



Onderwerp Raadsinformatiebrief parkeren Spaarndamseweg 13		
Nummer	2021/873168	Datum college 11 januari 2022
Portefeuillehouder	Roduner, F.J.	
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling	
Afdeling	PCM	
Auteur	E. Zeelenberg-Hermans	
Telefoonnummer	023-5113249	
Email	ezeelenberg@haarlem.nl	
Bestemd voor:	Het college stuurt deze raadsinformatiebrief ter kennisname naar de commissie Ontwikkeling. Deze raadsinformatiebrief behoort bij het onderwerp Stedenbouwkundig plan Spaarndamseweg 13 (2021/475603) in de commissievergadering van 13 januari 2022.	
Bijlagen	Geen	

Aanleiding

Initiatiefnemer 1828 B.V. (ontwikkelaar Wibaut) informeerde afgelopen november de gemeente dat er bij Wibaut een discussie was ontstaan over de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het project Spaarndamseweg 13 (50 kV-station). Het college informeert de commissie Ontwikkeling hierover via deze raadsinformatiebrief ten behoeve van de bespreking van het door het college vastgestelde stedenbouwkundig plan in de commissie Ontwikkeling van 13 januari aanstaande.

Parkeren in het stedenbouwkundig plan en de startnotitie

In het collegebesluit van 26 oktober 2021 staat over parkeren de volgende tekst:

Verkeerskundig bureau Goudappel heeft een parkeerbalans opgesteld in opdracht van de ontwikkelaar. Die onderbouwing krijgt een plek in een nog op te stellen mobiliteitsplan. In dat mobiliteitsplan wordt beschreven hoe onderbouwd wordt afgeweken van het Haarlems parkeerbeleid. Die onderbouwing zit in de lagere parkeerbehoefte bij de doelgroep van het project: jongeren tussen 18 en 28 jaar. De huidige parkeeronderzoeken zijn gecontroleerd door de verkeerskundige van de gemeente, maar de definitieve toetsing hiervan vindt bij de vergunning/bestemmingsplanprocedure plaats.

In de startnotitie d.d. 23 april 2020 staat:

Parkeren van auto's en fietsen dient op eigen terrein uit het zicht en bij voorkeur ondergronds te worden opgelost.

Beantwoording inspraakreacties over parkeren

Veel inspraakreacties op het stedenbouwkundig plan hadden betrekking op het onderwerp parkeren. De parkeerkundige onderbouwing werd door insprekers in twijfel getrokken. Daarop reageerde de gemeente in haar inspraaknota als volgt:

De insteek is dat het gebouw 1828 geen parkeerprobleem mag opleveren voor de buurt. Ontwikkelaar Wibaut heeft een gespecialiseerd bureau Goudappel Coffeng om advies gevraagd over de parkeervraag van het beoogde project. Goudappel Coffeng heeft reeds een parkeeronderzoek uitgevoerd. Daartoe heeft de ontwikkelaar ook een parkeerdrukmeting laten uitvoeren in oktober 2019. Goudappel heeft vervolgens een zogenaamde parkeerbalans gemaakt. De gemeente heeft die parkeerbalans beoordeeld en kan zich vinden in de gepresenteerde cijfers. Op de locatie komen – op eigen terrein – voldoende parkeerplaatsen om deze parkeervraag te huisvesten. In de praktijk kan de parkeervraag actief beïnvloed worden door specifiek op zoek te gaan naar bewoners die geen auto bezitten en een binding met de regio hebben (en daardoor ook geen – of in mindere mate – een auto nodig hebben). De nabijheid van de stad, het station en de inzet van deelauto's maakt bovendien mogelijk dat goede alternatieven voor autobezit voorhanden zijn. Het gebouw zal ten aanzien van autoparkeren zelfvoorzienend moeten zijn. De ontwikkelaar werkt de parkeerbalans nog uit in een mobiliteitsplan. In de voorbereidingsfase (bij bestemmingsplan / omgevingsvergunning) moet de gemeente die toetsen. Het project zal alleen doorgang kunnen vinden als is aangetoond dat voorzien wordt in voldoende parkeerplaatsen.

Parkeerbehoefte

Het project is door de gemeente innovatief benaderd. Het betreft een zeer specifieke doelgroep, waarvoor autobezit minder belangrijk is dan voor andere doelgroepen. De berekeningen en modelvorming waren op deze doelgroep gericht op basis van de laatste wetenschappelijke onderbouwde informatie, waaronder die van het CBS. Na inbreng van ook bezwaarmakers kon aannemelijk worden gemaakt dat er een zekere dubbeltelling zat op basis van het feit dat er wederzijdse afhankelijkheden in het model zaten. Dit brengt de ontwikkelaar nu tot de conclusie dat er theoretisch 48 parkeerplaatsen nodig zouden zijn. In het inmiddels vastgestelde stedenbouwkundig plan bevindt zich onder het te realiseren complex een parkeergarage met een capaciteit van 36 parkeerplekken.

Mogelijke oplossingsrichtingen

Wibaut onderzocht vervolgens op basis van de gemeentelijke handleiding 'Stappenplan Parkeernormen bij bouwproject' hoe om te gaan met de genoemde restvraag van 12 bezoekersparkeerplaatsen. De gemeente gaf dit stappenplan uit op basis van de 'Beleidsregels parkeernormen' (2015). Ook het stappenplan geeft aan dat parkeerplaatsen in beginsel op eigen terrein moeten komen. Als dat niet lukt, zo staat in het stappenplan, kunnen de volgende stappen verkend worden:

1. *Verkleinen van het bouwvolume of het toepassen van vervoermanagement*
2. *Huren of kopen van de parkeerplaatsen binnen een straal van 500 meter van de bouwlocatie*
3. *Parkeerplaatsen realiseren in aangrenzende openbare ruimte*
4. *Gedeeltelijke of algehele vrijstelling*

Ad 1. Het lukt de ontwikkelaar niet om zonder afbreuk te doen aan het sociale karakter en het bijbehorende huurprijsniveau om een extra parkeerlaag te maken op eigen terrein. Wibaut heeft deze optie uitgetekend en uitgerekend. Wibaut toonde de gemeente aan dat een uitbreiding van parkeren financieel niet te realiseren is. Los daarvan geeft Wibaut aan dat zij de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep goed kent en niet uitsluit



dat de garage dan leeg komt te staan, omdat in de praktijk het autobezit nog lager is dan de normen waar nu van uit wordt gegaan. Het toepassen van vervoermanagement is al meegenomen in de berekening van de parkeerbehoefte.

Ad 2. Het is niet mogelijk om binnen een aanvaardbare loopafstand aanvullende parkeerplaatsen te kopen. Dit is daardoor geen oplossingsrichting. Huren wordt nog onderzocht.

Ad 3. Wibaut liet in oktober 2020 parkeerdrukonderzoek uitvoeren in de omgeving van Spaarndamseweg 13. Onderzoek toonde aan dat er in een aantal straten in de omgeving een beperkte restcapaciteit is. Vanaf de ontwikkellocatie, binnen 250 meter, gaat het in de weekdagnacht en de zaterdagavond om 80 onbezette reguliere parkeerplaatsen. Op andere plekken binnen dit gebied is echter sprake van een parkeerbezetting van meer dan 100%. Deze druk bevindt zich vooral buiten de reguliere parkeerplekken. Een andere optie is het creëren van extra capaciteit in de openbare ruimte.

Ad 4. De gemeente kan besluiten de initiatiefnemer vrij te stellen van de extra benodigde bezoekersparkeerplaatsen. Per saldo komt dat neer op hetzelfde als bij stap 3: dan maken bezoekers mogelijk gebruik van onbezette plekken in de omgeving. Verder is de ontwikkelaar bereid om in haar huurcontracten een kettingbeding op te nemen: dat de huurder geen motorvoertuigen op het betreffende adres kan registreren én dat hij geen aanspraak kan maken op een parkeervergunning in geval er in de toekomst vergunningparkeren ingevoerd wordt.

Definitieve toetsing parkeren

Zoals in het collegebesluit en de inspraakbeantwoording is aangegeven vindt de definitieve toetsing van het parkeren plaats bij de vaststelling van het bestemmingsplan door de raad en bij de beoordeling van de omgevingsvergunning (vaststelling door college) in 2022.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,