

Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer

**Stappenplan parkeernormen
voor nieuwe ontwikkelingen**

**gemeente Haarlemmermeer
december 2013**

Inleiding

Visie op parkeren (Deltaplan Bereikbaarheid)

Met het parkeerbeleid uit het Deltaplan Bereikbaarheid (januari 2012) wil de gemeente de parkeerbehoefte faciliteren, maar wel binnen bepaalde grenzen. Parkeren voor een voorziening of functie moet bij die voorziening worden opgelost, zoveel mogelijk op eigen terrein of binnen de plangrenzen van een grootschalige ontwikkeling. Er moet voldoende parkeeraanbod gerealiseerd worden om de reguliere parkeervraag te kunnen faciliteren.

Het parkeren mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Het parkeerbeleid heeft tot doel:

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

In het Deltaplan Bereikbaarheid zijn in januari 2012 de parkeernormen voor Haarlemmermeer vastgesteld. De parkeernormen zijn gebaseerd op een landelijke richtlijn, uitgegeven door het CROW, "Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering", publicatie 182. Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Het CROW geeft zelf geen specifieke parkeernorm, maar een bandbreedte waarbinnen zich die norm zou moeten bevinden. De bepaling van de uiteindelijke norm is dus een aangelegenheid van de verantwoordelijke overheidsinstantie. Ook in Haarlemmermeer bepalen we zelf de parkeernorm binnen de bandbreedte. De gemeente Haarlemmermeer biedt met het stappenplan in het Deltaplan Bereikbaarheid een gereedschapskist waarmee op eenvoudige wijze de juiste bandbreedte van het CROW en van daaruit de gemeentelijke parkeernorm kan worden bepaald. Het beleid biedt de gemeente ook de mogelijkheid om indien gewenst de nodige flexibiliteit ten aanzien van het parkeeraanbod in de planvorming in te bouwen.

Uitgangspunt

Sinds de vaststelling van het Deltaplan Bereikbaarheid is er een nieuwe uitgave van het CROW uitgekomen, "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", publicatie 317. Deze uitgave is de aanleiding om de parkeernormen te actualiseren.

De actualisatie is uitgewerkt in dit Handboek parkeernormen Haarlemmermeer. Het is een eenduidig en voor iedere toetsers te gebruiken stappenplan om in vrijwel elke situatie te komen tot een gemeentelijke parkeernorm. Het handboek is op de hele gemeente van toepassing (met uitzondering van het gebied dat wordt beslagen door het bestemmingsplan Schiphol).

De landelijk geaccepteerde kencijfers uit CROW, publicatie 317, zijn ontstaan uit in de loop der jaren steeds meer fijn geslepen ervaringscijfers. Door gebruik te maken van deze kencijfers, weet iedereen dat er gewerkt wordt met goed onderbouwde parkeernormen.

Met de komst van publicatie 317 is er nogal wat veranderd. Niet alleen de hoogte van de uiteindelijke parkeernorm wordt hierdoor beïnvloed, maar vooral de toepasbaarheid van de richtlijnen is verbeterd. Het aantal functies is uitgebreid of nader uitgesplitst en de waarden van de bandbreedten zijn aangescherpt.

De gemeentelijke parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen, nieuwe uitbreidingen of herinrichtingen.

In bestaande situaties is uitgegaan van de normen die golden ten tijde van de realisering. Sindsdien is het autobezit en -gebruik echter toegenomen. In een aantal gevallen leidt dat tot knelpunten. De oplossing voor dit soort knelpunten wordt gezocht in maatwerk. Het is niet realistisch om die gevallen te vergelijken met huidige parkeernormen. In plaats daarvan moeten er oplossingen komen, die gebaseerd zijn op onderzoek van de bestaande situatie.

Gemiddeld elke drie tot vier jaar wordt de set parkeerkencijfers door het CROW geüpdatet. Wanneer de volgende update plaatsvindt, wordt dit handboek waar nodig herzien en de toepasbaarheid van de landelijke kencijfers in

Haarlemmermeer getoetst. Gezien het relatief zeer hoge autobezit en –gebruik in de gemeente, wordt in principe gekozen voor de maximale waarde van de bandbreedte, behalve in specifieke situaties, waarin een lagere norm realistischer is (zie Factoren die de parkeervraag beïnvloeden, blz. 4).

Bestemmingsplannen of andere bestuurlijke besluiten over parkeernormen

In enkele specifieke gevallen is er bestuurlijk besloten tot het vaststellen van parkeernormen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn in bestemmingsplannen of stedenbouwkundige ontwerpen. Dit is onwenselijk, omdat er daardoor in de toekomst niet kan worden ingespeeld op mobiliteitsontwikkelingen.

Er zullen daarom bij nieuwe plannen geen parkeernormen meer separaat vastgelegd worden. In plaats daarvan wordt verwezen naar dit handboek.

Als parkeernormen wel bestuurlijk zijn vastgelegd, dan gelden de stappen 1 en 2 in dit handboek niet voor het betreffende gebied.

Schiphol

De luchthaven Schiphol is een dermate afwijkend gebied, met eigen, unieke bereikbaarheidskenmerken, kan de reguliere parkeermethodiek (die ontwikkeld is voor min of meer standaard situaties) hier niet goed gebruikt worden. Delen van dit handboek gelden daarom niet voor het gebied dat behoort tot het vigerende Bestemmingsplan Schiphol. In dit bestemmingsplan zijn daarom wel parkeernormen vastgelegd.

In het Bestemmingsplan Schiphol zijn parkeernormen opgenomen. De stappen 1 en 2 gelden daarom niet voor dit gebied.

Factoren die parkeervraag beïnvloeden

Er zijn diverse factoren die van invloed zijn op de parkeervraag. De bereikbaarheidskenmerken van een locatie bepalen in welke van de door het CROW aangeboden bandbreedtes de parkeernorm zich bevindt.

De specifieke eigenschappen van locaties en de mobiliteitskenmerken van de gebruiker of bezoeker bepalen de plaats op die bandbreedte: de uiteindelijke parkeernorm. Tenslotte wordt het uiteindelijk aantal aan te leggen parkeerplaatsen bepaald, rekening houdend met dubbelgebruik van die parkeerplaatsen en de aanwezigheid van eventuele parkeerplaatsen op eigen terrein.

Indien er sprake is van functies waarvoor parkeernorm niet kan worden vastgesteld aan de hand van de parkeercijfers van het CROW, dan moet maatwerk alsnog leiden tot een parkeernorm.

Bereikbaarheidskenmerken

Rekening gehouden moet worden met onder meer de bereikbaarheidskenmerken van een locatie:

- ligging ten opzichte van het centrum;
- mate van stedelijkheid.

Daarnaast zijn er combinaties van functies (dubbelgebruik van parkeerplaatsen) of specifieke eigenschappen van functies of locaties, zoals de aanwezigheid van parkeergelegenheid op eigen terrein.

De landelijke richtlijnen uit “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie”, geven voor verschillende functies een bandbreedte waarbinnen de gemeente Haarlemmermeer de parkeernorm vaststelt. Afhankelijk van de omgeving kan die bandbreedte variëren. Dat geldt ook voor de positie binnen die bandbreedte. Het is dus niet zo dat overal dezelfde parkeernormen gelden.

Om de positie op de bandbreedte te bepalen: hoge parkeernorm, middenhoge norm of lage norm, hanteert Haarlemmermeer een extra bereikbaarheidskenmerk van de locatie (de eventuele invloed van een halte van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en een tweetal mobiliteitskenmerken van de doelgroep op wie de parkeerplaats gericht is.

Mobiliteitskenmerken

Bij mobiliteitskenmerken van de gebruikers of bezoekers kan men denken aan bedrijven die aan het personeel openbaar vervoerabonnementen verstrekken, of aan functies die zijn gericht op bijvoorbeeld studenten (Studenten OV-kaarten, dus minder auto's).

Dubbelgebruik

Tenslotte wordt in alle parkeerberekeningen rekening gehouden met mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Verschillende functies pieken vaak op verschillende momenten in hun parkeervraag. Parkeerplaatsen die in de nabijheid van verschillende functies liggen, kunnen daardoor voor beide functies worden gebruikt. Hierdoor kan het totaal aantal parkeerplaatsen (de maatgevende parkeervraag) lager zijn dan volgt uit de theoretische vraag van alle functies bij elkaar opgeteld.

Stap 1. Het bepalen van de CROW-bandbreedte

Om de juiste CROW-bandbreedte te bepalen is kennis nodig omtrent de locatie waarvoor een parkeernorm wordt gevraagd: welke *functie*, wat is de *ligging ten opzichte van het centrum*, en welke *mate van stedelijkheid* kent de locatie? De functie is tevoren bekend (bijvoorbeeld een woning, een loods of een kantoor). Met deze stap worden 'centrumligging' en 'stedelijkheidsgraad' bepaald en kan de juiste bandbreedte uit de tabel worden afgelezen.

Functie

De tabellen van het CROW (publicatie 317) geven voor vele verschillende functies in een deeltabel de betreffende parkeerkcijfers. De meeste functies spreken voor zichzelf.

Uitzondering is de functie 'wonen'. Hier wordt onderscheid gemaakt in diverse typen woningen. Bij de etagewoningen (flats, appartementen) wordt een extra onderscheid gemaakt in 'etagewoning duur', 'etagewoning midden' en 'etagewoning goedkoop'. Dit geldt voor zowel koop- als huurwoningen.

Omdat die begrippen ruimte voor discussie open laten, definieert de gemeente de begrippen 'duur', 'midden' en 'goedkoop'.

Etagewoningen koop:

- is de verkoopprijs van de woning minder dan € 183.843,- dan gelden de kencijfers voor goedkope etagewoningen;
- tussen € 183.843,- en € 300.000,- gelden de kencijfers voor midden-dure etagewoningen;
- boven € 300.000,- gelden de kencijfers voor dure etagewoningen.

Etagewoningen huur:

- is de huur van de woning minder dan € 900,- per maand, dan gelden de kencijfers voor goedkope en midden-dure etagewoningen;
- boven € 900,- per maand gelden de kencijfers voor dure etagewoningen.

De grenswaarden tussen de verschillende categorieën zijn ontleend aan de gemeentelijke Woonvisie. Met het wijzigen van de waarden in de Woonvisie, schuiven de grenswaarden voor woningen mee.

Centrumligging

Uit parkeerstudies blijkt dat functies in het centrum van een stad of dorp een lagere parkeervraag hebben dan dezelfde functies elders. Dit komt door het aanbod en kwaliteit van andere vervoerswijzen. Op een locatie buiten het centrum zijn aanbod en kwaliteit van de voorzieningen voor fietsers en het openbaar vervoer veelal slechter. Daardoor komen gebruikers eerder met de auto. De parkeervraag is daardoor hoger.

De mate van centrumligging wordt door het CROW uitgedrukt in 'stedelijke zone'. Er zijn vier stedelijke zones te onderscheiden:

- centrum;
- schil centrum;
- rest bebouwde kom
- buitengebied.

De grenzen van de stedelijke zones worden bepaald door de definitie van de schil van een centrum. Hiervoor geldt de volgende definitie:

De schil van het centrum loopt vanaf de grens van het centrum (het gebied waar de centrumfuncties zich bevinden) tot en met de grens die gevormd wordt door de maximaal geaccepteerde loopafstand tot de rand van het centrum.

De maximaal geaccepteerde loopafstand is de afstand die men bereid is te lopen van de geparkeerde auto naar de voorziening. Deze afstand hangt af van de parkeerduur: hoe langer men parkeert, hoe verder men bereid is te lopen.

Ook de aantrekkelijkheid van de looproute kan een rol spelen, maar dit is alleen het geval voor loopafstanden tussen de 400 en 600 meter. In Haarlemmermeer zijn er echter geen schil centrum-gebieden die binnen deze afstanden vallen. De winkelcentra Hoofddorp Winkelstad, Nieuw-Vennep Centrum (Symfonie) en Nieuw-Vennep

Getsewoud zijn in Haarlemmermeer de enige winkelcentra met een centrumfunctie in de zin van de rekenmethode van het CROW. Wel is SugarCity meegenomen, omdat dit centrum zich tegen de grens van Haarlemmermeer bevindt.

De maximaal geaccepteerde loopafstand wordt berekend met de berekeningsmethode van het CROW. De gevonden maximale loopafstand wordt hemelsbreed toegepast.

Rondom centrumfuncties hangt de (gemiddelde) parkeerduur samen met het verzorgingsniveau. Hoe groter het verzorgingsgebied, hoe langer de gemiddelde verblijfsduur, en hoe langer ook de gemiddelde parkeerduur.

De maximaal acceptabele loopafstanden¹ rondom de verschillende centra in Haarlemmermeer zijn:

Centrum	Grootte gebied schil centrum
Hoofddorp Winkelstad	300 meter
Nieuw-Vennep Centrum	200 meter
Nieuw-Vennep Getsewoud	200 meter
SugarCity	300 meter

De centra in Haarlemmermeer staan aangegeven op de Stedelijkheidskaart (zie verderop).

Indien er in, of rondom de in de tabel genoemde winkelcentra een te hoge parkeerdruk ontstaat, kunnen maatregelen genomen worden. Als er geen sprake is van een te hoge parkeerdruk, wordt geen parkeerregulering ingesteld.

Onderbouwing van de bepaling van de centrumligging

In CROW-publicatie 317 wordt het kenmerk "liggend in het centrum" alleen in steden of dorpen met meer dan 20.000 inwoners toegepast. In Haarlemmermeer komen daarmee alleen Nieuw-Vennep (ruim 31.000 inwoners in 2013) en Hoofddorp (ruim 73.000 inwoners in 2013) in aanmerking voor winkel(centra) in een centrumligging.

In Nieuw-Vennep liggen twee winkelcentra met een vrijwel gelijkwaardig aanbod en verzorgingsgebied dat Nieuw-Vennep overstijgt: De Symfonie en Getsewoud. Beide gelden daarom als hoofdwinkelcentrum, maar kennen het verzorgingsniveau van een streekverzorgend centrum.

Hoewel enkele wijkwinkelcentra in Hoofddorp een vergelijkbaar winkelaanbod hebben als de centra in Nieuw-Vennep, zijn deze centra veel minder als streekverzorgend aan te merken. Zij zijn daarom niet als hoofdwinkelcentrum opgenomen.

De ontwikkeling van het regionaal verzorgende centrum SugarCity in Halfweg ligt niet Haarlemmermeer, maar aan de Ringvaart tegenover Zwanenburg. Vanwege de langzaam verkeersbrug tussen SugarCity en Zwanenburg, zal de parkeerdruk in Zwanenburg mogelijk toenemen. Daarom wordt SugarCity ook meegenomen.

¹ De bepaling van de maximaal geaccepteerde loopafstanden in Haarlemmermeer is gebaseerd op de methodiek volgens de ASVV 2004 – Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (CROW).

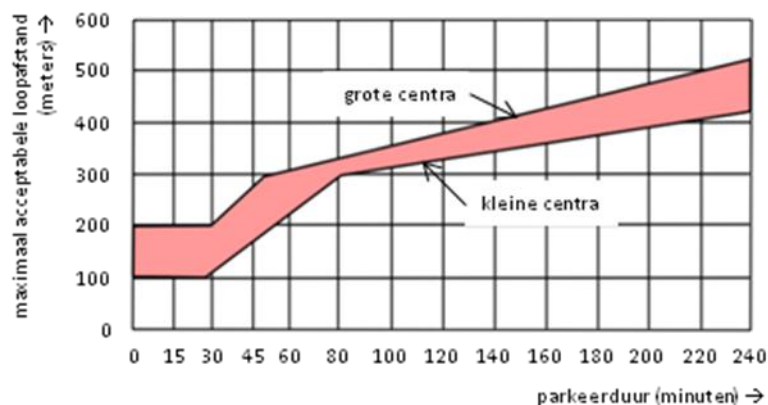
De onderstaande tabel is gebaseerd op landelijke cijfers en geeft de relatie tussen verzorgingsniveau en gemiddelde parkeerduur voor alle Haarlemmermeerse winkelcentra en SugarCity (wanneer dit volledig ontwikkeld is):

Verzorgingsniveau	Gemiddelde parkeerduur (in minuten)			Verdeling p-duur	
	Weekdag	Koopavond	Zaterdag	klasse	%
Wijkwinkelcentrum <i>Wijkwinkelcentra spelen geen rol bij het criterium "centrumligging"</i>	24	25	33	< 0,5 u	78
				0,5 – 1 u	12
				1 – 2 u	10
				> 2 u	-
Streekverzorgend centrum <i>Nieuw-Vennep De Symfonie, Nieuw-Vennep Getsewoud</i>	35	36	40	< 0,5 u	50
				0,5 – 1 u	25
				1 – 2 u	19
				> 2 u	6
Regionaal verzorgend centrum <i>Hoofddorp Winkelstad, SugarCity, (Cruquius Plaza speelt geen rol bij het criterium "centrumligging")</i>	41	44	51	< 0,5 u	45
				0,5 – 1 u	25
				1 – 2 u	20
				> 2 u	10

Bron: CROW (ASVV2004, pag. 400 – 401)

Bij een parkeerduur tot 30 minuten is de maximaal geaccepteerde loopafstand 200 meter voor grote centra en 100 meter voor kleine centra. Bij een langere parkeerduur neemt de maximaal geaccepteerde loopafstand toe, tot maximaal 600 meter. Voor recreatief winkelen is men bereid om een langere afstand te lopen, dan bij boodschappen doen.

Voor de regionaal verzorgende centra (zie tabel) geldt in de onderstaande grafiek de lijn van grote centra. Voor de overige de lijn van kleine centra. Omdat de zaterdagen het drukst zijn, geldt de gemiddelde parkeerduur voor die dag.



Bron: CROW (ASVV2004, pag. 402)

Met behulp van deze grafiek en de relatie tussen parkeerduur en maximaal geaccepteerde loopafstand kan de grootte van de schil/overloopgebied voor de drie hoofdwinkelcentra en SugarCity worden bepaald.

Met de tabel kan, als het aantal bezoekers aan het centrum bekend is, bekeken worden hoeveel mensen lang en kort parkeren, om zo de bijdrage aan de parkeerdruk in te kunnen schatten. Dit gegeven kan gebruikt worden om nut en noodzaak voor bepaalde parkeerreguleringsmaatregelen in te schatten.

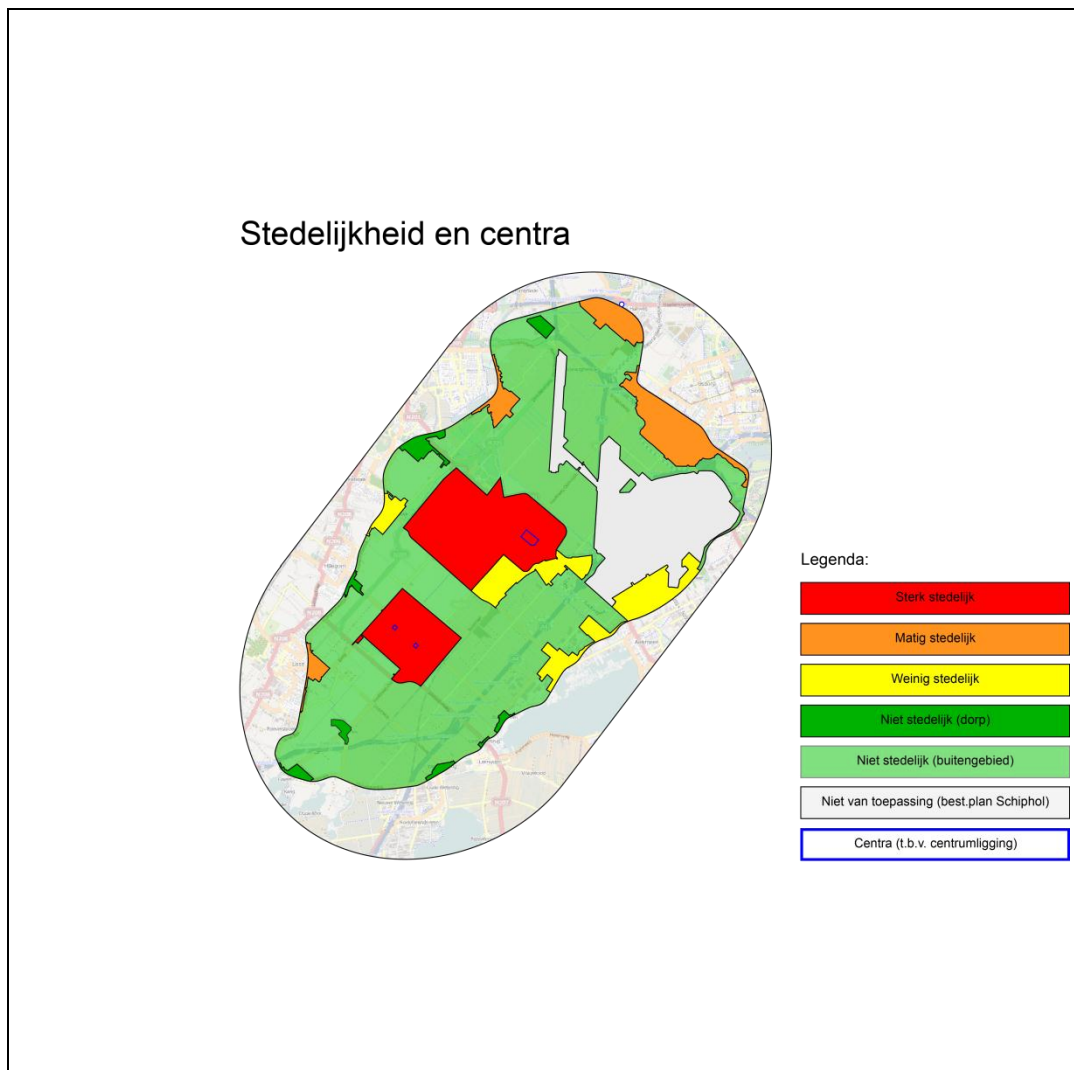
Stedelijkheidsgraad

Ongeacht de centrumligging, geldt dat in gebieden waar de functies goed bereikbaar zijn met de fiets en het openbaar vervoer, het relatieve aantal automobilisten lager zal zijn, dan op plekken waar de auto het enige alternatief is. In dergelijke gevallen hoeven er dus minder parkeerplaatsen gerealiseerd te worden.

Een goede maat voor de bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer, naast de centrumligging, is de stedelijkheidsgraad. Ook het CROW hanteert deze. In stedelijke gebieden is er meer openbaar vervoer en zijn de onderlinge afstanden kleiner waardoor ook de fiets een goed alternatief wordt.

De stedelijkheidsgraad wordt aan de hand van de "omgevingsadressen dichtheid" (OAD) bepaald en wordt ontleend aan het Centraal Bureau voor de Statistiek. De OAD geeft het aantal adressen per vierkante kilometer rondom een functie. In Haarlemmermeer wijzen we aan verschillende kernen een stedelijkheidsgraad toe op basis van het aantal gemiddeld aantal adressen per vierkante kilometer. Het CROW sluit hierop aan en onderscheidt zes stedelijkheidsgraden, waarvan er één niet in Haarlemmermeer voorkomt:

- Zeer sterk stedelijk (niet in Haarlemmermeer)
- Sterk Stedelijk
- Matig stedelijk
- Weinig stedelijk
- Niet stedelijk (binnen de bebouwde kom)
- Niet stedelijk (buitengebied)



Stedelijkheidskaart Haarlemmermeer

Toekomstige ontwikkelingen kunnen leiden tot aanpassing van de stedelijkheidskaart.

Bepalen van de juiste bandbreedte

Door in de tabellen van het CROW (publicatie 317) bij de betreffende functie op de verticale as de mate van stedelijkheid af te lezen en op de horizontale as de centrumligging, wordt de bandbreedte bepaald, die voor een functie op die locatie van toepassing is.

Vervolgens moet binnen die bandbreedte de parkeernorm worden gevonden.

Stap 2. Keuze binnen de bandbreedte

Het in de CROW-tabel aflezen van de combinatie van centrumligging en stedelijkheidsgraad levert een bandbreedte, waarbinnen de gemeente een parkeernorm kiest. In Stap 2 wordt die keuze binnen de bandbreedte bepaald.

Een locatie en de functie worden beoordeeld op een aantal zaken. Voor elk onderdeel wordt een aantal punten toegekend. Het aantal punten leidt vervolgens tot een plek binnen de bandbreedte. De plek binnen de bandbreedte geeft de parkeernorm. Uit de parkeernorm volgt vervolgens de maximale theoretische parkeervraag voor de functie of het gebied.

Invloedsgebied van halte van Hoogwaardig Openbaar Vervoer of treinstation

Nabijheid van een halte van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer of treinstation

Door de invloed van de mate van stedelijkheid op de parkeerkecijfers, wordt al rekening gehouden met de aanwezigheid van alternatieve vervoerwijzen. Het vervoerssucces van de Zuidtangent echter, heeft geleerd dat de aanwezigheid van echt HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) een extra stimulans geeft aan het gebruik van het openbaar vervoer. Een groter aantal mensen dat kiest voor HOV in plaats van de auto, betekent minder autogebruik, wat zich uiteindelijk vertaalt in een enigszins lager autobezit. Dit is aanleiding om de aanwezigheid van een HOV-halte mede de plek van de parkeernorm binnen de bandbreedte te laten bepalen. Hierbij geldt het Burgemeester Van Stamplein in Hoofddorp als een HOV-halte, gezien het belang als knooppunt/overstappunt van veel verschillende reguliere openbaar vervoerlijnen. In verband met de netwerkgedachte en de wens tot het stimuleren van ketenmobiliteit, wordt dit effect ook doorgetrokken naar de treinstations.

De locatie ligt op een werkelijke loopafstand van ...	Punten
0 – 400 meter van een HOV-halte of 0 – 700 meter van een treinstation	10
400 – 700 meter van een HOV-halte of 700 – 1200 meter van een treinstation	5
Meer dan 700 meter van een HOV-halte of meer dan 1200 meter van een treinstation	0

Uitgesloten functies

Niet voor alle functies is het zinvol een lagere parkeernorm te kiezen, ook al ligt het binnen de invloed van een HOV-halte of treinstation. Denk aan medische voorzieningen als een huisarts of een praktijk voor fysiotherapie. De doelgroep hiervan is vooral lokaal en maakt relatief veel gebruik van de auto of fiets en weinig van het openbaar vervoer. In de parkeernormtabel staat voor die specifieke gevallen dan geen norm opgenomen.

Mobiliteitskenmerken van gebruikers of bezoekers

Bedrijfsvervoerplan waarbij werknemers een abonnement of vergoeding voor het openbaar vervoer krijgen

Als werknemers gestimuleerd worden om met het openbaar vervoer naar hun werk te gaan, dan resulteert dit in een lagere parkeervraag en kan de parkeernorm naar beneden worden bijgesteld.

Werknemers van het bedrijf hebben, in kader van het vervoerplan, recht op ...	Punten
100% OV-vergoeding, ongeacht de woon-werkafstand	10
van 80 tot 100% OV-vergoeding, ongeacht de woon-werkafstand	5
minder dan 80% OV-vergoeding, ongeacht de woon-werkafstand, of niet van toepassing	0

Eén en ander moet aangetoond worden door de gemeente inzage te geven in het bedrijfsvervoerplan. Wordt deze inzage niet gegeven, dan wordt dit kenmerk als 'niet van toepassing' beoordeeld.

Doelgroep met een traditioneel lager autobezit

Voor zover niet al in de functieomschrijving van het CROW is opgenomen (zoals bijvoorbeeld bij de functie 'serviceflat/aanleunwoning' of 'verpleeg/verzorgingshuis'). Dit kenmerk geldt bijvoorbeeld voor een studentenhuus.

De functie is gericht op ...	Punten
een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto	5
een andere doelgroep	0

Positie binnen de bandbreedte

Hoe meer punten, hoe lager de parkeernorm kan zijn:

Aantal punten	Positie binnen bandbreedte
10 of meer	Minimum
5	Gemiddelde = (Minimum + Maximum) / 2
0	Maximum

Het aantal punten bepaalt of de parkeernorm laag (10 of meer punten), gemiddeld (5 punten) of hoog (0 punten) is.

Met deze stap is de gemeentelijke parkeernorm bepaald.

De norm is een waarde die per eenheid de parkeervraag van een functie aangeeft. Een eenvoudige vermenigvuldiging levert het theoretisch benodigd aantal parkeerplaatsen bij die functie op.

Omdat het nagaan van alle variabelen en het bepalen wanneer en welke invloed een variabele heeft, is het telkens bepalen van de parkeernorm tamelijk bewerkelijk. Daarom is er een spreadsheet gemaakt. Hierin kunnen alle variabelen ingevoerd worden, waarna de parkeernorm voor die functie en op die locatie direct op het scherm verschijnt. Deze spreadsheet is gekoppeld aan dit handboek en wordt gehanteerd door gemeentelijke medewerkers die zich met parkeertoetsen bezighouden. Ook staat de spreadsheet op de gemeentelijke website.

In sommige gevallen komt het theoretische aantal parkeerplaatsen dat volgt uit de parkeernorm niet overeen met wat er later werkelijk aangelegd wordt. In de volgende stap wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen in werkelijkheid aangelegd moeten worden.

De parkeernorm en de daaruit volgende theoretische parkeervraag worden gebruikt bij het opstellen van een parkeerbalans. In een parkeerbalans wordt voor een ontwikkeling, die meestal meerdere functies bevat, berekend wat de maatgevende parkeervraag is. Factoren die daar op van invloed zijn, zijn dubbelgebruik en parkeren op eigen erf.

Stap 3. Maatgevende parkeervraag

De parkeernorm die volgt uit de gemaakte berekening, wordt gebruikt om de theoretische parkeervraag van de functie te berekenen. Deze theoretische waarde hoeft niet overeen te komen met het werkelijk aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Door op een locatie verschillende functies te combineren (bijvoorbeeld wonen en winkels) kan er sprake zijn van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Of (een deel van) de parkeerplaatsen worden aangelegd op eigen terrein. Beide situaties hebben effect op maatgevende parkeervraag, de werkelijke parkeervraag in die situatie. Deze maatgevende parkeervraag is gelijk aan het uiteindelijk aan te leggen parkeeraanbod.

Dubbelgebruik parkeerplaatsen

Verschillende functies pieken vaak op verschillende momenten in hun parkeervraag. In woonwijken zijn overdag de meeste parkeerplaatsen leeg, terwijl ze 's avonds juist bijna allemaal bezet zijn. Winkels trekken juist overdag parkeerders aan en niet als ze 's avonds en 's nachts gesloten zijn. Parkeerplaatsen die in de nabijheid van verschillende functies liggen, kunnen daardoor voor beide functies worden gebruikt.

Er is dan sprake van dubbelgebruik. Dubbelgebruik leidt ertoe dat er in een gebied met meerdere functies minder parkeerplaatsen nodig zijn dan de parkeervraag van elke functie afzonderlijk bij elkaar opgeteld. Om dubbelgebruik in beeld te brengen wordt op verschillende dagdelen de theoretische bezettingsgraad (aanwezigheidspercentages) van de verschillende functies beschouwd in een parkeerbalans. De theoretische bezettingsgraad en de maximale theoretische parkeervraag bepalen samen de gemiddeld drukste periode en daarmee de parkeervraag voor een gebied.

Aanwezigheidspercentages	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	n.v.t. ²
Grootschalige detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop, theater, podium, etc.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingstehuis, aanleunwoning, verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bron: CROW (Publicatie 317)

² Omdat het in Haarlemmermeer aan winkeliers is toegestaan om alle zondagen open te zijn, geldt voor alle functies in de categorie 'winkelen en boodschappen' op zondagen tussen 8.00u en 17.00u de aanwezigheidspercentages van de koopavond. Dit is afwijking van de bron (CROW - publicatie 317).

Parkeren op eigen terrein

Wonen

Bij parkeren op eigen terrein (met andere woorden: niet voor openbaar verkeer openstaande parkeergelegenheid) is geen mogelijkheid tot vrije uitwisseling met bijvoorbeeld bezoekers van de burens, laat staan dubbelgebruik van verschillende functies op de betreffende plaatsen. Het gaat zelfs verder: omdat niet altijd van de parkeergelegenheid op eigen terrein gebruik gemaakt wordt, is er juist sprake van een extra parkeervraag in de openbare ruimte. Deze parkeerplaatsen op eigen terrein tellen dus niet volledig mee bij het bepalen van de maatgevende parkeervraag. Bij de berekening van het parkeeraanbod tellen parkeerplaatsen op eigen terrein mee volgens onderstaande tabel.

Parkeervoorziening op eigen terrein	Theoretisch aantal parkeerplekken	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)	1	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

Bron: CROW (Publicatie 317)

Parkeerplaatsen op eigen terrein maken de parkeervraag in openbaar gebied kleiner, maar minder dan één op één. De totale parkeervraag op eigen terrein en in openbaar gebied samen neemt toe).

Indien er bij nieuwbouwwoningen private parkeerplekken worden aangelegd (op maaiveld of in garages), dan moet in het koop- of huurcontract worden vastgelegd dat men verplicht is een parkeerplaats te kopen of te huren. Via een kettingbeding moet deze verplichting ook overgaan op toekomstige eigenaren of huurders. Wordt er niet aan deze voorwaarden voldaan, dan tellen de private parkeerplaatsen niet mee in de parkeerbalans.

Bedrijventerrein

Voor bedrijfsfuncties geldt dat deze volledig gebruik maken van parkeren op eigen terrein. De maatgevende parkeervraag, die op eigen terrein moet worden gerealiseerd, is dan gelijk aan de maximaal theoretische parkeervraag. Toch is het nuttig ook op bedrijventerreinen te voorzien in een (gering) aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Aandeel bezoekers

Bij de meeste functies vindt parkeren door bezoekers plaats. Soms als extra, zoals bij woningen; soms als hoofdactiviteit, zoals bij een theater. In de parkeerkencijfers van het CROW is dat meegenomen. Omdat bezoekers moeten kunnen parkeren, is het nodig dat er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd waar zij kunnen parkeren. Dit betekent dat er bij functies tenminste het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangegeven door het 'aandeel bezoekers' voor bezoekers moet worden aangelegd: in de openbare ruimte of in publiek toegankelijke parkeergarages of -terreinen. Daarbij maakt het niet uit of het gaat om parkeerplaatsen waar parkeerregulering geldt en of die zijn afgesloten met een slagboom. Zolang het bezoekers maar wordt toegestaan er gebruik van te maken.

Maatgevende parkeervraag

De uiteindelijke maatgevende parkeervraag is de resultante van de theoretische parkeervraag per functie vanuit de norm, de mate van dubbelgebruik (maakt de parkeervraag kleiner) en de mate van parkeren op eigen terrein (maakt de parkeervraag in de openbare ruimte kleiner, maar de totale maatgevende parkeervraag groter).

De maatgevende parkeervraag is de parkeervraag die op straat geëffectueerd wordt als aanbod aan openbare parkeerplaatsen en parkeerplaatsen op eigen terrein opgeteld.

Overige overwegingen

Toekomstvast bestemmingsplannen

Bij nieuwe ontwikkelingen en herontwikkelingsplannen wordt ruimte voor parkeren geregeld via de dan geldende parkeernormen. Hierdoor wordt voldoende ruimte gerealiseerd om conform het huidige autobezit auto's te parkeren.

Rekening wordt gehouden met eventueel dubbelgebruik, wanneer er behalve wonen ook andere functies naast elkaar bestaan, en ook met de verhouding parkeren op eigen terrein met dat in de openbare ruimte.

In de praktijk blijkt dat na verloop van tijd het autobezit verder is gestegen en er inmiddels een hogere parkeernorm zou worden toegepast wanneer dezelfde wijk op dat moment gebouwd zou worden. Een woonwijk gaat tenslotte tientallen jaren of langer mee. Om parkeerproblemen in de toekomst te voorkomen of te verminderen, wordt in nieuwe woonwijken een deel van de groenvoorziening gereserveerd voor latere uitbreiding van het parkeeraanbod in de vorm van extra groen. Het betreft een minimum van 0,3 parkeerplaats per woning, bovenop de norm die volgt uit het stappenplan in het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer.

Ook bij nieuwe ontwikkeling van bedrijven(terreinen) wordt een mogelijkheid tot flexibilisering ingebouwd door reservering van extra ruimte ten behoeve van eventueel extra parkeren. Hier geldt een minimum ruimte voor 0,3 extra parkeerplaatsen per 100 m2 bruto vloeroppervlak voor kantoren en arbeids- en bezoekers intensieve bedrijven. Voor bedrijfsverzamelgebouwen en arbeids- en bezoekers extensieve bedrijven geldt een minimum ruimte voor 0,1 extra parkeerplaatsen per 100 m2 bruto vloeroppervlak.

Voor sportvoorzieningen, horeca en andere functies wordt vooralsnog volstaan met de norm, zonder extra reservering.

Overaanbod

Het kan zijn dat bij de realisatie van een project, de ontwikkelaar of eigenaar meer parkeerplaatsen wil realiseren, dan volgens het handboek noodzakelijk is. Dit betekent een grotere verkeersaanzuigende werking en daarmee extra druk op de toeleidende wegen. Als gevolg daarvan moet de gemeente meer investeren in infrastructuur.

Als er bij een ontwikkeling het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt boven de maatgevende parkeervraag ligt, dan moet hier per parkeerplaats een financiële compensatie van € 20.000,- tegenover staan. De inkomsten die de gemeente op deze manier genereert, worden bestemd voor infrastructurele maatregelen in de gemeente. Deze bijdrage valt in een hiertoe opgezet fonds en is niet terugvorderbaar.

Vrijstelling van parkeernormen

Een toenemend aantal parkeerplaatsen op straat heeft over het algemeen niet de voorkeur. De toegenomen parkeerdruk als gevolg van uitbreidingen wordt bij voorkeur dan ook in gebouwde voorzieningen opgelost. De gemeente heeft als taak de totale parkeerbalans op orde te houden. Er kunnen echter situaties voorkomen, waarin een ontwikkeling niet, of niet volledig kan voorzien in de nodige parkeerplaatsbehoefte. In zulke gevallen kan het college, gemotiveerd, geheel of gedeeltelijk vrijstelling verlenen van de geformuleerde parkeernormen.

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.