

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.

Op 26 januari hebben wij u geïnformeerd middels een Raadsinformatiebrief met het verzoek om het concept Parkeerbeleid Halfweg Zuid te behandelen in de Raadsvergadering van dinsdag 29 maart 2016.

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 'sterk stedelijk gebied';
4. Akkoord te gaan met de zone in bovenstaand gebied: 'rest bebouwde kom';
5. Akkoord te gaan met hanteren van parkeernormering per functie;
6. 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 (zoals Mientekade en Amsterdamse Straatweg) waar al toetsing op de parkeereis heeft plaats gevonden (zie **Juridische aspecten**).

Stroomschema parkeerproblemen bestaande woonwijken (pag. 15, 16 en 17 parkeerbeleid)

De oorzaak van eventueel aanwezige parkeerproblemen kan driedelig 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. 27 en 28 parkeerbeleid)

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 (pag. 28 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 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.

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

Keuze hoogte parkeernormen (pag. 28 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). 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.

Parkeernormering 'Halfweg-Zuid'

Zie bijlage 2 van het parkeerbeleid.

Financiële aspecten

Voor het opstellen parkeerbeleid Halfweg Zuid is opdracht gegeven à € 9.850,- gefiatteerd door de Raad in de Raadsvergadering van 27 oktober 2015.

Juridische aspecten

Overgangsregeling (pag. 31 en 32 parkeerbeleid)

De parkeernormen 2016 treden na vaststelling door de gemeenteraad en de bekendmaking daarvan in het gemeenteblad in werking. Voor de planvorming Mientekade en Amsterdamsestraatweg heeft reeds een parkeertoets plaatsgevonden waarbij de CROW parkeernormen naar onderscheiden woningtype zijn toegepast. Ook hier voor geldt dat ten aanzien van stedelijkheidsgraad is uitgegaan van sterk stedelijk gebied.

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.

Communicatieve aspecten

Bij het opstellen van het parkeerbeleid is ook de Dorpsraad Halfweg, ondernemersvereniging Halfweg-Zwanenburg en gemeente Haarlemmermeer betrokken onder andere in verband met raakvlakken Zwanenburg.

Vervolgstappen

Na vaststelling van het 'Parkeerbeleid Halfweg Zuid' door u wordt het stuk gepubliceerd.

Voorstel

Het 'Parkeerbeleid Halfweg Zuid' vast te stellen.

Halfweg, 29 maart 2016
Burgemeester en wethouders van
Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
P.J. Heiligers, burgemeester
G.A. Koot, secretaris