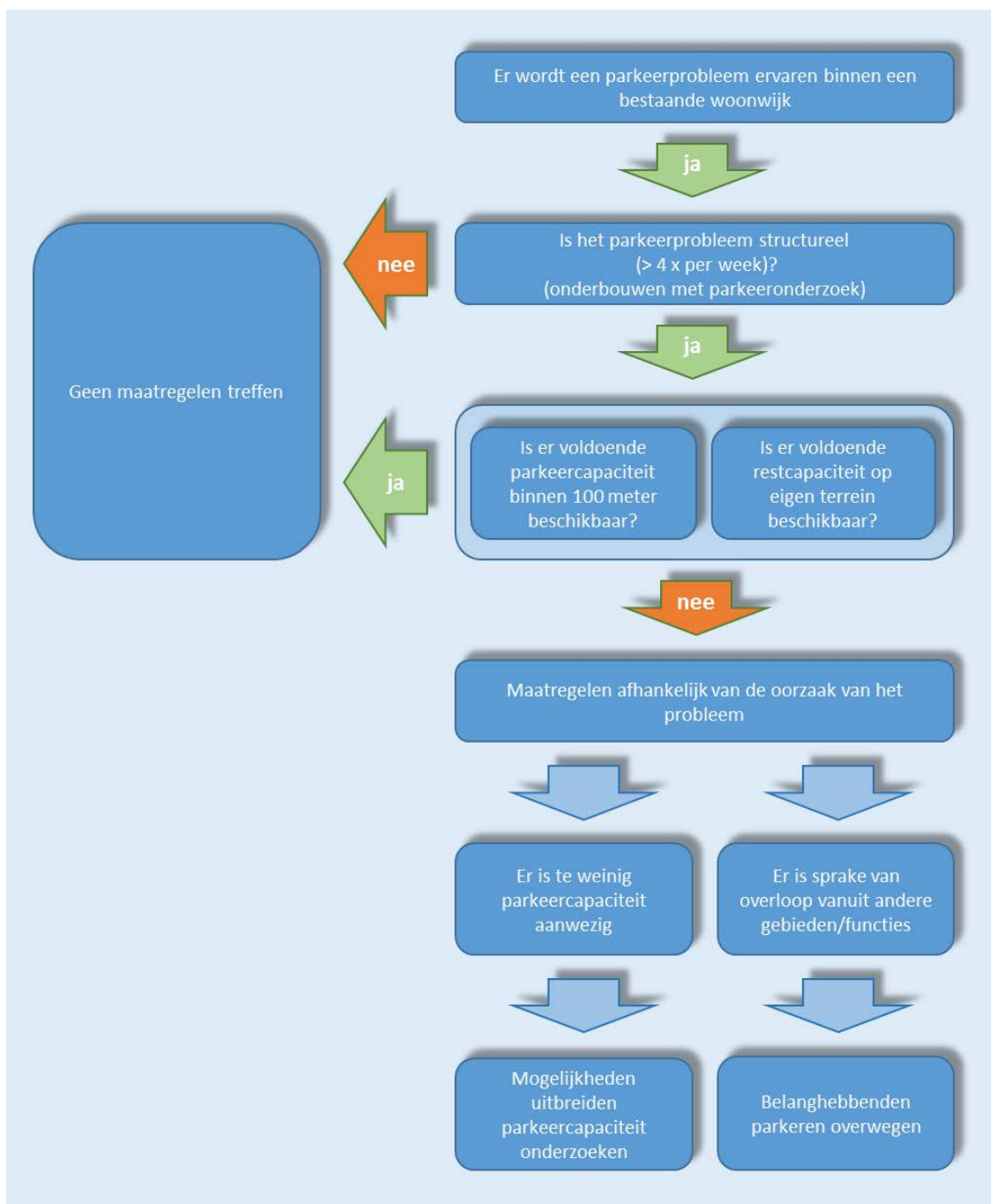
Onevenwichtig gebruik parkeervoorzieningen

Indien uit onderzoek blijkt dat de parkeervoorzieningen in een bestaande woonwijk onevenwichtig worden gebruikt, kan worden besloten tot het reguleren van parkeren en/of het invoeren van belanghebbenden parkeren. Bij het instellen van belanghebbenden parkeren zal de prioriteit liggen bij het bewonersparkeren en vervolgens zakelijk belanghebbenden, bezoekers en werknemers.



Te beperkt aantal parkeervoorzieningen (geen onevenwichtig gebruik)

Wanneer de oorzaak van de parkeerproblematiek in een bestaande woonwijk het tekort aan parkeervoorzieningen betreft, zonder dat deze parkeervoorzieningen onevenwichtig worden gebruikt, zal worden onderzocht of het mogelijk is de parkeercapaciteit uit te breiden. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit wordt zoveel mogelijk gecombineerd met herinrichtings-/rioleringswerkzaamheden. Hiermee kunnen de kosten voor het uitbreiden van het aantal parkeervoorzieningen worden beperkt. Indien dit niet mogelijk is, zal worden gekeken of extra parkeervoorzieningen, met geringe financiële middelen, kunnen worden aangelegd. In figuur 2 zijn de beleidsregels in een stroomschema weergegeven.



Figuur 2: Stroomschema parkeerproblemen bestaande woonwijken

Bovengenoemde maatregelen zullen alleen worden overwogen wanneer 'alle' parkeervoorzieningen (inclusief parkeervoorzieningen op eigen terrein) structureel vol staan.

- **Reconstructie/Herstructurering woonwijken**

In het geval van herstructurering of reconstructiewerkzaamheden in woonwijken, wordt, indien blijkt dat het autobezit in de wijk groter is dan het aantal beschikbare parkeervoorzieningen, onderzocht of het aantal parkeervoorzieningen op een acceptabel niveau gebracht kan worden. Getracht wordt het aantal parkeerplaatsen (minimaal) in overeenstemming te brengen met de huidige parkeervraag. De huidige parkeervraag zal worden vastgesteld aan de hand van een parkeeronderzoek op de maatgevende momenten. Ook bij herstructurering geldt dat eerst de parkeervoorzieningen op eigen terrein moeten worden benut en er geen sprake mag zijn van oneigenlijk gebruik. Pas als aan deze beide voorwaarden is voldaan (analoog aan de problematiek in bestaande woonwijken), zal uitbreiding van de parkeercapaciteit worden overwogen. Beperkende factor hierin is de fysieke beschikbare ruimte. Bij reconstructiewerkzaamheden in woonwijken kan vaak met relatief beperkte financiële middelen het parkeerarsenaal worden uitgebreid.

Het parkeren in oudere woonwijken is in het algemeen gebaseerd op de parkeernormering die destijds gold. Gezien het toegenomen autobezit in de afgelopen jaren, zijn deze parkeernormen voor een groot deel achterhaald. Hierom is het wenselijk om bij reconstructiewerkzaamheden in wijken het aantal parkeervoorzieningen te optimaliseren.

Hierbij moet opgemerkt worden dat de structuur van en de beperkte beschikbare ruimte in sommige wijken zodanig is dat het op niveau brengen van de parkeervoorzieningen niet altijd mogelijk is. Ook speelt hierbij een samenspel met de ruimtelijke en 'groene' invulling een rol.

● **Tuinparkeren**

Niet alle woningen hebben de beschikking over een parkeervoorziening op eigen terrein. In sommige gevallen is het mogelijk om alsnog een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren in de vorm van bijvoorbeeld een garage/carport en/of oprit: tuinparkeren. Dit kan bijvoorbeeld aan de zijkant van de woning, maar ook in de voortuin. Tuinparkeren kan echter ook het aanzien van een straat verminderen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen aan de weg doen afnemen. Daarom zijn de volgende beleidsregels voor het tuinparkeren opgesteld.

Het tuinparkeren wordt toegestaan indien:

- Het bestemmingsplan dit toelaat;
- De APV dit toelaat;
- Dit leidt tot extra parkeerplaatsen ten opzichte van de bestaande situatie.

Het parkeren in de voortuin wordt in individuele gevallen niet toegestaan. Wanneer bij meer dan 50% van het aantal woningen in een rij het parkeren in de voortuin gewenst is vanuit de bewoners, kan dit worden overwogen indien dit het uiterlijk aanzien van de straat niet aantast.



- **Te ontwikkelen woonwijken**

In nieuw te ontwikkelen woonwijken is ruimte voor het parkeren vaak 'dure' ruimte. Ruimte voor het parkeren in openbaar gebied kan niet op een andere wijze worden uitgegeven. Daarnaast kan het parkeerbeleid in nieuwe woonwijken ook bijdragen aan de leefbaarheid en veiligheid in woonwijken. De benodigde parkeerruimte in nieuwe woonwijken kan zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De benodigde parkeerruimte wordt bepaald door het hanteren van de parkeernormen zoals deze in bijlage 2 zijn opgenomen.

Bij de ontwikkeling van nieuwbouwplannen gelden de volgende beleidsregels:

1. Voor wonen worden de parkeercijfers gehanteerd zoals deze zijn opgenomen in bijlage 2 van dit beleidsplan;
2. Het parkeren ten behoeve van bewoners kan plaatsvinden op eigen terrein of in de openbare ruimte;
3. Het parkeren van bezoekers vindt plaats in de openbare ruimte;
4. Waar mogelijk en/of wenselijk wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor verschillende functies toegepast.

4.2 **Beleidsregels parkeren bij voorzieningen in woonwijken**

- **Algemeen**

Naast voorzieningen op bedrijventerrein liggen ook diverse voorzieningen in woonwijken. Te denken valt aan winkels, kantoren, huisartsenpraktijk en scholen. Deze voorzieningen hebben ook een bepaalde parkeerbehoefte. Deze parkeerbehoefte leidt vaak tot een hogere parkeerdruk in de woonwijken. Voor voorzieningen gelegen in woonwijken geldt dat op eigen terrein in de eigen parkeerbehoefte moet worden voorzien.

Algemene beleidslijn

Bestaande en nieuw te ontwikkelen voorzieningen in woonwijken (zoals winkels, kantoren, scholen) moeten in principe in hun eigen parkeerbehoefte voorzien.

Bij bestaande voorzieningen is het voorzien in de eigen parkeerbehoefte vaak lastig. Deze voorzieningen zijn vaak al geruime tijd aanwezig in de woonwijk en gebruiken (een deel van) de openbare ruimte. In deze paragraaf komen zowel de beleidsregels voor bestaande voorzieningen in woonwijken als voor nieuw te ontwikkelen voorzieningen in woonwijken aan de orde.

- **Bestaande voorzieningen**

De mogelijkheden om parkeervoorzieningen bij voorzieningen uit te breiden in bestaande wijken zijn vaak beperkt. Het parkeerbeleid hieromtrent zal daarom op een pragmatische wijze worden vormgegeven.

1. Bij voorzieningen in woonwijken wordt het parkeren in principe niet gereguleerd;
2. Alleen als er sprake is van overlast voor bewoners, kunnen maatregelen worden overwogen;
3. Andere overlast, zoals een tekort voor bijvoorbeeld werknemers, zal op eigen terrein moeten worden opgelost;
4. Bij uitbreiding, verbouw of het wisselen van functies in woongebieden zullen aanvullende parkeervoorzieningen worden geëist indien de uitbreiding/verbouw (in bruto vloeroppervlak) groter is dan 100 m² en de uitbreiding leidt tot een hogere parkeervraag.

Enkele voorzieningen, zoals basisscholen, kennen alleen tijdens bepaalde momenten een grote parkeerbehoefte. Deze grote parkeerbehoefte concentreert zich rond het in- en uitgaan van de school. Het parkeerbeleid ten aanzien van het brengen en halen van kinderen bij basisscholen komt later in deze paragraaf aan bod.

- **Nieuw te ontwikkelen voorzieningen**

De algemene beleidslijn bij nieuw te ontwikkelen voorzieningen is dat het parkeren in principe op eigen terrein moet worden gefaciliteerd. Op basis van parkeernormen wordt de benodigde parkeerbehoefte bepaald.

1. Voor nieuw te ontwikkelen voorzieningen gelden de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in bijlage 2 van dit beleidsplan;
2. De parkeervraag die de voorzieningen oproepen dient op eigen terrein te worden opgelost;
3. Wanneer na verloop van tijd blijkt dat de vraag naar parkeerruimte groter is dan het aanbod, ligt de verantwoordelijkheid om de parkeervoorzieningen uit te breiden bij het betreffende bedrijf/voorziening en/of kan waar mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen worden toegepast.

- **Schoolomgevingen**



Bij veel (basis)scholen leidt het brengen en halen van kinderen tijdens het in- en uitgaan van de school tot chaotische situaties. Veel kinderen worden met de auto gebracht en gehaald, terwijl er vaak maar beperkte parkeerruimte beschikbaar is. In sommige gevallen kan de situatie rond het in- en uitgaan van de school leiden tot klachten van omwonenden. Het is dan ook zaak om de overlast bij bestaande scholen zoveel mogelijk te beperken en bij nieuw te bouwen scholen zoveel mogelijk in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien.

Bestaande locaties

In bestaande situaties kan, zoals vermeld, het brengen en halen van kinderen tot overlast leiden voor bijvoorbeeld bewoners. Maar ook kan bijvoorbeeld de doorstroming of de verkeersveiligheid in het geding komen. Er zijn enkele klachten bekend bij bestaande schoollocaties, het is daarom wenselijk om deze locaties nader te bekijken. Hierbij geldt echter dat de klachten hoofdzakelijk worden veroorzaakt door begeleiders van de schoolgaande kinderen zelf. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude neemt daarom het uitgangspunt in dat problemen tijdens het halen en brengen in eerste instantie een zaak is tussen ouders en schoolleiding. Als er sprake is van objectieve verkeersonveiligheid of een ongevalconcentratie bij de school, dan zal de gemeente een actieve rol spelen in de oplossing van het verkeersveiligheidsprobleem.

Nieuwe locaties

Bij nieuwbouw van een (brede)school zal aan de parkeernorm moeten worden voldaan. Daarbij geldt dat de parkeerbehoefte van zowel de leerkrachten als van de begeleiders van schoolgaande kinderen tijdens het halen en brengen zoveel mogelijk op eigen terrein moet worden opgevangen. Ook hier kan worden ingezet op bijvoorbeeld gedragsverandering, zodat meer kinderen, anders dan met de auto, worden gebracht en gehaald. Spreiding van de schooltijden van dicht bij elkaar gevestigde scholen (o.a. brede school) kan hierin ook een rol spelen.

4.3 **Beleidsregels specifieke doelgroepen**

- **Algemeen**

Diverse groepen en personen zijn sterk afhankelijk van de auto. Dit kan zijn om zakelijke redenen, maar ook om sociale en maatschappelijke redenen. De algemene beleidslijn is om terughoudend om te gaan met de aanleg en/of het reserveren van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen. Het reserveren van parkeerplaatsen houdt in dat de betreffende parkeerplaats nog slechts toegankelijk is voor 'die' specifieke doelgroep/persoon. Hierdoor kan de parkeerdruk op de overige parkeervoorzieningen in de buurt toenemen.

Algemene beleidslijn

Met de aanleg van of het reserveren van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen wordt terughoudend omgegaan. Er zijn mogelijkheden om

parkeerplaatsen te reserveren voor onderstaande doelgroepen:

- Zakelijk belanghebbenden;
- Gehandicapten (algemeen);
- Gehandicapten (bij woning);
- Elektrische voertuigen.

● **Zakelijk belanghebbenden**

Zakelijke commerciële diensten/instellingen/personen hebben geen recht op een gereserveerde parkeerplaats. Verzoeken hiertoe zullen worden geweigerd. Beroepsgroepen in de medische sector kunnen in bepaalde gevallen wel in aanmerking komen voor een gereserveerde parkeerplaats. Hierbij valt te denken aan huisartsen met een praktijkruimte. In dringende gevallen moet een arts direct de beschikking kunnen hebben over een auto. In onderstaande gevallen kan worden overwogen om een parkeerplaats in de openbare ruimte te reserveren:

1. De parkeerdruk in de directe omgeving van de praktijkruimte is hoger dan 70%;
2. Bij de praktijk is geen mogelijkheid tot het realiseren van een parkeergelegenheid op eigen terrein.

● **Gehandicaptenparkeren**

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij openbare voorzieningen

Minder validen kunnen vaak een beperkte afstand lopend overbruggen. Hierom is het wenselijk om bij publieksaantrekkende voorzieningen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aan te leggen/te reserveren. De richtlijnen van de CROW publicatie 337 Richtlijn toegankelijkheid, worden hierbij als uitgangspunt genomen.

Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen bij woningen

Ook in de woonomgeving zijn minder validen gebaat bij een parkeervoorziening dicht bij hun woning. Voor minder validen wordt daarom de mogelijkheid geboden om een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats (op kenteken) aan te vragen. Hier zijn echter wel bepaalde voorwaarden aan verbonden:

De aanvrager is in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart B (bestuurders);

1. Er is geen parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig;
2. Er kan niet op redelijke wijze een parkeervoorziening op eigen terrein worden aangelegd;
3. Er is binnen 100 meter vanaf de woning een mogelijkheid om een bestaande parkeerplaats te reserveren;
4. Er zijn, met uitzondering van de te reserveren parkeerplaats voldoende parkeervoorzieningen aanwezig voor algemeen gebruik.



Er wordt bewust voor gekozen om personen met een 'passagiers' gehandicaptenparkeerkaart niet in aanmerking te laten komen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats. Dergelijke personen kunnen in principe bij de woning worden afgezet, waarna de auto door de bestuurder kan worden geparkeerd. In schrijvende gevallen zijn uitzonderingen mogelijk.



● **Parkeren grote voertuigen**

Het parkeren van grote voertuigen in woonwijken staat de laatste jaren onder druk. Het wordt maatschappelijk niet meer geaccepteerd dat deze grote voertuigen worden geparkeerd in straten met overwegend een woonfunctie of nabij publieke voorzieningen zoals scholen.

In de huidige situatie is er binnen de bebouwde kom van Halfweg een Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van kracht voor het parkeren van grote en uitzichtbelemmerende voertuigen (artikel 5.8 en 5.9). Als nadere uitwerking van dit artikel wordt in dit beleidsplan gesteld dat het verboden is om grote voertuigen te parkeren binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de bedrijventerreinen en de specifiek daarvoor aangegeven voorzieningen. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zal deze locaties aangeven. Onderstaand is de algemene beleidslijn voor het parkeren van grote voertuigen beschreven:

Algemene beleidslijn

- Binnen de bebouwde kom van Halfweg-zuid is het parkeren van grote voertuigen verboden, met uitzondering van de bedrijventerreinen en de specifiek aangegeven parkeervoorzieningen.

● **Caravans/campers**

Het parkeren van recreatieve voertuigen zoals caravans en campers in woonwijken, kan verschillende problemen met zich mee brengen. Naast het feit dat het uiterlijk aanzien van het straatbeeld wordt verstoord, nemen deze voertuigen als ze op de openbare weg worden geparkeerd een deel van de "reguliere" parkeercapaciteit in. Om die reden geldt de onderstaande beleidslijn ten aanzien van het parkeren van recreatieve voertuigen:

Algemene beleidslijn

- Binnen de bebouwde kom van Halfweg-zuid is het parkeren van recreatieve voertuigen (caravans, campers et cetera) niet langer dan 3 achtereenvolgende dagen toegestaan op de openbare weg (opgenomen in de APV artikel 5.6).
- Bij klachten over het parkeren van recreatieve voertuigen kan een verbod hierop worden overwogen.

● **Elektrische voertuigen**

Om het elektrisch rijden te stimuleren dienen oplaadpunten aanwezig te zijn binnen de gemeente. Gezien de over het algemeen langere tijd die nodig is voor het opladen van voertuigen, dienen deze oplaadpunten te worden gerealiseerd op locaties waar over het algemeen lang wordt geparkeerd. Als er sprake is van de aanwezigheid van een oplaadpunt is de bijbehorende parkeerplaats uitsluitend bestemd voor elektrisch voertuigen die daadwerkelijk worden opgeladen. In een nadere uitwerking moet worden bepaald hoeveel van deze oplaadpunten wenselijk zijn en op welke locaties deze kunnen worden gerealiseerd.

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude laat de realisering van de laadpalen en het verzoek parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische voertuigen over aan de markt. Dergelijke verzoeken kunnen alleen

worden ingediend door aanbieders van laadpalen of andere oplaadinfrastructuur. Voorwaarden voor aanvraag en de procedure hieromtrent zijn opgenomen in de “Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude”, welke naar verwachting in het tweede kwartaal van 2016 worden vastgesteld.

● *Fietsen*

Een goede bereikbaarheid betekent niet alleen een goede bereikbaarheid op de route naar, maar ook bij de bestemming (parkeren). Dit geldt voor alle modaliteiten, waaronder de fiets. Vanwege de grote bijdrage die de fiets kan leveren aan het realiseren van een duurzame omgeving, dient het gebruik van de fiets bevorderd te worden. Dit kan onder meer door het aanbieden van voldoende kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen voor de (elektrische) fiets.

Fietsparkeerknelpunten kunnen zijn: te weinig fietsparkeervoorzieningen (een te hoge parkeerdruk), fietsvoorzieningen gelegen op een verkeerde locatie, een slechte kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen of overlast door (fout) geparkeerde fietsen en diefstal van fietsen. Deze aspecten hebben een negatieve invloed op het fietsgebruik en dienen zo veel mogelijk te worden voorkomen. Gedegen fietsparkeerbeleid draagt bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Ten eerst geldt de voorwaarde dat bij de (belangrijk) herkomst en of bestemmingspunten in het fietsnetwerk voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Ten tweede moeten deze fietsparkeervoorzieningen voldoende kwaliteit hebben en op de juiste locatie zijn gelegen. Kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen kunnen er ook toe leiden dat de angst voor diefstal of beschadiging van de fiets afneemt en dat mensen meer gaan fietsen.

Het fietsparkeerbeleid is echter niet alleen de verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, ook bedrijven en instellingen kunnen door middel van het voeren van mobiliteitsmanagement een steentje bijdragen. Ten aanzien van het fietsparkeren gelden de volgende beleidsuitgangspunten:

1. Fietsers moeten op acceptabele afstand van hun bestemming kunnen parkeren, welke afhankelijk is van het type voorziening;
2. Een loopafstand van maximaal 50 meter wordt als acceptabel beschouwd;
3. Er dienen altijd voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn, die voldoende kwaliteit hebben. Om dit uitgangspunt te monitoren voert de gemeente regelmatig visuele stallingstellingen uit in de centra van de kernen en bij voorzieningen, zoals bij het station en bij bushaltes. Als wordt geconstateerd dat er een structureel tekort aan fietsparkeervoorzieningen ontstaat, dan wordt onderzocht of aanvullende voorzieningen gerealiseerd kunnen worden.
4. Diefstal van fietsen dient zoveel mogelijk worden tegengegaan. De gemeente speelt hierop in door fietsparkeervoorzieningen aan te bieden waarbij de fietser de mogelijkheid heeft om de fiets op een eenvoudige wijze aan de voorziening op slot te kunnen zetten.

Om het elektrisch fietsen te faciliteren dienen oplaadpunten te worden gerealiseerd. Nader onderzoek in het kader van het uitvoeringsprogramma moet uitwijzen hoeveel oplaadpunten gewenst zijn en welke locaties hiervoor het meest geschikt zijn.



Om de overlast als gevolg van hinderlijk of gevaarlijk gestalde fietsen te voorkomen zal de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude deze fietsen verwijderen. Dit gebeurt uiteraard niet zomaar. Hiervoor zijn op basis van artikel 5.1.12 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) Haarlemmerliede en Spaarnwoude beleidsregels opgesteld. Deze beleidsregels, die zijn verwoord in de “Beleidsregels voor het verwijderen van buiten de stalling geplaatste fietsen”, maken integraal onderdeel uit van voorliggend parkeerbeleidsplan.

5. Parkeren en bouwen

In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze het parkeren wordt georganiseerd bij nieuwbouw. Het gaat hierbij overwegend over de realisering van specifieke voorzieningen. De beleidslijn voor het realiseren van nieuwe wijken is in hoofdstuk 4 opgenomen, maar kent uiteraard enige overlap met de inhoud van dit hoofdstuk. In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze de parkeernormering is bepaald en hoe hiermee wordt omgegaan.

5.1 Aanleiding parkeernormensystematiek

De aanleiding voor het opstellen van de parkeernormensystematiek is driedelig:

1. In de huidige situatie heeft de gemeente geen vastgestelde beleidsregels voor het toepassen van parkeernormen;
2. De wetgeving op gebied van de Ruimtelijke Ordening is gewijzigd;
3. Er is behoefte aan eenduidige toepassing van parkeernormen in de gemeente.

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijkertijd is de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Met de komst van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet het onderwerp parkeren geregeld worden in de (nieuwe) bestemmingsplannen. Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Hiermee is de grondslag voor het opnemen van stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening komen te vervallen.

Deze wetswijziging heeft de volgende gevolgen voor bestaande- en nieuwe bestemmingsplannen:

1. Er is een overgangstermijn voor bestaande bestemmingsplannen tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor de bestaande bestemmingsplannen, kunnen deze niet meer als vangnet dienen en moeten deze (en met name de parkeernormenbepaling) zijn ondergebracht in het bestemmingsplan;
2. Wanneer de gemeenteraad op of na 29 november 2014 een nieuw bestemmingsplan vaststelt, treedt de nieuwe regeling direct in werking. De stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening kunnen dus al eerder hun werking verliezen. Dat kan al (ruim) eerder dan 1 juli 2018 het geval zijn;
3. Op korte termijn is extra aandacht nodig voor ontwerpbestemmingsplannen die nu in procedure zijn of binnenkort in procedure gaan. Wanneer deze namelijk definitief worden vastgesteld, zijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening per direct niet meer van toepassing. Dit betekent dat op korte termijn moet worden bekeken of deze ontwerpbestemmingsplannen nog moeten worden aangepast, vóór ze definitief worden vastgesteld.

Het parkeren in de bestemmingsplannen kan geregeld worden op twee manieren:

1. Door middel van een paraplu-bestemmingsplan;
2. Door in de bestemmingsplan voorschriften op te nemen dat voldaan moet worden aan 'voldoende parkeergelegenheid'.



Bij het bepalen van de hoogte van parkeernormen kan deze nota als uitgangspunt gebruikt worden.

In de huidige situatie wordt bij het gebruik van parkeernormen vaak 1 op 1 doorverwezen naar de CROW richtlijnen voor parkeernormen. De CROW normering is echter op meerdere manieren te interpreteren. Dit zorgt in de praktijk voor onduidelijkheid. Er is behoefte aan een regeling die eenduidig toegepast kan worden.

5.2 Visie op parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

Algemeen

- De parkeernormen in dit parkeerbeleidsplan zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkencijfers uit de meest recente CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 8 oktober 2012);
- De parkeernormen zijn ingedeeld in zeven hoofdcategorieën:
 - a. winkel en boodschappen;
 - b. sport, cultuur en ontspanning;
 - c. horeca en (verblijfs)recreatie;
 - d. gezondheid en (sociale) voorzieningen;
 - e. onderwijs;
 - f. wonen;
 - g. werken.

Hoogte parkeernormen

De hoogte van een parkeernorm is volgens de CROW richtlijn afhankelijk van twee factoren:

1. De stedelijkheidsgraad van het gebied waarvoor de parkeernormen gelden;
2. De ligging van het gebied.

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de parkeernorm. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, 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 kencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar 5 verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk tot zeer sterk stedelijk).

De mate van stedelijkheid is in de CROW systematiek enkel gebaseerd op de omgevingadressendichtheid van het CBS. De omgevingadressendichtheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.

Volgens de meest recente cijfers van het CBS bedraagt de omgevingadressendichtheid van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude 590 omgevingsadressen per km² (bron: CBS: demografische kerncijfers per gemeente 2014). Wordt specifiek gekeken naar Halfweg-zuid dan bedraagt de omgevingsadressendichtheid 868 adressen per km². De gemeente en de kern Halfweg worden daarmee in eerste instantie getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km²). Echter, deze standaard methode houdt geen rekening met het vele groen en water in de gemeente dat de rekenkundige omgevingsadressendichtheid aanzienlijk verlaagt. En ook niet met de bijzondere ligging van Halfweg aan de rand van Amsterdam en eveneens dicht bij Haarlem. Ook de aanwezigheid van een treinstation met directe verbindingen naar Amsterdam en Haarlem

draagt er toe bij dat Halfweg feitelijk kenmerken bevat behorende bij een hogere categorie stedelijkheidsgraad.

Bij het vaststellen van parkeernormen voor ruimtelijke ontwikkelingen in Halfweg is in het recente verleden dan ook besloten om met een parkeernorm te werken die hoort bij sterk stedelijk gebieden. Door uit te gaan van een ligging van Halfweg-zuid in sterk stedelijk gebied, wordt een stringent parkeerbeleid gevoerd welke rekening houdt met de goede bereikbaarheid van voorzieningen met OV en fiets en daarmee samenhangend een lagere behoefte aan het bezit van een auto. Deze beleidsrichting wordt ook voor dit parkeerbeleidsplan gehanteerd.

Ligging van het gebied

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 kencijfers 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 overloopgebied, 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.

In bijlage 1 is een overzichtkaart met daarop de grenzen van de bebouwde kommen in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude opgenomen.

Keuze hoogte parkeernormen

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). De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is bij eerdere ruimtelijke ontwikkelingen uitgegaan van de minimale parkeernorm. Dit mede gelet op de ligging van Halfweg nabij een veelheid van voorzieningen op korte afstand en de aanwezigheid van een treinstation met directe verbindingen naar Amsterdam en Haarlem. Bij het toepassen van de parkeernormen wordt daarom ook in deze parkeernormennota uitgegaan van enkel de minimumwaarde.

In bijlage 2 zijn de parkeernormen voor Halfweg Zuid opgenomen.



5.3 **Aanvullende uitgangspunten parkeernormen-systematiek**

Parkeren op eigen terrein

Algemeen uitgangspunt is dat een ruimtelijk initiatief op eigen terrein kan voldoen aan de parkeervraag. Aan de maatvoering en uitvoering van parkeervoorzieningen worden eisen gesteld. Deze eisen staan in het boekwerk ASVV 2012 (CROW, december 2012). Het ASVV bevat (technische) gegevens over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen.

Bezoekersparkeren

Bij de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen is altijd 0,3 parkeerplaats per appartement/woning. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen moet op eigen terrein/plangebied worden aangelegd. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen moet altijd voor het openbaar verkeer toegankelijk zijn. De bezoekers-parkeerplaatsen mogen zich dus niet in een afgesloten parkeergarage, achter een hekwerk of slagboom bevinden.

Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij parkeren op eigen terrein is er geen mogelijkheid tot vrije uitwisseling met bijvoorbeeld bezoekers van de burens, laat staan dubbelgebruik van verschillende functies op de betreffende plaatsen. Daarnaast geldt dat parkeervoorzieningen op eigen terrein niet altijd als zodanig worden gebruikt. In de praktijk blijkt bijvoorbeeld dat garages naast woningen (vaak) een andere bestemming hebben gekregen (opslag, bijkeuken, slaapkamer of kantoor). Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein worden daarom correctiefactoren toegepast. In de onderstaande tabel zijn de berekeningsaantallen voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen opgenomen.

Parkeervoorzieningen op eigen terrein	Theoretisch aantal parkeerplaatsen	Berekeningsaantal	Resteert in openbare ruimte	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0.8	0.2	Oprit is minimaal 5.0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1.0	1.0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1.7	0.3	Oprit is minimaal 4.5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0.4	0.6	
Garagebox (niet bij woning)	2	0.5	0.5	
Garage met enkele oprit	2	1.0	1.0	Oprit is minimaal 5.0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1.3	1.7	
Garage met dubbele oprit	3	1.8	1.2	Oprit is minimaal 4.5 meter breed

Tabel 1: Correctiefactoren parkeervoorzieningen op eigen terrein (Bron: CROW publicatie 317)

Aanwezigheidspercentages

Wanneer twee (of meerdere) functies gebruik maken van dezelfde parkeervoorziening(en) is het niet (altijd) noodzakelijk om de som van het aantal parkeerplaatsen van de verschillende functies aan te leggen. Vaak kan gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden. De mate waarin gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen kan plaatsvinden, is afhankelijk van in hoeverre de gecombineerde parkeervraag van de verschillende functies in tijd gezien samenvalt.

In de onderstaande tabel zijn per functie aanwezigheidspercentages naar dagdeel/tijdstip vermeld. Hiermee kan de maatgevende gecombineerde parkeervraag van verschillende functies bepaald worden. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit de CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.



	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
verpleeg-/verzorgingstehuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%

Tabel 2: aanwezigheidspercentages (Bron: CROW publicatie 317)

Toepassingsbereik parkeernormen

De parkeernormen dienen als uitgangspunt bij het bepalen van de hoogte van de parkeerbehoefte in bestemmingsplannen. Daarnaast dienen de parkeernormen als toetsingskader bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Niet vergunningplichtige bouwplannen of functieveranderingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden.

Een bijzondere situatie doet zich voor bij de aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis. In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven die weinig tot geen bezoekers en/of werknemers hebben. De parkeergevolgen zijn daarom meestal verwaarloosbaar. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in de woonwijk waar overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit parkeerplaatsen.

In bestemmingsplannen worden aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis (vaak) ook niet uitgesloten, en is (in de meeste situaties) een omgevingsvergunning niet nodig. In zijn algemeenheid geldt daarom dat wanneer voor het uitoefenen van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis geen omgevingsvergunning noodzakelijk is, de parkeernormen zoals gepresenteerd in bijlage 2 ook niet van toepassing zijn. In alle andere situaties waarvoor wel een omgevingsvergunning nodig is, zijn de parkeernormen uit bijlage 2 wel van toepassing.

Overgangsregeling

De parkeernormen 2016 treden na vaststelling door de Gemeenteraad en de bekendmaking daarvan in het Gemeenteblad in werking. Voor de bouwplannen aan de Mientekade met in totaal 72 voorgeschreven (en 84 te realiseren) parkeerplaatsen en aan de Amsterdamsestraatweg met in totaal 26 voorgeschreven (en 29 te realiseren) parkeerplaatsen, heeft reeds (ontwerp)besluitvorming plaats gevonden waarbij de Crow-parkeernormen naar onderscheiden woningtypen zijn toegepast. Voor bei-

de bouwplannen geldt dat ten aanzien van de stedelijkheidsgraad is uitgegaan van sterk stedelijk gebied en derhalve blijven de in de bedoelde (ontwerp)besluiten vastgestelde aantal parkeerplaatsen onverkort van toepassing. Voor alle overige ruimtelijke initiatieven waarvan de parkeertoets ná de vaststelling en bekendmaking van de parkeernormennota plaatsvindt, geldt de parkeernormen 2016 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.

5.4 Toepassen parkeernormensystematiek

In deze paragraaf is de toepassing van de parkeernormen nader uitgelegd. Het toepassen van de parkeernormen volgt de methodiek zoals beschreven in de CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

Bij de beoordeling van een aanvraag van een omgevingsvergunning worden de parkeernormen in vijf stappen toegepast:

- stap 1: ruimtelijk initiatief;
- stap 2: parkeerbehoefte;
- stap 3: maatgevende parkeerbehoefte;
- stap 4: parkeereis;
- stap 5: parkeersaldo.

Ruimtelijk initiatief (stap 1)

Het proces van de toepassing van de parkeernormennota start met een bouwplan. De initiatiefnemer moet aantonen:

- welke parkeerbehoefte de ontwikkeling genereert;
- hoeveel parkeerplaatsen moeten worden aangelegd;
- de wijze waarop in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

Parkeerbehoefte (stap 2)

De parkeerbehoefte wordt bepaald door (per functieonderdeel) de aard en omvang van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de parkeernormen uit bijlage 2. De parkeerbehoefte per functie (onderdeel) wordt afgerond op 1 cijfer achter de komma.

Bij functiewijzigingen en/of functie-uitbreidingen hoeft alleen de parkeerbehoefte berekend te worden voor het gedeelte dat wijzigt en/of uitgebreid wordt. De parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen (per functieonderdeel) van een bouwplan.

Maatgevende parkeerbehoefte (stap 3)

De maatgevende parkeerbehoefte is het moment met de hoogste gesommeerde parkeerbelasting van alle aanwezige functies (onderdelen) op basis van de aanwezigheidspercentages die vermeld staan in tabel 3 op pagina 30. De maatgevende parkeerbehoefte wordt afgerond op één cijfer achter de komma.

Om (later) te kunnen beoordelen of het ruimtelijk initiatief voldoende parkeerplaatsen realiseert die openbaar toegankelijk zijn ten behoeve van bezoekers, wordt bij de functiegroep wonen de maatgevende parkeerbehoefte uitgesplitst naar:

- bewoners parkeerplaatsen;
- bezoekers parkeerplaatsen.

Voorlopige parkeereis (stap 4)



De parkeereis wordt (naar boven) afgerond op hele getallen. In de meeste situaties zal de parkeereis gelijk zijn aan de maatgevende parkeerbehoefte. In de onderstaande situaties is dit anders:

1. bij een overschot aan parkeercapaciteit op eigen terrein;
2. bij vervangende nieuwbouw.

De maatgevende parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen van een bouwplan, waarbij rekening gehouden wordt met eventueel dubbel gebruik van de parkeerplaatsen.

De parkeereis is het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen van een bouwplan, waarbij rekening gehouden is met een eventueel overschot aan parkeerplaatsen op eigen terrein en/of saldering van de bestaande parkeereis.

Overschot parkeercapaciteit op eigen terrein

In de huidige situatie kan al sprake zijn van een overschot (of tekort) aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Door middel van een parkeerbalans kan de initiatiefnemer aantonen dat sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. De parkeerbalans bestaat uit:

- parkeereis van de bestaande functie(s);
- aantal beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein.

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein die zijn opgenomen in tabel 2 op pagina 29. Als de parkeercapaciteit op eigen terrein groter is dan de huidige parkeereis is sprake van een overschot van parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen mag in mindering gebracht worden op de maatgevende parkeerbehoefte. Een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie hoeft bij de verdere planontwikkeling niet gecompenseerd te worden.

Salderen bestaande parkeereis

Bij vervangende nieuwbouw geldt dat slechts rekening moet worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het bouwplan, ten opzichte van de reeds bestaande parkeerbehoefte van de te slopen bebouwing. Dit betekent dat een eventueel bestaand tekort als regel buiten beschouwing kan worden gelaten. Een uitzondering op deze hoofdregel doet zich voor als het bestaande tekort aan parkeergelegenheid zich als direct gevolg van het bouwplan op méér dagen dan voorheen voordoet. In de praktijk betekent dit dat bij vervangende nieuwbouw de bestaande parkeereis in mindering op de toekomstige parkeereis van het bouwplan gebracht mag worden.

Parkeereis (stap 5)

Het aantal parkeerplaatsen dat voor een ruimtelijke ontwikkeling op eigen terrein moet worden aangelegd dient (minimaal) gelijk te zijn aan de parkeereis. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet net als bij de vorige stap rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Wanneer sprake is van een positief parkeersaldo (parkeeraanbod > parkeereis) kan een positief parkeeradvies worden afgegeven. Als het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt lager is dan de definitieve parkeereis zal de initiatiefnemer in eerste instantie moeten bekijken of door een optimalisatie van het plan (minder bouwvolume en/of aanleg meer parkeerplaatsen) alsnog aan de parkeereis kan worden voldaan.

Als blijkt dat redelijkerwijs geen aanpassingen (meer) mogelijk zijn dan zijn in bepaalde situaties ontheffingsmogelijkheden beschikbaar. Deze worden in de volgende paragraaf beschreven.

5.5 **Ontheffingsmogelijkheden**

Wanneer een bouwplan niet kan voorzien in de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein, dient eerst gekeken te worden naar de mogelijkheden om het bouwplan (volume en/of aantal parkeerplaatsen) aan te passen. Er kunnen echter ook redenen zijn waarom een initiatiefnemer de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein niet (of onvoldoende) kan realiseren, bijvoorbeeld wanneer vanwege de ligging/situering van de ontwikkellocatie niet mogelijk is de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen van de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Er kan ontheffing verleend worden in de volgende situaties:

1. Bij kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen;
2. Alternatieve parkeercapaciteit;
3. Voldoende rest parkeercapaciteit openbare ruimte;

Bij kleinschalige ontwikkelingen waar de parkeerbehoefte maximaal 3 parkeerplaatsen bedraagt, kan het College van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen om deze (maximaal) 3 parkeerplaatsen niet aan te hoeven leggen.

Wanneer de initiatiefnemer over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie kan beschikken, kan ontheffing van de (definitieve) parkeereis verleend worden. Er moet dan wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- de initiatiefnemer realiseert binnen acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie voldoende parkeerplaatsen die ten tijde van het in gebruik nemen van het ruimtelijk initiatief beschikbaar zijn;
- van de parkeerplaatsen zoals hierboven bedoeld moet minimaal 0,3 parkeerplaats per appartement/studio en/of woning openbaar toegankelijk zijn in verband met parkeren voor bezoekers van de bewoners.

De indicatieve loopafstanden tussen parkeervoorzieningen en verschillende functies zijn als volgt.

- Wonen: 100 meter
- Winkelen: 100 – 500 meter
- Werken: 200 – 500 meter
- Ontspanning: 100 meter
- Gezondheidszorg: 100 meter
- Onderwijs: 100 meter

Wanneer in de openbare ruimte voldoende rest parkeercapaciteit beschikbaar is, kan ontheffing van de parkeereis worden verleend. Om aan te tonen dat in de openbare ruimte voldoende restparkeercapaciteit beschikbaar is dient de initiatiefnemer door een onafhankelijk parkeeradviseur een aantal parkeerdrukmetingen uit te laten voeren. Uitgangspunten voor de parkeerdrukmetingen zijn:

- de parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd door een onafhankelijk parkeeradviseur;
- het onderzoeksgebied ligt binnen een acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie conform voornoemde tabel;

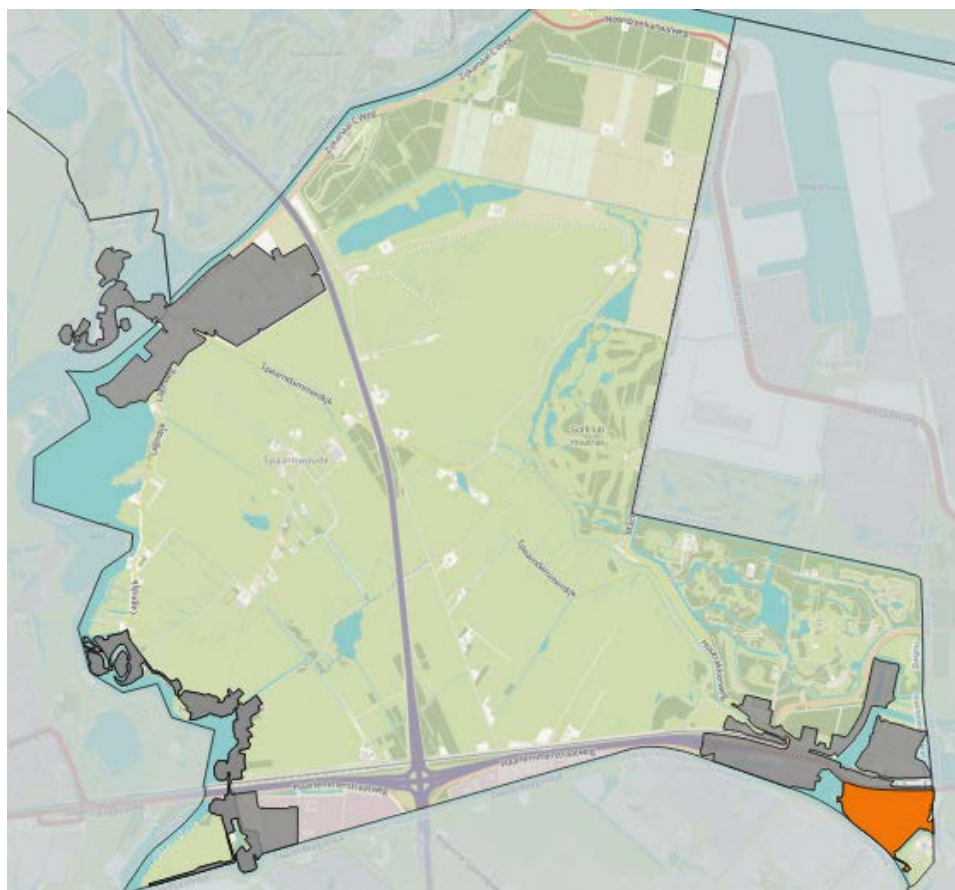




- de parkeerdrukmeting wordt minimaal op een werkdag (dinsdag of donderdag) en zaterdag, telkens op de maatgevende momenten van de betreffende functies, uitgevoerd;
- de algehele parkeerdruk op de maatgevende dagen/tijdstippen mag na toevoeging van de extra parkeervraag op de maatgevende tijdstippen niet hoger worden dan 85%;
- de kosten voor het uitvoeren van de parkeerdrukmetingen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Gezien de landelijke ervaring wordt niet overgegaan tot de instelling van een parkeerfonds, dat gevoed wordt uit opbrengsten van ondernemers of projectontwikkelaars die niet aan de parkeernormen kunnen voldoen. De verplichtingen hieruit voor een gemeente, het realiseren binnen een bepaalde termijn van de parkeerplaatsen waarvoor is betaald, blijken vaak niet of moeilijk na te komen. Ook is het niet altijd mogelijk om wel aangelegde parkeerplaatsen toe te delen aan een specifieke ontwikkeling. Daardoor kan een nagekomen aanlegverplichting soms niet goed aangetoond worden.

Als er sprake is van een mogelijke vrijstelling van parkeernormen, moet door het college per geval een principiële keuze gemaakt worden of al dan niet moet worden meegewerkt aan het initiatief tot nieuwbouw of uitbreiding van bestaande bebouwing. Het college van Burgemeester en wethouders kan in specifieke gevallen besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis, als het algemene maatschappelijke belang van de realisatie van het ruimtelijk initiatief zwaarder weegt dan de (mogelijke) parkeergevolgen.

Bijlage 1: Overzichtskaart begrenzing Halfweg-zuid en overige kernen



-  Grenzen bebouwde kom Halfweg Zuid (bron: Top10NL)
-  Grenzen bebouwde kom overige kernen gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (bron: Top10NL). Voor deze kernen dienen nog parkeernormen vastgesteld te worden.



Bijlage 2: Parkeernormen Halfweg-zuid

In deze bijlage staan de CROW parkeercijfers vermeld voor de meest voorkomende voorzieningen. Mocht een bouwplan betrekking hebben op een voorziening die niet is opgenomen in de onderstaande lijst dan wordt doorverwezen naar de CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' d.d. oktober 2012. Uitgangspunt is hierbij het hanteren van de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en het toepassen van de minimumwaarde van de parkeernorm.

WONEN

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Koop, vrijstaand	per woning	1,7
Koop, twee-onder-een-kap	per woning	1,6
Koop, tussen/hoek	per woning	1,4
Koop, etage, duur	per woning	1,5
Koop, etage, midden	per woning	1,3
Koop, etage, goedkoop	per woning	1,1
Huurhuis, vrije sector	per woning	1,4
Huurhuis, sociale huur	per woning	1,1
Huur, etage, duur	per woning	1,3
Huur, etage, midden/goedkoop	Per woning	0,9
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	per kamer	0,6
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	per kamer	0,2
Aanleunwoning en serviceflat	Per woning	0,9

WERKEN

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
bedrijf arbeidsextensief/bezoekers extensief	100 m ² bvo	0,7
bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief	100 m ² bvo	1,9
bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,3
kantoor (met baliefunctie)	100 m ² bvo	2,0
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	1,4
showroom	100 m ² bvo	1,2

BOODSCHAPPEN EN WINKELN

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
detailhandel ¹	100 m ² bvo	2,7
bouwmarkt	100 m ² bvo	2,0
bruin- en witgoedzaken	100 m ² bvo	6,6
Buurtsupermarkt	100 m ² bvo	2,4
Discountsupermarkt	100 m ² bvo	5,5
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100 m ² bvo	4,4
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m ² bvo	3,9
kringloopwinkel	100 m ² bvo	1,4
groen-, tuincentrum ²	100 m ² bvo	2,3
weekmarkt	m ¹ kraam	0,15
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m ² bvo	1,4

¹ voor detailhandel is de parkeernorm van een buurt- en dorpscentrum aangehouden

² gemiddelde van de parkeernormen van een groen- en een tuincentrum

HORECA EN VERBLIJFSRECREATIE

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
bed en breakfast	per kamer	0,8
café, bar, cafetaria	100 m ² bvo	5,0
discotheek	100 m ² bvo	16,4
hotel ³	per 10 kamers	5,1
restaurant	100 m ² bvo	12,0

GEZONDHEID EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
apotheek	per apotheek	2,9
consultatiebureau ⁴	per behandelkamer	1,7
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,5
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,9
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,7
hospice ⁵	100 m ² bvo	1,6
religiegebouw	per zitplaats	0,1
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,1

ONDERWIJS

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
avondonderwijs	per 10 studenten	5,0
basisschool ⁶	per leslokaal	0,5
kinderdagverblijf/peuterspeelzaal/crèche	100 m ² bvo	1,1
middelbare school	per 100 leerlingen	3,3

SPORT CULTUUR EN ONTSPANNING

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
bibliotheek	100 m ² bvo	0,8
biljart-/snookercentrum	per speeltafel	1,1
bioscoop/theater/filmhuis ⁷	100 m ² bvo	8,4
bowlingcentrum	per bowlingbaan	2,3
dansstudio	100 m ² bvo	4,9
kinderboerderij	per gemiddelde boerderij	22,5
fitnesscentrum/-studio/sportschool ⁸	100 m ² bvo	5,0
sauna/hammam	100 m ² bvo	6,1
sporthal/sportzaal ⁹	100 m ² bvo	2,4
sportveld	per ha netto terrein	13,0
squash-/tennisal ¹⁰	100 m ² bvo	1,5

³ gemiddelde van de parkeernormen van een 1* tot en met 5* hotel

⁴ gemiddelde van de parkeernormen van een consultatiebureau en een consultatiebureau voor ouderen

⁵ bij de functie hospice zijn de parkeernormen van een ziekenhuis aangehouden

⁶ exclusief halen en brengen schoolkinderen

⁷ gemiddelde parkeernorm van de afzonderlijke parkeernormen voor een bioscoop, filmhuis en theater

⁸ gemiddelde parkeernorm van de afzonderlijke parkeernormen voor een fitnesscentrum, -studio en sportschool

⁹ gemiddelde parkeernorm van een sporthal en sportzaal

¹⁰ gemiddelde parkeernorm van een squash- en tennisal



BVA
verkeersadviezen

Noordzeelaan 38-A, 8017 JW Zwolle
Postbus 40089, 8004 DB Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl | info@bvaverkeer.nl
KvK 0507 5530

vormgevers van mobiliteit

Vestigingen in Zwolle (BVA Verkeersadviezen), Rotterdam (Ligtermoet & Partners) en Leuven (Timenco)