

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Casuariestraat 9a  
2511 VB Den Haag

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Cobraspen Vastgoedontwikkeling

## Ontwikkeling Blauwe Wetering

### Verkenning benodigd parkeeraanbod voor auto's en fietsen

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

5 april 2017  
CSB006/Sma/0033.01

Cobraspen Vastgoedontwikkeling is voornemens het kantoorgebouw de 'Blauwe Wetering' in Haarlem te ontwikkelen tot woningbouwlocatie. Daarbij wordt ingezet op een mix aan kleine woningtypen (studio's). Op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid zouden bij deze ontwikkeling 452 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, terwijl er 302 parkeerplaatsen voorzien zijn. Cobraspen Vastgoedontwikkeling heeft aan Goudappel Coffeng BV een verkenning gevraagd ten aanzien van het benodigde parkeeraanbod voor auto's en fietsen, gegeven de beoogde doelgroep (stedelijke young professionals). Conclusie van die verkenning is dat **het voorziene parkeeraanbod passend is** voor deze ontwikkeling als er binnen het wooncomplex 12 deelauto's worden gefaciliteerd. Dit kan verklaard worden door twee factoren:

- vanwege de kleinere woningen en de beoogde doelgroep is het autobezit lager dan gemiddeld;
- door het faciliteren van deelauto's neemt het autobezit af.

In deze notitie wordt onderbouwd dat er 300 parkeerplaatsen binnen de Blauwe Wetering gerealiseerd moeten worden. De benodigde omvang van de in pandige fietsvoorziening voor bewoners bedraagt circa 2.600 m<sup>2</sup>. Daarnaast zijn er 323 fietsplekken in de openbare ruimte voor bezoekers nodig.

# 1 Situatieschets

Cobraspen Vastgoedontwikkeling is voornemens het kantoorgebouw de 'Blauwe Wetering' aan de Oorkondelaan - Richard Holkade in Haarlem te ontwikkelen tot woningbouwlocatie met ruim 430 wooneenheden.<sup>1</sup> Het betreft een mix aan kleine woningen (studio's) van 32 tot maximaal 84 m<sup>2</sup> met de stedelijke young professionals als beoogde doelgroep. In het gebouw omvat tevens gemeenschappelijke voorzieningen, zoals een wasserette, restaurant, pakketservice, receptie, opslagservice, logeerservice, flexwerkplekken en sportfaciliteiten, passend bij de doelgroep en ambities van het plan. Bij de ontwikkeling zijn in totaal 302 autoparkeerplaatsen voorzien en een inpandige fietstentstalling voor bewoners.

De ontwikkellocatie Blauwe Wetering is gelegen in de Slachthuisbuurt, grenzend aan het centrum van Haarlem.



Figuur 2.1: Ligging in Haarlem (links) en binnen de buurt

Goudappel Coffeng BV heeft in 2016 reeds beargumenteerd dat het karakter van de ontwikkeling Blauwe Wetering zich ervoor leent om een lagere parkeernorm te hanteren dan door het gemeentelijk parkeerbeleid is aangegeven.<sup>2</sup> In deze notitie volgt een verdere verkenning van de mogelijkheden.

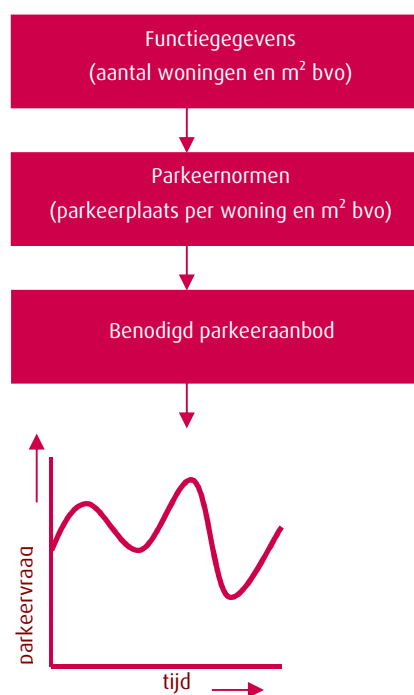
<sup>1</sup> Het exacte aantal staat op dit moment nog niet vast.

<sup>2</sup> Notitie 'Ontwikkeling Blauwe Wetering Haarlem' van 1 maart 2016, met kenmerk SVE005/Abf/0004.01.

## 2 Benodigd parkeeraanbod (gemeentelijk beleid)

### 2.1 Aanpak

Het benodigd parkeeraanbod wordt berekend door de omvang van elke te ontwikkelen functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo). Het benodigde parkeeraanbod is echter niet op alle momenten van de week even groot. Voor woningen zijn bijvoorbeeld vooral 's nachts parkeerplaatsen benodigd en voor detailhandel juist overdag. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt met dit effect rekening gehouden. Voorwaarde is wel dat de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt kunnen worden (dubbelgebruik). Bij een eigen oprit bij woningen is dit bijvoorbeeld niet het geval; deze parkeerruimte is niet beschikbaar voor andere gebruikers. De aanwezigheidspercentages worden dan niet toegepast. In figuur 2.1 is de berekening van het benodigde parkeeraanbod geschematiseerd.



Figuur 2.1: Berekening benodigd aanbod

### 2.2 Functiegegevens

Binnen de Blauwe Wetering worden ruim **430 wooneenheden** gerealiseerd. Het betreft kleine woningen (studio's) van 32 tot maximaal 84 m<sup>2</sup>. In het gebouw omvat tevens gemeenschappelijke voorzieningen. De ruimtes zijn alleen toegankelijk voor en te gebruiken door de bewoners zelf, en zullen dus niet als commercieel doel worden ingezet. Voor deze functies is dan ook geen aanvullende parkeervraag te verwachten.

De bestaande verdiepte parkeergarage wordt vergroot tot een ruimte met 259 parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers. Op de begane grond komt daarnaast nog een inpandige ruimte met 20 parkeerplaatsen voor bewoners. Op maaiveld, ten noorden van het appartementencomplex blijven de 23 parkeerplaatsen gehandhaafd. Deze zijn bedoeld voor bezoekers. Dit betekent dat er een totaal parkeeraanbod is voorzien van **302 autoparkeerplaatsen**.

Totaal aan studio's naar oppervlakte

98	32 - 38 m <sup>2</sup>
138	40 - 44 m <sup>2</sup>
28	52 - 56 m <sup>2</sup>
73	60 - 68 m <sup>2</sup>
67	72 - 76 m <sup>2</sup>
27	80 - 84 m <sup>2</sup>
431	

## 2.3 Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Haarlem heeft haar parkeernormen vastgelegd in de beleidsnota Parkeernormen 2015. De hoogte van de parkeernorm is afhankelijk van de ligging ten opzichte van het centrum. De locatie aan de Oorkondeweg/Richard Holkade is gelegen in het gebied 'schil/overloopgebied'.

De gemeente Haarlem heeft verder drie categorieën parkeernormen voor woningen, gebaseerd op woningprijs. Dit zijn 'woningen duur, midden en goedkoop'. Er bestaat geen gemeentelijke norm voor studio's. Gezien de omvang is het aannemelijk dat de te ontwikkelen studio's in de categorie 'woningen goedkoop' vallen, ondanks het feit dat er wordt ingezet op een luxe en complete afwerking en op een- en tweepersoons starters in het hogere segment. De parkeernormen voor dit type woningen bedraagt **1,2 parkeerplaats per woning**, waarvan 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers.

## 2.4 Aanwezigheidspercentages

Om het benodigde parkeeraanbod per moment van de week te berekenen, wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages uit de CROW publicatie 317. Het gemeentelijk beleid bevat geen aanwezigheidspercentages. Uit onze ervaring met andere ontwikkelprojecten is bekend dat de gemeente Haarlem het gebruik van de aanwezigheidspercentages accepteert. De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.1.

	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Wonen, bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Wonen, bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 2.1: Aanwezigheidspercentages (bron: CROW publicatie 317)

De schuin gearceerde momenten in tabel 2.1 zijn de maatgevende momenten voor de Blauwe Wetering. Dit zijn de momenten waar het benodigd parkeeraanbod het hoogst is. In het vervolg van deze notitie wordt gewerkt met deze vier momenten.

## 2.5 Benodigd parkeeraanbod (gemeentelijk beleid)

Op basis van de voorgaande gegevens is het benodigde parkeeraanbod berekend. In tabel 2.2 is dit resultaat opgenomen.

	zonder dubbelgebruik	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	zaterdag-avond
Wonen (bewoners)	387	194	348	387	310
Wonen (bezoekers)	129	26	103	0	129
Benodigd parkeeraanbod	516	219	452	387	439
Beschikbaar parkeeraanbod	302	302	302	302	302
overschot/tekort	-214	83	-150	-85	-137

Tabel 2.2: Benodigd parkeeraanbod conform gemeentelijk beleid

Uit tabel 2.2 blijkt dat het maatgevende moment op de werkdagavond is. Op dat moment is het benodigd parkeeraanbod 452 parkeerplaatsen tegen een voorzien aanbod van 302 parkeerplaatsen, wat resulteert in een tekort van 150 parkeerplaatsen. Uit tabel 2.2 blijkt tevens dat het toepassen van dubbelgebruik een efficiëntie oplevert van 64 parkeerplaatsen.

Dat het voorziene parkeeraanbod onvoldoende is op basis van het gemeentelijk beleid heeft tot gevolg dat er geen omgevingsvergunning verleend zal worden voor de ontwikkeling. Om de ontwikkeling toch mogelijk te maken kunnen twee sporen worden gevolgd; er worden meer parkeerplaatsen gerealiseerd óf er kan worden onderbouwd dat het voorziene parkeeraanbod (302 parkeerplaatsen) voldoende is gezien de specifieke kenmerken van de ontwikkeling. Het volgende hoofdstuk gaat in op het laatste spoor.

Als minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan het gemeentelijk beleid voorschrijft, is het belangrijk dat alternatieven voor autogebruik en -bezit (OV en fiets) aantrekkelijk zijn.

Haarlem kent een fijnmazig en divers openbaar vervoersnetwerk. Er zijn twee bushaltes nabij de locatie (Schipholweg/N205 en Prins Bernardlaan), beiden op circa 300 meter loopafstand. Vanaf deze bushaltes vertrekken regionale bussen richting Heemstede en Amsterdam. Daarnaast zijn op fietsafstand van de Blauwe Wetering twee treinstations gelegen, Haarlem (intercitystation, 10 minuten fietsen) en Haarlem Spaarnwoude (sprinterstation, 7 minuten fietsen).

## 3 Verkenning mogelijkheden voor maatwerk

Parkeernormen zijn gebaseerd op een aantal veel voorkomende en gemiddelde functies. Soms zijn ontwikkelingen niet zo eenvoudig in een hokje te stoppen, bijvoorbeeld in het geval van bijzondere woonvormen. In dit geval is het ook mogelijk om het benodigd parkeeraanbod te bepalen vanuit de specifieke eigenschappen van een functie. Het parkeerbeleid van de gemeente Haarlem voorziet ook in de mogelijkheid andere parkeernormen toe te passen, mits dit goed is onderbouwd.

In dit hoofdstuk worden de specifieke omstandigheden van de ontwikkeling Blauwe Wetering besproken in relatie tot het benodigde parkeeraanbod. Dit zijn:

- de relatie tussen autobezit en kleine(re) woningen;
- de relatie tussen autobezit en leeftijd;
- de relatie tussen autobezit en type huishouden;
- het effect van deelauto's op het autobezit.

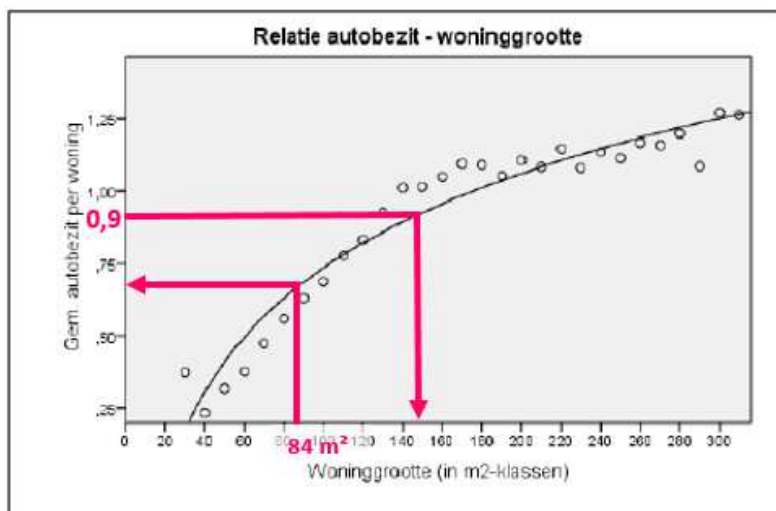
### 3.1 Relatie tussen autobezit en kleine(re) woningen

Uit diverse onderzoeken<sup>3</sup> is gebleken dat er een sterke relatie is tussen woninggrootte en autobezit. Hoe groter de woning, des te meer auto's per huishouden. Veel gemeenten zijn in hun meest recente parkeernota ook overgestapt naar parkeernormen op basis van woninggrootte. In bijlage 1 is een tabel opgenomen van referentiegemeenten die dit hebben gedaan. In de tabel zijn de parkeernormen voor de kleine woningen van die gemeenten te vinden.

Zo blijkt uit een onderzoek van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling<sup>3</sup> van de gemeente Den Haag dat het autobezit in relatie tot woninggrootte varieert van 0,3 auto per woning voor woningen van 40 m<sup>2</sup> tot 1,25 auto per woning voor woningen van circa 300 m<sup>2</sup>. In figuur 3.1 is deze relatie weergegeven. Hoewel Haarlem geen Den Haag is, zijn het beiden wel stedelijke omgevingen. Door een vergelijking te trekken met de resultaten uit het onderzoek van Den Haag ontstaat een inzicht wat het gevolg is voor de parkeereis wanneer uitgegaan wordt van parkeernormen op basis van woninggrootte.

---

<sup>3</sup> BPD (2015) Onderzoek Gemeentelijke parkeernormen  
Gemeente Den Haag, DSO (2011) Nota parkeernormen Den Haag



Figuur 3.1: Verband tussen gemiddeld aantal kentekens per woning en BVO<sup>4</sup>

In de figuur is eveneens het bewonersdeel van de Haarlemse parkeernorm (0,9 pp/woning) geprojecteerd. Volgens dit Haagse onderzoek zou deze parkeernorm duiden op een woninggrootte van circa 140 – 150 m<sup>2</sup>. Dit is veel groter dan de studio's die in de Blauwe Wetering worden ontwikkeld.

Vanuit de ontwikkeling van de Blauwe Wetering gezien, waarin het grootste appartement 84 m<sup>2</sup> is, zou volgens dit onderzoek een parkeernorm van circa 0,7 pp/woning passend zijn.

De overstap naar parkeernormen op basis van woninggrootte is ook terug te zien in de meest recente parkeerkencijfers van het CROW.<sup>5</sup> Hierin is naast de prijsklasse ook onderscheid gemaakt naar koop- of huurwoningen en naar etagewoningen of grondgebonden woningen. De parkeerkencijfers 2012 wat betreft 'goedkope' etagewoningen liggen fors lager dan de parkeerkencijfers 2004, waar de gemeente Haarlem haar parkeernorm op heeft gebaseerd (zie tabel 3.1) en liggen in lijn met de Haagse bevindingen.

Functie	Categorie	Norm gemeente	CROW parkeerkencijfer 2012
Studio's	Woning goedkoop	1,2 per woning	
Studio's	Huur, etage, midden/goedkoop		0,7 – 1,5 per woning
Studio's	Koop, etage goedkoop		0,9 – 1,7 per woning

Tabel 3.1: Vergelijk gemeentelijke parkeernormen en minimum parkeerkencijfer CROW

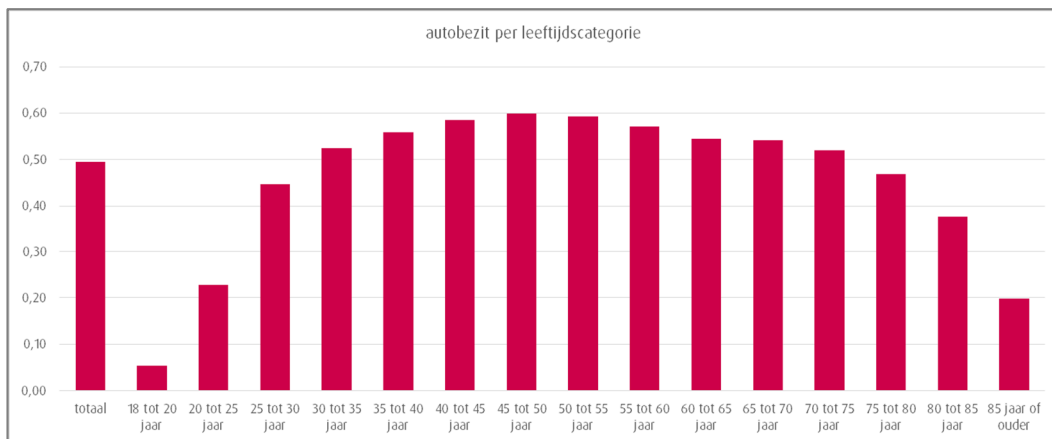
Voor de ontwikkeling van de Blauwe Wetering, waar koopappartementen voorzien zijn, zou de parkeernorm dus minimaal 0,9 parkeerplaats per woning kunnen bedragen. Dit is een verlaging van 25%.

<sup>4</sup> Bron: Nota Parkeernormen Den Haag, 2011

<sup>5</sup> Publicatie 317: Kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012.

### 3.2 Relatie tussen autobezit en leeftijd

De ontwikkeling van de Blauwe Wetering richt zich vooral op de stedelijke young professionals. Aan de hand van CBS-data is geanalyseerd of jongeren een lager autobezit hebben dan gemiddeld.<sup>6</sup> Figuur 3.2 geeft voor verschillende leeftijdscategorieën het autobezit weer.<sup>7</sup>



Figuur 3.2: Autobezit per leeftijdscategorie (2014)

Uit figuur 3.2 blijkt dat het autobezit onder jongeren tot 30 jaar lager is dan het gemiddelde in Nederland (0,49 auto per persoon). De doelgroep van de Blauwe Wetering, stedelijke young professionals, is niet heel sterk aan een leeftijdsgrens gebonden. Uitgaande van de leeftijdscategorie 20 tot 35 jaar is het (gewogen) gemiddelde autobezit 0,40 auto per persoon. Het autobezit is daarmee 20% lager dan het gemiddelde autobezit onder alle inwoners van 18 jaar en ouder.

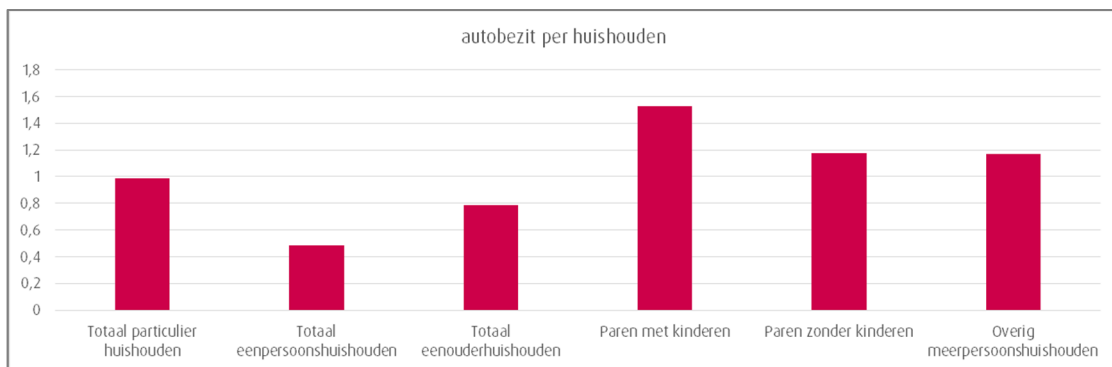
<sup>6</sup> <http://statline.cbs.nl>, tabel 'Personen in bezit van auto of motor; persoonskenmerken; 2014'

<sup>7</sup> Personen van 18 jaar of ouder die in het bezit zijn van één of meer personenauto's. Het gaat zowel om personen die eigenaar zijn van een auto, als om personen met een leaseauto die deze ook privé gebruiken.



### 3.3 Relatie tussen autobezit en type huishouden

De ontwikkeling van de Blauwe Wetering richt zich vooral op 1- en 2-persoonshuishoudens; een logische doelgroep gezien de woninggrootte en het type woningen (studio's). Aan de hand van CBS-data is geanalyseerd of dit type huishoudens een lager autobezit hebben dan gemiddeld.<sup>8</sup> Figuur 3.3 geeft voor de verschillende huishoudensamenstellingen het autobezit weer.



*Figuur 3.3: Autobezit per huishouden naar huishoudensamenstelling (2014)*

Uit figuur 3.3 blijkt dat het gemiddelde autobezit 1,0 auto per huishouden bedraagt en dat de huishoudensamenstelling van grote invloed is op het gemiddelde autobezit. Het (gewogen) gemiddelde autobezit onder 1- en 2-persoonshuishoudens bedraagt 0,8 auto per huishouden.<sup>9</sup> Het autobezit is daarmee 20% lager dan het gemiddelde autobezit per huishouden.

<sup>8</sup> <http://statline.cbs.nl>, tabel 'Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken; 2014'. Bij deze analyse is aangenomen dat het aantal huishoudens dat drie of meer auto's bezit, gemiddeld drie auto's bezit.

<sup>9</sup> De categorieën eenpersoonshouden, eenouderhuishouden en paren zonder kinderen zijn hierin meegenomen.

### 3.4 Effect deelauto's op autobezit

Het faciliteren van deelauto's betekent dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet allemaal zelf hoeven te bezitten. Per saldo zijn er dan minder auto's nodig, waardoor het benodigde parkeeraanbod voor de Blauwe Wetering lager is.

Er zijn veel verschillende onderzoeken beschikbaar naar de effecten van autodelen op autobezit. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft een studie verricht waarbij zij concludeert dat het autobezit sinds de respondenten met autodelen zijn gestart, is afgenomen van gemiddeld 0,85 auto's per huishouden naar 0,72 auto's per huishouden.<sup>10</sup> Dit is een afname van 15%. De afname in dit onderzoek is volledig toe te schrijven aan het autodelen, en uitdrukkelijk niet aan veranderingen in de persoonlijke levenssfeer die vaak aanleiding zijn om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen. Juist het verhuizen naar een nieuwe woning in de Blauwe Wetering is zo'n verandering in de persoonlijke levenssfeer. Wanneer ook deze niet-waarneembare effecten worden meegenomen, is het autobezit gedaald van 1,08 naar 0,72 auto's per huishouden, een afname van 33%.

### 3.5 Conclusie: mogelijkheden voor maatwerk

Uit het voorgaande blijkt dat er voldoende aanleiding is om een lagere parkeernorm dan de gemeentelijke parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning toe te passen voor de woningbouwontwikkeling binnen de Blauwe Wetering:

- Het autobezit bij kleine woningen is substantieel lager. Voor de Blauwe Wetering zou de parkeernorm minimaal 0,9 parkeerplaats per woning kunnen bedragen; een verlaging van maximaal 25%.
- Het autobezit onder de doelgroep van de Blauwe Wetering, stedelijke young professionals, oftewel globaal de leeftijdscategorie 20 tot 35 jaar, is 20% lager dan het gemiddelde autobezit onder alle inwoners van 18 jaar en ouder.
- Het autobezit onder de doelgroep van de Blauwe Wetering, 1- en 2-persoonshuishoudens, is 20% lager dan het gemiddelde onder alle huishoudsamenstellingen.
- Het faciliteren van deelauto's heeft een waarneembare afname van 15% op het autobezit tot gevolg. Wanneer ook niet-waarneembare effecten worden meegenomen, is de afname 33%.

Bovengenoemde effecten kunnen niet los van elkaar gezien worden; kleinere woningen worden immers met name door 1- en 2-persoonshoudens bewoont en jongeren vormen gedeeltelijk de doelgroep 1- en 2-persoonshuishoudens. In de parkeerkencijfers van het CROW zitten deze effecten in feite beklonken, zeker wanneer uitgegaan wordt van het minimum kencijfer. Ook het verschil tussen het waarneembare effect en het niet-waarneembare effect van deelauto's op het autobezit maakt hier onderdeel van uit. Per saldo kan daarom uitgegaan worden van een afname van 25% ten gevolge van het type woning en de beoogde doelgroep en een afname van 15% ten gevolge van het faciliteren van deelauto's.

---

<sup>10</sup> Planbureau voor de Leefomgeving, Effecten van autodelen op mobiliteit en CO<sub>2</sub>-uitstoot, 2015.

## 4 Benodigd parkeeraanbod: maatwerk

De verkenning van de mogelijkheden voor maatwerk in het benodigde parkeeraanbod in het vorige hoofdstuk, is in onderstaande tabel vertaald naar een daadwerkelijk benodigd parkeeraanbod.

	zonder dubbelgebruik	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	zaterdag- avond
benodigd parkeeraanbod (beleid)	516	219	452	387	439
effect kleine woningen (-25%)	-129	-55	-113	-97	-110
saldo benodigd parkeeraanbod	387	164	339	290	329
effect deelauto's (-15%)	-58	-25	-51	-44	-49
saldo benodigd parkeeraanbod	329	140	<b>288</b>	247	280
beschikbaar parkeeraanbod	302	302	<b>302</b>	302	302
overschot/tekort	-27	162	<b>14</b>	55	22

Tabel 4.1: Benodigd parkeeraanbod bij toepassen maatwerk

Uit tabel 4.1 blijkt dat de kleine woningen en het faciliteren van deelauto's betekent dat er per saldo 164 parkeerplaatsen minder gerealiseerd kunnen worden dan op basis van de gemeentelijke parkeernorm wordt geëist. Dit betekent dat binnen de Blauwe Wetering 288 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dit is exclusief het aantal plekken voor de deelauto's.

Vanuit het gegeven dat één deelauto vijf eigen auto's bespaart<sup>11</sup> en dat het faciliteren van deelauto's een afname van 58 eigen auto's betekent (zie tabel 4.1), zullen er binnen de Blauwe Wetering dus **12 deelauto's** gestationeerd moeten worden.

Dit betekent per saldo dat er **300 parkeerplaatsen** gerealiseerd moeten worden binnen de Blauwe Wetering.

Voorwaarde voor het maatwerk is dat het autodelen eenvoudig wordt gemaakt:

- de deelauto's zijn binnen het complex beschikbaar;
- het aanbod (type auto's) is gevarieerd;
- bewoners zijn automatisch lid bijvoorbeeld via de Vereniging van Eigenaren of de servicekosten, waardoor zij alleen voor het daadwerkelijke gebruik betalen en zij zich mede-eigenaar voelen;
- er wordt gemak en flexibiliteit geboden, bijvoorbeeld een huismeester die praktische zaken regelt in geval van pech, onderhoud en schoon houden.

<sup>11</sup> CROW/KpVV stelt in haar factsheet autodelen (<http://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/factsheets-autodelen-2016>) dat een deelauto 4 tot 6 auto's vervangt die daadwerkelijk verkocht worden plus 5 tot 7 auto's die niet worden aangeschaft. In de bepaling van het benodigde parkeeraanbod is alleen het waarneembare effect van deelauto's meegenomen.

## 5 Fietsvoorziening

Op de tussenverdieping van het nieuw te realiseren appartementencomplex is tussen begane grond en 1<sup>e</sup> verdieping een fietsenstalling gesitueerd waar bewoners van de appartementen gebruik van kunnen maken. De omvang van deze ruimte is nog niet definitief, maar zal worden bepaald op basis van de bevindingen in dit hoofdstuk.

### 5.1 Aantal plekken

Het bepalen van het aantal benodigde fietsplekken gaat op eenzelfde wijze als het bepalen van het benodigde parkeeraanbod voor auto's. De gemeente Haarlem heeft hier geen normen voor, daarom wordt gebruik gemaakt van de kencijfers van het CROW:<sup>12</sup>

- 2 – 3 plek per woning voor bewoners van een appartement met fietsenberging;
- 0,5 – 1 plek per woning voor bezoekers van de bewoners van een appartement.

Voor de Blauwe Wetering wordt uitgegaan van het gemiddelde kencijfer. Gegeven de doelgroep (1- en 2-persoonshuishoudens) zou ook aangesloten kunnen worden bij het minimum parkeerkencijfer. Dit is niet gedaan vanuit het gegeven dat iedere Nederlander gemiddeld ruim 1,3 fiets bezit<sup>13</sup> en het vanwege het reduceren van het autoparkeerplaatsen niet wenselijk is om het aantal fietsparkeerplaatsen te beperken.

Dit betekent dat bij de Blauwe Wetering rekening gehouden moet worden met 1.075 fietsparkeerplekken voor bewoners en 323 voor bezoekers.

### 5.2 Benodigde ruimte en kwaliteit

Het voorziene hoge serviceniveau binnen de Blauwe Wetering en het belang van goede fietsvoorzieningen betekent voor de fietsvoorziening dat:

- de fietsvoorziening ruim opgezet moet worden;
- er ruimte moet zijn voor bijzonder fietsen.

#### **Benodigde ruimte**

Het ruimtegebruik van geparkeerde fietsen is sterk afhankelijk van het type parkeervoorziening en de breedte van de paden. Bij het parkeren van fietsen op één niveau geldt de vuistregel dat er een breedte van 0,65 m en een lengte van 2 meter nodig is. Voor een normale situatie geldt dat kan worden gerekend met een gebruikersoppervlakte 1,8 m<sup>2</sup> per fiets. Als de fietsparkeervoorzieningen op grotere afstand van elkaar worden geplaatst (> 0,8 m) en bredere paden worden aangelegd zal een gebruikersoppervlakte van 3 m<sup>2</sup> voldoen.

---

<sup>12</sup> CROW publicatie 317

<sup>13</sup> Fietsersbond, <https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/mobiliteit/fietsen-cijfers/>

Voor bewoners wordt uitgegaan van het gemiddelde (2,4 m<sup>2</sup> per plek). Het merendeel van de fietsen zal van normaal formaat zijn, op deze manier is er ruimte om de voorziening niet te krap uit te voeren en een deel van de fietsparkeervoorzieningen extra breed uit te voeren. Voor bezoekers is uitgegaan van de normale situatie (1,8 m<sup>2</sup>). Voor hen zal het fietsparkeren in de openbare ruimte worden gefaciliteerd, bijvoorbeeld met behulp van fietsnietjes.

Doelgroep	benodigd aanbod	benodigde ruimte
bewoners (in pandig)	1.075 fietsparkeerplaatsen	2.580 m <sup>2</sup>
bezoekers	323 fietsparkeerplaatsen	581 m <sup>2</sup>

Tabel 5.2: Benodigde fietsparkeercapaciteit woningbouwontwikkeling Blauwe Wetering

### Bijzondere fietsparkeerplaatsen

Hieronder worden de bijzondere fietsensoorten opgesomd die naar verwachting voor de Blauwe Wetering relevant zijn en waarvoor ruimte gerealiseerd moet worden.

#### *Brom- en snorfietsen*

Uit gegevens van het CBS blijkt dat onder de doelgroep (jongeren, starters) 3,6% tot 4,0% in bezit is van een brom- of snorfiets. Dit betekent dat er binnen de Blauwe Wetering ongeveer 3,8% x 430 studio's = 16,3 → 17 parkeerplaatsen benodigd zijn voor deze vervoersmiddelen.

#### *Elektrische fiets*

De elektrische fiets neemt in populariteit toe en zal voor de gebruikers van de Blauwe Wetering een aantrekkelijk vervoersmiddel zijn. Er zijn geen kencijfers beschikbaar voor elektrische fietsen en bijbehorende laadpalen. Er kan worden rekening gehouden met dit type fietsen door bijvoorbeeld bredere en stevige fietsenstallingen aan te bieden in verband met de manoeuvreerruimte en het gewicht van de elektrische fiets en ruimte te bieden voor oplaadpunten.

#### *Fietsen met krat*

Fietsen met een krat voorop zijn populair bij de beoogde doelgroep van de Blauwe Wetering. Voor dit type fietsen zijn extra brede fietsenstallingen handig; dit voorkomt dat deze fietsen los in de ruimte worden gestald. Een ander type fiets dat meer ruimte nodig heeft is de bakfiets, maar verwacht wordt dat het aandeel bakfietsen gezien de beoogde doelgroep van de Blauwe Wetering erg laag is.

## Bijlage 1 Parkeernormen referentiegemeenten

In tabel B1.1 is een overzicht opgenomen van diverse gemeenten die hun parkeernormen hebben gebaseerd op woninggrootte. De parkeernormen van de kleinste woningen uit die nota's is opgenomen in de tabel.

Oppervlakte	Gebied	Parkeernorm	Gemeente
< 30 m <sup>2</sup> bvo	B-locaties	0,1 - 1	Amsterdam <sup>14</sup>
< 30 m <sup>2</sup> bvo	Schil	0,5	Alphen aan den Rijn
30 - 60 m <sup>2</sup> bvo	B-locaties	0,3 - 1	Amsterdam
30 - 60 m <sup>2</sup> bvo	Schil	1,1	Alphen aan den Rijn
< 50 m <sup>2</sup> gbo (koop)	Ringwijken	0,5	Groningen
< 50 m <sup>2</sup> gbo (huur)	Ringwijken	0,3	Groningen
< 50 m <sup>2</sup> gbo	Schil	0,5	Wageningen
< 50 m <sup>2</sup> gbo	Schil	0,85	Nijmegen
< 55 m <sup>2</sup> bvo	B1	0,43 - 0,8	Utrecht
< 65 m <sup>2</sup> bvo (koop)	Schil	0,8	Leiden
< 65 m <sup>2</sup> bvo (huur)	Schil	0,6	Leiden
50 - 75 m <sup>2</sup> gbo	Schil	0,8	Wageningen
51 - 70 m <sup>2</sup> gbo	Schil	1,3	Nijmegen
55 - 80 m <sup>2</sup> bvo	B1	0,94 - 1,2	Utrecht
> 60 m <sup>2</sup> bvo	B-locaties	0,6 - 1	Amsterdam
65 - 90 m <sup>2</sup> bvo (koop)	Schil	1,4	Leiden
65 - 90 m <sup>2</sup> bvo (huur)	Schil	1,2	Leiden
< 70 m <sup>2</sup>	Stad	0,4	Den Haag
70 - 100 m <sup>2</sup>	Stad	0,7	Den Haag
75 - 90 m <sup>2</sup> gbo	Schil	1,1	Wageningen

Tabel B1.1: Parkeernormen kleine woningen van andere gemeenten

<sup>14</sup> Deze parkeernota is nog in concept en zal naar verwachting dit jaar worden vastgesteld.