

Registratiekenmerk:
2018.0005796

Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018



Vastgesteld:
6 februari 2018

Beleidsregel voor het vaststellen van
parkeernormen

Stappenplan om te komen tot de juiste
parkeernormering bij ruimtelijke ontwikkelingen.
Uitgangspunt zijn de parkeerkencijfers van het
CROW.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1. Inleiding	2
Visie	2
Toepasbaarheid	2
Uitgangspunten	2
Diversiteit in gebieden	2
Parkeerkencijfers CROW	2
Strategisch parkeerbeleid	3
Bed & Breakfast	3
Zeer kleine woningen	3
Datacenters	3
Sociale huurwoningen	4
Aanwezigheidspercentages	5
Schrappen van het verbod op aanleg van te veel parkeerplaatsen	5
Methodiek normbepaling	5
Haarlemmerliede en Spaarnwoude	5
2. Parkeernormentabel	6
Stappenplan	6
Methodiek	6
Stap 1 – Bepalen van de stedelijkheidsgraad	6
Stap 2 – Bepalen van de ligging ten opzichte van centrum (stedelijke zone)	8
Stap 3 – Bepalen van de bandbreedte	8
Stap 4 – Bepalen van de parkeernorm	9
3. Parkeerbalans	10
Berekening parkeervraag	10
Bezoekersaandeel	10
Deelauto's	10
Dubbelgebruik van parkeerplaatsen	11
Berekening parkeeraanbod	14
Correctie voor parkeren op eigen erf bij woningen	14
4. Beoordelen parkeerbalans	15
Aanvraagformulier	15
Positief advies parkeerbalans	15
Geen positief advies parkeerbalans	15
Parkeerdruk omgeving	15
Realisatie parkeervraag buiten plangrenzen	15

1. Inleiding

Visie

Met het parkeerbeleid wil de gemeente Haarlemmermeer 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 ontwikkeling. Er moet voldoende parkeeraanbod gerealiseerd worden om de reguliere parkeervraag te kunnen faciliteren.

Het parkeerbeleid heeft tot doel:

- 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 te bevorderen:
 - niet teveel blik op straat (aanzicht);
 - geen ongewenst (illegaal) parkeergedrag.

Toepasbaarheid

Het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 is van toepassing op het hele grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer, uitgezonderd het gebied dat valt onder het bestemmingsplan Schiphol.

Het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 is niet van toepassing als eerdere besluitvorming of afspraken over projecten of ruimtelijke ontwikkelingen hebben geleid tot parkeernormen waaraan de ontwikkelaar rechten kan ontleen.

Uitgangspunten

In december 2013 hebben wij het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer als beleidsregel vastgesteld.

Het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 moet gezien worden als een actualisatie van het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer dat is vastgesteld in december 2013.

Het doel van het handboek is en blijft om op een eenduidige manier te komen tot maatwerk.

Diversiteit in gebieden

Haarlemmermeer bestaat uit een groot aantal kleine en grotere kernen en een uitgestrekt landelijk gebied. Van stedelijk milieu in het centrum van Hoofddorp tot rustig wonen aan polderlinten in het buitengebied. Daarom is het niet reëel om voor de hele gemeente uit te gaan van één parkeernorm voor een functie. Immers, hoe meer stedelijk een gebied, hoe beter de bereikbaarheid met andere modaliteiten en hoe lager het autobezit.

Parkeerkencijfers CROW

Het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer gaat sinds de vaststelling ervan in 2013 uit van de parkeerkencijfers uit de CROW-publicatie 317. Sindsdien zijn er diverse ontwikkelingen geweest, die niet passen binnen de functies die in deze publicatie zijn gedefinieerd. Een aantal functies uit de oudere publicatie 182 zijn ook niet geactualiseerd in publicatie 317. Deze functies willen

wij daarom nu zelf opnemen in onze beleidsregel omdat wij ervaring op hebben gedaan dat deze nodig zijn om de doelen van ons parkeerbeleid te bereiken.

Strategisch parkeerbeleid

In maart 2017 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer het strategisch parkeerbeleid vastgesteld. Hierbij heeft de raad een amendement aangenomen:

- *Amendementstekst:*

“Voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij nieuwbouw, zijn de parkeernormen uit het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer, december 2013 leidend. Hierbij wordt conform het raadsvoorstel 2013.0085317 uitgegaan van de maximale waarde van de bandbreedte in verband met het relatief zeer hoge autobezit en gebruik in Haarlemmermeer. Bij ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied scheppen we daarbij extra openbare ruimte die (op termijn) kan worden ingezet om in een groeiende parkeerbehoefte te voorzien.”

De raad hecht, gezien de strekking van het amendement, belang aan het hanteren van eigen gemeentelijke parkeernormen en het uitgangspunt dat wordt uitgegaan van de maximale waarde binnen bandbreedte. Deze nota voorziet in die behoefte en herbevestigt het gebruik van ons eigen handboek. In het amendement stelt de raad tevens dat bij ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied flexibele ruimte moet worden gecreëerd. Deze ruimte moet in de toekomst ingezet kunnen worden als parkeerruimte. Om dit te realiseren moet hiervoor planologische verplichting worden vastgelegd. Als zodanig is dit niet van invloed op de hoogte van de parkeernorm of de uitwerking hiervan in het handboek.

Bed & Breakfast

In het beleid commerciële voorzieningen is momenteel een parkeernorm voor Bed & Breakfast opgenomen, die niet is gebaseerd op onderzoek. Bij een evaluatie van dit beleid in 2018 zal de norm uit het beleid commerciële voorzieningen worden gehaald. Een geactualiseerde norm nemen wij op in deze beleidsregel.

Vergelijking met andere gemeenten levert op dat de norm voor een Bed & Breakfast vergelijkbaar is met de normen voor een twee sterrenhotel.

Zeet kleine woningen

Een ontwikkeling die we steeds vaker zien is de realisatie van zeer kleine woningen (tot 40 m2 woonoppervlak). Deze woningen zijn, vanwege hun geringe woonoppervlak, vooral gericht op specifieke doelgroepen (studenten, starters, statushouders en spoedzoekers). Onderzoek van Adviesbureau Goudappel Coffeng en eigen aanvullend onderzoek wijst uit dat de doelgroepen, die door deze woningen worden aangesproken, meestal over minder auto's beschikken dan Haarlemmermeerse bewoners van reguliere huizen. Voor dit type woningen stellen wij daarom met deze beleidsregel eigen parkeerkencijfers vast. Deze parkeerkencijfers worden opgenomen in de parkeernormentabel.

Datacenters

In Haarlemmermeer is een grote vraag om datacenters te ontwikkelen. Datacenters worden gekenmerkt door grote oppervlakten waar relatief weinig personeel voor nodig is. Landelijk onderzoek heeft uitgewezen dat er gemiddeld 1 werknemer per 220 m2 in dienst is.

Bij een aantal datacenters die onlangs in Haarlemmermeer gerealiseerd zijn, is maatwerk toegepast voor de parkeernormen.

Met behulp van deze cijfers bepalen wij de bandbreedtes in de parkeernormentabel.

Sociale huurwoningen

Sociale huurwoningen worden over het algemeen bewoond door mensen met een modaal inkomen of lager. Deze groep bezit minder auto's dan huishoudens met een bovenmodaal inkomen. In de CROW-kengetallen zijn aparte bandbreedtes voor sociale huurwoningen opgenomen. Binnen de sociale huursector worden aftoppingsgrenzen (maximaal te berekenen huur) gehanteerd:

- Categorie 1: huur tot eerste aftoppingsgrens (2017: € 592,55)
- Categorie 2: huur tot tweede aftoppingsgrens (2017: € 635,05)
- Categorie 3: huur tot liberalisatiegrens (2017: € 710,68)

De aftoppingsgrenzen worden jaarlijks aangepast.

Onderzoek van onder anderen het Centraal Bureau voor de Statistiek laat zien dat er een direct verband bestaat tussen de hoogte van het inkomen en het autobezit in Haarlemmermeer. Hoe lager het inkomen, hoe minder voertuigen een huishouden bezit. Met name voor de laagste inkomens (tot een besteedbaar inkomen van € 2.500 per maand) geldt dat zij veel minder vaak één of meerdere auto's bezitten. Uit de inwonersenquête Haarlemmermeer 2016 blijkt daarnaast dat 24% van de huishoudens die een sociale huurwoning bewonen, geen auto bezit en 67% bezit één auto.

Huishoudens die woningen in categorie 1 betrekken, hebben minder te besteden dan in categorie 2 of 3. Logisch is daarom om voor categorie 1 een lagere parkeernorm toe te passen. Daarom stellen wij binnen de bandbreedte voor sociale huurwoningen als parkeernorm:

- Voor huurcategorie 1: het minimum van de CROW-bandbreedte
- Voor huurcategorie 2: het gemiddelde van de CROW-bandbreedte
- Voor huurcategorie 3: het maximum van de CROW-bandbreedte

Bovenstaande methodiek werkt op een vergelijkbare manier als de criteria die wij hanteren voor aanpassing van de norm bij nabije ligging ten opzichte van HOV-halte of treinstation te vervallen. Om ongewenste cumulatie van deze criteria te voorkomen komt voor sociale huurwoningen het criterium van ligging ten opzichte van HOV-halte of treinstation te vervallen. Met deze indeling stellen we corporaties in staat om op een meer rendabele manier sociale woningbouw te realiseren. De verwachte parkeerdruk is in overeenstemming met het verwachte autobezit.

Sociale huurwoningen worden gebouwd en verhuurd door woningcorporaties en incidenteel door marktpartijen. Woningcorporaties investeren in sociale huurwoningen om deze voor een periode van minimaal 50 jaar te verhuren. Sinds de Woningwet van 2015 zijn de activiteiten van corporaties aan veel meer regels gebonden. Daardoor is het financieel zeer onaantrekkelijk voor corporaties om een sociale huurwoning te transformeren tot een vrije sector huurwoning. Verhoging van de huur van sociale huurwoningen tot boven de zogenaamde liberalisatiegrens, waarmee doelgroepen met een groter autobezit worden aangetrokken, is dan ook niet meer aan de orde. In de jaarlijkse prestatieafspraken maken gemeente en corporaties afspraken over de eventuele verkoop van sociale huurwoningen. Via de prestatieafspraken kan worden geregeld dat woningen met een aangepaste parkeernorm niet worden verkocht.

Marktpartijen die bij het ontbreken van een woningcorporatie sociale woningen bouwen en verhuren doen dit in het algemeen voor een beperkte periode (bijvoorbeeld 15 jaar). Daarna kunnen zij de huurprijs tot boven de liberalisatiegrens verhogen of gaan ze over tot verkoop middels uitponden. In de anterieure afspraken met de marktpartijen kan de gemeente laten opnemen voor welke periode de woningen minimaal worden verhuurd als sociale huurwoningen. Voor de periode daarna kan worden vastgelegd dat de marktpartij het aantal parkeerplaatsen moet aanpassen op basis van de norm die past bij vrije sectorhuur/koopwoning. Zolang niet is voldaan aan de nieuwe parkeernorm blijven de woningen beschikbaar voor de sociale huur.

Sturing kan ook plaatsvinden via bestemmingsplannen. De gemeente kan gebieden aan wijzen voor huurwoningen en via een verordening de maximale huurprijs vastleggen. Op die manier wordt voorkomen dat sociale huurwoningen worden verkocht of de huurprijs wordt geliberaliseerd.

Aanwezigheidspercentages

Aanwezigheidspercentages worden gebruikt om dubbelgebruik van parkeerplaatsen te kunnen meenemen in een parkeerbalans. Aanwezigheidspercentages geven voor verschillende dagdelen weer hoeveel procent van de maximale parkeervraag er op het betreffende dagdeel typisch gebruikt wordt.

In de CROW-publicatie is het aantal categorieën functies waarvoor aanwezigheidspercentages zijn opgesteld beperkt. Om willekeur te voorkomen stellen wij voor meer (categorieën) functies aanwezigheidspercentages vast, zodat vooraf duidelijk is hoe de aanwezigheidspercentages voor een ontwikkeling moeten worden gehanteerd.

Schrappen van het verbod op aanleg van te veel parkeerplaatsen

In de vorige versie stelt het handboek dat een ontwikkelaar niet significant meer parkeerplaatsen mag realiseren dan op basis van de parkeernormen bepaald. Overtreden leidt tot een boete. Doel is om niet onnodig meer verkeer aan te trekken waardoor congestie in de hand zou worden gespeeld. Dit verbod is in de praktijk nooit toegepast en in de praktijk zijn er ook nooit problemen geweest op dit vlak.

In het kader van deregulering schrappen wij dit verbod. Dit heeft wel tot gevolg dat als er projecten worden overgedragen aan de gemeente, en in die projecten zijn meer parkeerplaatsen opgenomen dan volgens de normen nodig, er meer beheerlasten voor verharding kunnen ontstaan. De verwachting is dat dit in de praktijk zal meevallen, omdat ontwikkelaars niet snel geneigd zijn meer parkeerplaatsen aan te leggen.

Methodiek normbepaling

Het handboek bepaalt op welke manier er, binnen de bandbreedte die kengetallen van de CROW levert, een parkeernorm wordt bepaald voor een ontwikkeling. Met deze actualisatie wijzigt de methodiek.

Deze bepaling geschiedt in deze beleidsregel voor de meeste functies uitsluitend aan de hand van de ligging ten opzichte van een HOV-halte of treinstation. Bij woningen in de sociale huursector geschiedt de bepaling aan de hand van de huurprijs.

Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Per 1 januari 2019 geldt deze beleidsregel ook voor het grondgebied van de huidige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

2. Parkeernormentabel

Bij het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 hoort een parkeernormentabel. Deze tabel is een integraal onderdeel van de beleidsregel. De tabel bestaat uit een samenvoeging van de parkeerkencijfers uit:

- CROW-publicatie 317
- CROW-publicatie 182
voor zover deze niet in publicatie 317 zijn geactualiseerd
- Andere normen
op basis van ervaringen bij het toepassen van parkeerbeleid. Het betreft normen voor functies die niet in een van de genoemde CROW-publicaties voorkomen.

Het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 en de bijbehorende tabel vervangen hiermee alle eerder vastgestelde algemene parkeernormen. Parkeernormen die zijn vastgelegd in vigerende bestemmingsplannen blijven voor het betreffende bestemmingsplan van kracht.

Stappenplan

Methodiek

Net als de parkeerkencijfers van de CROW, is de normentabel opgebouwd uit bandbreedtes. Een combinatie van stedelijkheidsgraad en centrumligging bepalen de bandbreedte. Vervolgens moet bepaald worden waar binnen de betreffende bandbreedte de parkeernorm zich bevindt.

Stap 1 – Bepalen van de stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad wordt ontleend aan de omgevingsadressendichtheid (oad), zoals die door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is onderzocht. Het CBS stelt de oad vast voor buurten en kernen. Wij stellen per kern een stedelijkheidsgraad vast, op basis van de methodiek uit CROW-publicatie 317 (blz. 14).

Uitzonderingen zijn de bedrijventerreinen die worden ontwikkeld tussen Hoofddorp en de A4. Deze wijken in stedelijkheidsgraad af van de rest van Hoofddorp, maar op basis van de vergelijkbare bereikbaarheidskenmerken en de grootschalige ontwikkelingen die er plaats vinden, krijgen ze dezelfde stedelijkheidsgraad als Hoofddorp;

Wanneer een ontwikkeling plaats vindt aan de rand van een hoger stedelijk gebied dan het gebied waar de ontwikkeling zelf in ligt, dan geldt voor deze ontwikkeling de stedelijkheidsgraad die hoort bij het hoger stedelijke gebied, omdat de ontwikkeling wordt gezien als een uitbreiding van dat hoger stedelijke gebied. Voorwaarde is wel dat de bereikbaarheidskenmerken van de gebiedsuitbreiding gelijkwaardig zijn aan die van het hoger stedelijk gebied.

In Tabel 1 staat een overzicht van alle kernen en hun stedelijkheidsgraad. De kleuren komen overeen met de kleuren in de parkeernormentabel.

Stedelijkheidsgraad	Kern	Oad (bron: CBS):
Sterk Stedelijk	Badhoevedorp	1679
	Hoofddorp	1934
	Nieuw-Vennep	1511
	<u>Uitzondering:</u> Hoofddorp - Beukenhorst Zuid en Oost, De President	694, 946
Matig Stedelijk	Beinsdorp	1043
	Lisserbroek	1176
	Zwanenburg	1055
Weinig Stedelijk	Aalsmeerderbrug	622
	Lijnden	560
	Nieuwebrug	634
	Vijfhuizen	626
	<u>Kernen Haarlemmerliede & Spaarnwoude (per 1-1-2019):</u> Halfweg	946
Niet Stedelijk	Abbenes	123
	Boesingheliede	55
	Buitenkaag	138
	Burgerveen	53
	Cruquius	475
	Leimuiderbrug	241
	Nieuwe Meer	270
	Oude Meer	198
	Rijsenhout	455
	Rozenburg	101
	Schiphol-Rijk	370
	Weteringbrug	241
	Zwaanshoek	487
	<u>Kernen Haarlemmerliede & Spaarnwoude (per 1-1-2019):</u> Haarlemmerliede	77
	Houtrakpolder	114
	Oostelijke Liede Oever	116
	Penningsveer	77
	Spaarndam-Oost	422
	Spaarnwoude	80

Tabel 1: stedelijkheidsgraden

Opmerking: De stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' komt niet voor in Haarlemmermeer.

Met deze actualisatie van de beleidsregel worden enkele kernen onder een andere stedelijkheidsgraad geschaard dan voorheen:

- Badhoevedorp
- Beinsdorp
- Hoofddorp - Beukenhorst Zuid en Oost, De President
- Lijnden
- Nieuwe Meer
- Nieuwebrug

- Rijsenhout
- Schiphol-Rijk
- Vijfhuizen
- Zwaanshoek
- Alle kernen van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude, met uitzondering van het noordelijk deel van Halfweg (per 1 januari 2019)

Stap 2 – Bepalen van de ligging ten opzichte van centrum (stedelijke zone)

De ligging van een ontwikkeling ten opzichte van een centrum geeft aan hoe ver (hemelsbreed) de ontwikkeling is verwijderd van een centrum. Het gaat hierbij om centra die van dermate omvang zijn, dat deze een positief effect hebben op aanbod en kwaliteit van andere vervoerswijzen, met name het openbaar vervoer in het centrum.

Voor Haarlemmermeer betreft dit de volgende centra:

- Hoofddorp Centrum
- SugarCity
- Winkelcentrum Getsewoud

Met deze actualisatie van de beleidsregel geldt winkelcentrum 'De Symfonie' in dit kader niet meer als centrum. Dit heeft te maken met het geringe aanbod van openbaar vervoer op deze plek.

De ligging ten opzichte van een centrum is bepalend voor de stedelijke zone waarbinnen de functie ligt:

Ligging...	Stedelijke zone
...in het centrum	Centrum
...in de schil om het centrum	Schil / overloopgebied
...in rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom
...buiten bebouwde kom	Buitengebied

Tabel 2: Stedelijke zones

Per centrum bepalen wij hoe groot de schil om het centrum is. Deze maat hangt af van de afstand die het winkelend publiek bereid is om vanaf de auto naar het centrum te lopen: de maximaal geaccepteerde loopafstand. Die is weer afhankelijk van de parkeerduur en die hangt weer af het voorzieningenniveau en winkelaanbod in het betreffende centrum. Deze methodiek wordt door de CROW beschreven in de ASVV 2004.

De grootte van de stedelijke zone 'Schil / overloopgebied' verschilt dus per centrum. De afstanden worden weergegeven in Tabel 3:

Centrum	Grootte schil om centrum
Hoofddorp Centrum	300 meter
SugarCity	300 meter
Winkelcentrum Getsewoud	200 meter

Tabel 3: grootte schil om centrum

Stap 3 – Bepalen van de bandbreedte

De combinatie van stedelijkheidsgraad en stedelijke zone bepaalt binnen welke bandbreedte de uiteindelijke parkeernorm zal vallen. De bandbreedte volgt uit de normentabel.

Stap 4 – Bepalen van de parkeernorm

De parkeernorm kan één van de volgende waarden hebben:

- Het minimum van de bandbreedte
- Het gemiddelde van de bandbreedte ($= \frac{\text{minimum} + \text{maximum}}{2}$)
- Het maximum van de bandbreedte

Een korte beslisboom leidt tot de juiste waarde:

Is er sprake van sociale huurwoningen?	Nee	Wat is de afstand (hemelsbreed) ten opzichte van de dichtstbijzijnde HOV-halte of treinstation?	HOV ≤ 400m of trein ≤ 700m	Minimum
			400m < HOV ≤ 700m of 700m < trein ≤ 1200m	Gemiddelde
			HOV > 700m of trein > 1200m	Maximum
	Ja	In welke huurcategorie valt de ontwikkeling?	Categorie 1: huur tot eerste aftoppingsgrens	Minimum
			Categorie 2: huur tot tweede aftoppingsgrens	Gemiddelde
			Categorie 3: huur tot liberalisatiegrens	Maximum

3. Parkeerbilans

De gevonden parkeernorm vormt input bij het opstellen van een parkeerbilans. Een parkeerbilans vergelijkt de verwachte parkeervraag van een ontwikkeling met het parkeeraanbod. Aan de hand van een parkeerbilans is het mogelijk om een uitspraak te doen of bij een ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd.

Bij het opstellen van een parkeerbilans wordt rekening gehouden met:

- Bezoekersaandeel
Minimaal het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers moet voor bezoekers toegankelijk zijn.
- Deelauto's
Bij een deelautoverplichting kan er een correctie worden toegepast op de autonome parkeervraag voor bewoners
- Dubbelgebruik van parkeerplaatsen
Op basis van aanwezigheidspercentages
- Correctie voor parkeren op eigen erf
Niet alle parkeergelegenheid op eigen erf wordt altijd door de eigenaar gebruikt.

Berekening parkeervraag

Bezoekersaandeel

Bij elke parkeernorm hoort een bezoekersaandeel. Dat is dat deel van de parkeervraag dat aan bezoekers wordt toegeschreven. In sommige gevallen is een functie wat betreft de parkeervraag meer gericht op bezoekers dan op de primaire doelgroep.

De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten wel voor bezoekers toegankelijk zijn. Ze kunnen dus niet in afgesloten parkeergarages of terreinen worden gerealiseerd, zonder dat bezoekers daar toegang tot hebben.

Uitgangspunt is daarom dat minimaal het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor bezoekers openbaar toegankelijk is (of waartoe bezoekers toegang kunnen krijgen).

Deelauto's

Het gebruik van deelauto's neemt steeds meer toe. Vooral in gebieden van centrumstedelijke signatuur, met een hoge woningdichtheid. In die gebieden zijn vaak relatief weinig parkeerplaatsen beschikbaar en zijn, als gevolg daarvan, de kosten voor het auto bezit hoog. Tegelijk zijn daar voorzieningen in centrumgebieden en opstappunten voor hoogwaardig openbaar vervoer of een treinstation vaak op korte afstand beschikbaar.

Onderzoek van Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) wijst uit dat deelautogebruik leidt tot minder autobezit. Voor elke deelauto zijn er gemiddeld vijf particuliere auto's minder. Het ligt daarom voor de hand dat het parkeernormenbeleid rekening houdt met de opkomende deelauto.

De deelauto is in Haarlemmermeer nog niet wijd verspreid. Mogelijk komt dit door de aanwezige gebiedstype in de gemeente, waarbij voornamelijk in relatief lage dichtheden wordt gewoond. Wel dienen zich initiatieven aan waarbij binnen de planontwikkeling een deelauto als vast element kan worden meegenomen. Alle bewoners zijn dan (bijvoorbeeld via een VvE-constructie) verplicht tot een vaste bijdrage aan de deelauto en alle bewoners kunnen daardoor dus ook gebruik maken van een deelauto. Wij spreken in dit kader dan van een deelautoverplichting binnen die ontwikkeling.

Als er sprake is van een deelautoverplichting, dan wordt er een correctie toegepast op de autonome parkeervraag voor woningen binnen de planontwikkeling:

- Een vermindering van de parkeernormen door autodelen kan alleen bij bouwplannen binnen het invloedsgebied van een HOV-halte (700 meter hemelsbreed) of een treinstation (1200 meter hemelsbreed).
- In het gebied moet gereguleerd parkeren zijn, waarbij bewoners worden uitgesloten van het verkrijgen van een parkeervergunning.
- Elke deelauto vervangt 5 particuliere auto's. De parkeervraag neemt dan dus per deelauto met 4 auto's af (+1 deelauto, -5 particuliere auto's)
- Op deze manier mag de parkeervraag voor woningen, exclusief bezoekersaandeel, met maximaal 20% worden gereduceerd.

Rekenvoorbeeld:

- *Stel: autonome parkeervraag voor bewoners = 100 parkeerplaatsen*
- *Maximaal 20% mag gecorrigeerd voor deelauto's = maximaal 20 parkeerplaatsen*
- *Correctie mogelijk voor maximaal $20 / 4 = 5$ deelauto's*
- *Conclusie: als de autonome parkeervraag voor bewoners, bij een ontwikkeling met deelautoverplichting, 100 parkeerplaatsen bedraagt, dan mag er tot een maximum van 5 deelauto's voor elke deelauto een mindering van 4 parkeerplaatsen op de autonome parkeervraag worden toegepast.*

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Niet alle functies pieken op hetzelfde moment in hun parkeervraag. Het mobiliteitsprofiel van een functie is een weergave van de aanwezigheidspercentages over verschillende dagdelen. Voor een aantal categorieën functies definieert het CROW deze aanwezigheidspercentages. Die komen erop neer dat voor de verschillende dagdelen wordt aangegeven hoeveel procent van de autonome parkeervraag een functie in die categorie typisch gebruikt. Door voor elk dagdeel de daadwerkelijke parkeervraag van de verschillende functies bij elkaar op te tellen, kan men uitrekenen wat de maatgevende parkeervraag van een ontwikkeling als geheel is: dat is namelijk de parkeervraag die hoort bij het dagdeel waar de som van de afzonderlijke waarden het hoogst is.

In de loop van de tijd zijn aanwezigheidspercentages door het CROW aangepast. Ook zijn er aanwezigheidspercentages die uit CROW-publicatie 317 zijn verdwenen, maar die wel in CROW-publicatie 182 stonden. In dergelijke gevallen hanteren wij alsnog de aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 182. Daarnaast blijven er een aantal functies over die niet onder een van de categorieën vallen. Hiervan definiëren wij zelf aanwezigheidspercentages. In Tabel 4 zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages weergegeven.

		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
CROW317	Categorie								
	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%	100%
	grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	100%
	supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	100%
	sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
	sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
	bioscoop/theater/podium/enz.	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%
CROW182 (indien niet geactualiseerd in CROW317)	sociaal cultureel	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
	bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
	museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
	restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
	café	30%	40%	90%	90%	0%	75%	100%	45%
OVERIGE (indien niet in CROW317 of 182)	hotel en verblijfsrecreatie	50%	60%	100%	100%	100%	60%	75%	30%
	congrescentrum	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
	datacenter	100%	100%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
	weekmarkt ma-vr	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	weekmarkt za	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
	kindgerichte voorzieningen	100%	100%	0%	0%	0%	100%	100%	100%
	crematorium	100%	100%	100%	100%	0%	100%	100%	100%
	begraafplaats	100%	100%	100%	100%	0%	100%	100%	100%
	penitentiare inrichting	100%	100%	25%	25%	20%	35%	10%	35%
	religiegebouw	100%	100%	100%	100%	0%	100%	100%	100%

Tabel 4: Mobiliteitsprofielen op basis van aanwezigheidspercentages

Grijs gearceerd zijn de waarden die afwijken van de tabellen in de genoemde CROW-publicaties:

- Zondagmiddag:
In Haarlemmermeer mogen alle zondagen de winkels open zijn. Het publiek is tijdens de zondagopenstelling vergelijkbaar met het publiek op de zaterdag. Daarom gelden voor de functies in de categorieën detailhandel, grootschalige detailhandel en supermarkten op zondagmiddag dezelfde aanwezigheidspercentages als op de zaterdagmiddag.
- Werkdagnacht (CROW182):
CROW-publicatie 182 kende geen aanwezigheidspercentages voor de werkdagnacht. Gebaseerd op de aard van de betreffende functies, stellen wij de aanwezigheidspercentages voor deze functies op de werkdagnacht op 0%.
- Overige:
Van een aantal functies zijn landelijk geen aanwezigheidspercentages vastgesteld omdat deze niet in de categorieën passen. De mobiliteitsprofielen stellen wij vast door redenering of ervaringscijfers:
 - o Hotel- en verblijfsrecreatie en congrescentrum:
Op basis van de ervaringscijfers van een groot hotel met congresruimte binnen onze gemeentegrenzen stellen wij de aanwezigheidspercentages vast.
 - o Datacenter
Het merendeel van het personeel betreft beveiligers en ICT-ers. Deze zijn op alle momenten aanwezig. Daarnaast is er vaak ook kantoorpersoneel, dat over het algemeen doordeweeks overdag is.
 - o Weekmarkt
Percentages zijn maximaal (100%) op momenten dat de weekmarkt geopend is (werkdagen overdag en zaterdag overdag). Op andere dagdelen is de weekmarkt dicht en trekt deze dus ook geen parkeerders. In Haarlemmermeer kennen wij geen weekmarkten die op zondag open zijn. De aanwezigheidspercentages voor dagdelen waarop de markt niet open is worden op 0% gesteld.
 - o Kindgerichte voorzieningen
Het betreft hier indoor speeltuinen, dierentuinen en attractie- of pretparken. Deze zijn overdag geopend en meestal niet 's avonds en ook niet 's nachts. Met name in de schoolvakanties trekken deze functies het meeste publiek. Het parkeeraanbod moet daarom ook gericht zijn op de parkeervraag in de vakantieperiodes.
 - o Crematorium en begraafplaats
Uitvaarten vinden vooral plaats overdag. Vaak zijn er ook condoleancegelegenheden (rouwkamers), die ook 's avonds worden gebruikt. Daarom stellen wij de aanwezigheidspercentages voor alle dagen overdag en 's avonds op 100% en 's nachts op 0%.
 - o Penitentiaire inrichting
De parkeervoorziening is gericht op twee doelgroepen:
 - Personeel
Personeel is 24/7 aanwezig. Overdag zijn er meer personeelsleden dan 's nachts en op werkdagen meer dan in het weekend.
 - Bezoekers van gevangenen
Bezoekers komen op gezette tijden, maar met name overdag. Het betreft familieleden en raadslieden.
Op werkdagen overdag is de parkeervraag het grootst. Op werkdagen groter dan in het weekend.
 - o Religiegebouw
De parkeervraag bij religiegebouwen is maximaal tijdens diensten. De dagen en tijden

dat er diensten zijn kunnen per gemeenschap verschillen. Als er geen diensten zijn, worden er in sommige gevallen ook sociaal-maatschappelijke activiteiten gehouden die een parkeervraag oproepen. Activiteiten en diensten zijn bijna nooit 's nachts. Voor een religiegebouw is daarom niet een profiel met aanwezigheidspercentages te berekenen. Daarom stellen wij de bezettingsgraad op alle momenten overdag op 100% en 's nachts op 0%.

Berekening parkeeraanbod

Correctie voor parkeren op eigen erf bij woningen

Parkeerplaatsen op eigen erf bij woningen worden niet altijd benut.

Er zijn gevallen waar bewoners de betreffende parkeerplekken omvormen tot tuin en garages die in gebruik genomen worden als verblijfsruimte. Dit is onwenselijk omdat het resulteert in een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving.

Plekken die wel in stand worden gehouden, worden ook niet altijd gebruikt. Soms is het eenvoudiger om snel even op de straat te parkeren, omdat bijvoorbeeld een andere auto dan niet wordt geblokkeerd.

Beide ontwikkelingen zorgen ervoor dat in het geval van parkeren op eigen terrein de betreffende parkeerplaatsen niet volledig worden meegeteld in de berekening van het parkeeraanbod. Dat leidt tot de correctiefactoren in Tabel 5, op basis van CROW-publicatie 314.

Verschijningsvorm parkeervoorziening	theoretisch aantal van 1 verschijningsvorm:		Berekeningsaantal van 1 verschijningsvorm:	
Enkele oprit zonder garage	1	parkeerplaats	0,8	parkeerplaats
Lange oprit zonder garage of carport	2	parkeerplaatsen	1	parkeerplaats
Dubbele oprit zonder garage	2	parkeerplaatsen	1,7	parkeerplaatsen
Garage zonder oprit (bij woning)	1	parkeerplaats	0,4	parkeerplaats
Garagebox (niet bij woning)	1	parkeerplaats	0,5	parkeerplaats
Garage met enkele oprit	2	parkeerplaatsen	1	parkeerplaats
Garage met lange oprit	3	parkeerplaatsen	1,3	parkeerplaatsen
Garage met dubbele oprit	3	parkeerplaatsen	1,8	parkeerplaatsen

Tabel 5: Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen

Het kan voorkomen dat bij de inrichting van een erf meerdere verschijningsvormen worden toegepast. Bijvoorbeeld een aparte garage en een aparte oprit naar een parkeerplek elders op het erf. In zulke gevallen worden de correctiefactoren apart berekend en bij elkaar opgeteld.

In het voorbeeld gaat het om een 'garage zonder oprit' en een 'enkele oprit zonder garage'. Theoretisch aantal bij elkaar opgeteld: $1 + 1 = 2$ parkeerplaatsen, berekeningsaantal bij elkaar opgeteld: $0,4 + 0,8 = 1,2$ parkeerplaatsen.

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.

4. Beoordelen parkeerbalans

Aanvraagformulier

Om het toetsen van een ontwikkeling via een parkeerbalans te versoepelen, wordt er gebruik gemaakt van een aanvraagformulier. Dat aanvraagformulier is een Excelbestand dat door de ontwikkelaar dient te worden ingevuld. Op deze manier wordt ervoor zorg gedragen dat alle relevante informatie voor de parkeertoets voorhanden is bij de beoordelende ambtenaar.

Onvolledig ingevulde aanvraagformulieren kunnen niet in behandeling worden genomen.

Positief advies parkeerbalans

Het beoordelen van de parkeerbalans gebeurt door het vergelijken van vraag en aanbod. Een verkeersadvies is positief als:

- er minimaal zoveel parkeerplaatsen worden gerealiseerd als de maatgevende parkeervraag, en
- het aantal parkeerplaatsen dat toegankelijk is voor bezoekers minimaal zoveel is als de bezoekersparkeervraag.

Geen positief advies parkeerbalans

Indien op een kavel of binnen de projectgrens minder parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd dan dient ingezet te worden op planaanpassing zodanig dat de parkeeropgave wel past. Indien om redenen deze aanpassing niet kan, dan dient in overleg met de gemeente het tekort aan parkeerplaatsen elders in de directe omgeving opgelost te worden.

Parkeerdruk omgeving

Van belang daarbij is de parkeerdruk in de directe omgeving.

Door middel van gedegen parkeeronderzoek kan de ontwikkelaar aantonen dat op de verschillende dagdelen (zie aanwezigheidspercentages) in de directe omgeving voldoende parkeerruimte beschikbaar is voor de parkeerders van de ontwikkeling. Daarbij mag de parkeerdruk door de extra parkeervraag niet boven de 85% uitkomen en er moet rekening gehouden worden met andere ontwikkelingen in hetzelfde gebied die mogelijk een claim leggen op dezelfde parkeerplaatsen.

Als op deze wijze voldoende kan worden gemotiveerd dat het parkeren in de directe omgeving kan worden opgelost, dan kan het college via de vergunningverlening alsnog instemmen met het aanleggen van minder parkeerplaatsen dan de maximale parkeervraag.

Realisatie parkeervraag buiten plangrenzen

Als er niet wordt ingestemd om minder parkeerplaatsen dan de maximale parkeervraag te realiseren, dan kan er in sommige gevallen, na zorgvuldig doorlopen ruimtelijke procedures, een overeenkomst gesloten worden om de parkeerplekken op openbaar gebied buiten de plangrenzen te realiseren. De grondprijzennota bepaalt dat dit alleen kan tegen vergoeding van de daarmee gemoeide kosten.