



**Gemeente
Haarlem**



Nota parkeernormen

Duurzame parkeeroplossingen in ruimtelijke ontwikkelingen

21 februari 2023

Beheer en Beleid Openbare Ruimte (BBOR)

Inhoudsopgave

1.	Visie op fiets- en autoparkeren	4
1.1	De Nota parkeernormen	4
1.2	Visie op fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen	4
1.3	Relevante beleidskaders	5
1.4	Leeswijzer	6
2.	Juridisch kader	7
2.1	De omgevingsvergunning	7
2.2	Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018	8
2.3	Overgangsregeling	8
3.	Kaders voor parkeernormen	10
3.1	Wat is een parkeernorm?	10
3.2	Beleidsuitgangspunten	10
4.	Fietsparkeren	12
4.1	Totstandkoming fietsparkeernormen	12
4.2	Kwaliteitseisen fietsparkeren	12
4.3	Het oplossen van de fietsparkeerbehoefte	13
5.	Autoparkeren	14
5.1	Gebiedsindeling	14
5.2	Totstandkoming van de autoparkeernormen	14
5.3	Inrichtingseisen autoparkeren	15
6.	Stappenplan	17
6.1	Schematische weergave stappenplan	17
6.2	Uitgangspunten stappenplan	18
6.3	Het bepalen van de parkeerbehoefte	19
6.4	Het oplossen van de parkeerbehoefte	22

6.5	Wat als de parkeerbehoefte niet kan worden opgelost?	23
7.	Borging van de parkeeroplossing	25
7.1	Het parkeeratelier	25
7.2	Borging van openbare parkeerrechten	25
8.	Bijlagen	26
8.1	Gebiedsindeling autoparkeernormen	26
8.2	Fietsparkeernormen	27
8.3	Autoparkeernormen	29
8.4	Aanwezigheidspercentages	34
8.5	Maximaal acceptabele loopafstanden	35
8.6	Kwaliteitseisen fietsparkeren	36
8.7	Rekenvoorbeelden	38

1. Visie op fiets- en autoparkeren

1.1 De Nota parkeernormen

Voor u ligt de Nota parkeernormen. Deze nota beschrijft het beleid van de gemeente Haarlem over hoe fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen moet worden opgelost. De Nota parkeernormen vervangt de Beleidsregels parkeernormen 2015 (2e wijziging, vastgesteld op 31 januari 2019).

1.2 Visie op fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen

Groei van de stad leidt tot een mobiliteits- en parkeervraagstuk

Haarlem staat voor flinke opgaven. Een van deze opgaven is dat er tot 2030 minimaal 10.000 extra woningen in de stad moeten worden gebouwd. De groei van Haarlem brengt een mobiliteits- en parkeervraagstuk met zich mee. Nieuwe inwoners moeten en willen zichzelf kunnen verplaatsen. Zij doen dit op verschillende manieren: door te lopen, te fietsen, door het openbaar vervoer en de (deel)auto te gebruiken. De fiets en auto hebben één ding gemeen: wanneer een fiets of auto is gebruikt, moet het vervoermiddel ergens veilig kunnen worden geparkeerd. Dit is een ruimtelijk vraagstuk. Voor een geparkeerde fiets is ongeveer 5 m² nodig, voor een geparkeerde auto 20 tot 25 m² (inclusief de ruimte die nodig is om een fiets of auto te verplaatsen in een parkeervoorziening).

De gewenste mobiliteitstransitie

Naast het ruimtelijke aspect wegen de ambities van de stad sterk mee in de vraag hoe het parkeren in een ruimtelijke ontwikkeling wordt opgelost. Haarlem streeft een mobiliteitstransitie na. In het Mobiliteitsbeleid staat beschreven dat Haarlem voorrang geeft aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte in beslag nemen. Concreet betekent dit dat in de stad zoveel mogelijk te voet of met de fiets wordt gereisd, van en naar de stad met een steeds schoner openbaar vervoer en de (deel)auto wordt alleen gebruikt als het echt niet anders kan.

De oplossing van het fiets- en autoparkeren

De gewenste mobiliteitstransitie vormt in Haarlem het vertrekpunt voor hoe fiets- en autoparkeren in een ruimtelijke ontwikkeling wordt opgelost. De aanleg van voldoende, kwalitatief hoogwaardige fietsparkeerplaatsen heeft prioriteit. Als bewoners of werknemers snel en gemakkelijk bij hun fiets kunnen komen, zullen zij eerder geneigd zijn om de fiets te gaan gebruiken. De auto moet juist een minder prominente plek krijgen in de manier waarop een gebouw wordt ontworpen. In deze nota komt dit tot uiting in de vorm van lagere autoparkeernormen. Ook de parkeerlocatie van de auto heeft effect op het autogebruik. Bewoners die hun auto op een langere loopafstand parkeren, zullen deze minder vaak gebruiken voor het afleggen van korte verplaatsingen.

Verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer

Achter iedere ruimtelijke ontwikkeling die in de stad plaatsvindt staat een initiatiefnemer. Dit kan een lokale ondernemer zijn die zijn winkelpand wil uitbreiden of een projectontwikkelaar die een omvangrijk appartementencomplex wil ontwikkelen. Voor iedere ontwikkeling geldt hetzelfde: de verantwoordelijkheid om het fiets- en autoparkeren op een goede, toekomstbestendige manier op te lossen, ligt primair bij de initiatiefnemer. De gemeente Haarlem heeft een controlerende rol en beoordeelt in het bijzonder of de bedachte mobiliteits- en parkeeroplossingen in lijn liggen met de ambities van de stad.

Verantwoordelijkheid van de eindgebruiker

De eindgebruiker van een ruimtelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld een bewoner of werknemer) is niet direct betrokken in het ruimtelijk planvormingsproces. De eindgebruiker komt in beeld als het verkoop- of verhuurtraject start. De eindgebruiker heeft in dit traject een eigen verantwoordelijkheid op het gebied van mobiliteit en de mogelijkheden om een eigen auto in de nabijheid van de woning of werkplek te kunnen parkeren. Van de eindgebruiker wordt verwacht dat deze zich actief laat informeren over de bedachte mobiliteitsoplossingen. De eindgebruiker hoort ermee bekend te zijn dat de gemeente Haarlem niet verantwoordelijk is voor het bieden van parkeergelegenheid als hier in de ontwikkeling niet of in beperkte mate in wordt voorzien.

1.3 Relevante beleidskaders

De Nota parkeernormen kent verschillende relaties met beleidskaders die gelden binnen de gemeente Haarlem. In deze paragraaf wordt ingegaan op drie relevante kaders.

Omgevingsvisie Haarlem 2045

Haarlem heeft een Omgevingsvisie opgesteld. De Omgevingsvisie vormt de overkoepelende visie op de stad en de openbare ruimte. De Omgevingsvisie geeft aan dat Haarlem ruimte wil creëren voor onder andere klimaatadaptatie en dat dit ten koste kan gaan van ruimte voor de auto (rijdend en stilstaand). Dit uitgangspunt werkt door in deze Nota parkeernormen. In deze nota heeft Haarlem het gebruik van openbare parkeerplaatsen ingekaderd, om de parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling op te lossen (zie paragraaf 3.2.7).

Mobiliteitsbeleid Haarlem 2030

In paragraaf 1.2 is beschreven hoe de mobiliteitstransitie die Haarlem nastreeft tot uiting komt in deze Nota parkeernormen. Naast de mobiliteitstransitie bevat het Mobiliteitsbeleid een ander relevant uitgangspunt: parkeerregulering wordt ingezet op plekken met een hoge parkeerdruk en in en rond gebieden waar veel woningen worden gebouwd. In het onderstaande kader wordt toegelicht waarom parkeerregulering van belang is.

De rol en het belang van parkeerregulering

Parkeerregulering is een systeem waarin een zogeheten parkeerrecht nodig is om gebruik te maken van een openbare parkeerplaats. Dit parkeerrecht kan op verschillende manieren worden verkregen. Dit hangt af van de manier waarop de parkeerregulering is ingericht. In 2023 was ongeveer 25% van de openbare parkeercapaciteit in Haarlem voorzien van een vorm van parkeerregulering. Uitgangspunt in Haarlem is dat parkeerregulering wordt uitgewerkt in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen.

In gebieden waarin parkeerregulering geldt, heeft de gemeente een sturingsmiddel in handen om te voorkomen dat een ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk in de openbare ruimte. Uitgangspunt binnen deze Nota parkeernormen is dat het parkeren in ontwikkelingen op eigen terrein wordt opgelost (zie paragraaf 3.2.6). Door de adressen binnen ruimtelijke ontwikkelingen uit te sluiten van openbare parkeerrechten wordt, gedurende het tijdsvenster waarin parkeerregulering van kracht is, voorkomen dat een ontwikkeling leidt tot een stijging van de parkeerdruk in de openbare ruimte.

Ontwikkelvisies en mobiliteitsplannen

In Haarlem zijn zeven ontwikkelzones aangewezen waarin de groei van de stad zich concentreert. In de ontwikkelzones worden op grotere schaal woningen en aanverwante functies gerealiseerd.

Voor de drie grotere ontwikkelzones (Spoorzone Zuid-West, Europaweg/Schipholwegzone en Oostpoort) is per zone een mobiliteitsplan opgesteld. In deze mobiliteitsplannen is uitgebreid onderzocht hoe de mobiliteitsbehoefte eruit ziet en welke mobiliteits- en parkeeroplossingen hiervoor moeten worden gerealiseerd.

Deze Nota parkeernormen is van toepassing op de drie grotere ontwikkelzones. Indien in de mobiliteitsplannen wordt afgeweken van deze nota, dan zijn de in het mobiliteitsplan opgenomen uitgangspunten leidend voor een ruimtelijke ontwikkeling binnen de betreffende ontwikkelzone.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op het juridisch kader dat van toepassing is op deze Nota parkeernormen. Hoofdstuk 3 geeft vervolgens een algemene introductie tot fiets- en autoparkeernormen. Dit hoofdstuk bevat de beleidsuitgangspunten die gelden binnen deze nota. Hoofdstuk 4 gaat in op het fietsparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen, dit gebeurt in hoofdstuk 5 voor de auto.

In hoofdstuk 6 is het stappenplan opgenomen dat de gemeente Haarlem hanteert voor de manier waarop de fiets- en autoparkeernormen worden toegepast. Hoofdstuk 7 gaat in op het borgen van de gevormde parkeeroplossingen. Hoofdstuk 8 bevat de bijlagen die integraal onderdeel zijn van deze nota. In onderstaande tabel zijn de bijlagen opgesomd.

Bijlage	Omschrijving
8.1	Gebiedsindeling autoparkeernormen
8.2	Fietsparkeernormen
8.3	Autoparkeernormen
8.4	Aanwezigheidspercentages
8.5	Maximaal acceptabele loopafstanden
8.6	Kwaliteitseisen fietsparkeren
8.7	Rekenvoorbeelden

2. Juridisch kader

De toepassing van fiets- en autoparkeernormen kent een aantal belangrijke juridische aspecten. Dit hoofdstuk gaat in op het juridisch kader dat van toepassing is op deze Nota parkeernormen.

2.1 De omgevingsvergunning

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten passen binnen de regels van het bestemmingsplan en het toekomstige omgevingsplan. Op basis van artikel 2.1, lid 1 onder a en c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) moet voor ontwikkelingen waarin een bouwwerk wordt gebouwd, een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

De aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt getoetst door de ambtelijke organisatie van de gemeente Haarlem en verleend door het college van burgemeester en wethouders. De toetsing vindt naast parkeren plaats op diverse andere aspecten van de ruimtelijke ontwikkeling.

Inwerkingtreding van de Omgevingswet

1 januari 2024 is de beoogde inwerkingtredingsdatum van de Omgevingswet. De Omgevingswet zal leiden tot veel veranderingen in de wijze waarop de processen rondom ruimtelijke ontwikkelingen verlopen. Centraal binnen de Omgevingswet staat het bundelen en vereenvoudigen van regels voor de leefomgeving.

De inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft geen inhoudelijke gevolgen voor deze Nota parkeernormen. De gevolgen zullen met name merkbaar zijn in de procedures die voor een ruimtelijke ontwikkeling moeten worden doorlopen.

Voor parkeren wordt in de omgevingsvergunning de fiets- en autoparkeereis opgenomen. Deze eis geeft de omvang van de parkeerbehoefte aan en hoe deze behoefte wordt opgelost. De parkeereis volgt uit het doorlopen van het stappenplan in hoofdstuk 6 van deze nota. Het is afhankelijk van de aard van de parkeeroplossing welke onderbouwing de initiatiefnemer in de aanvraag voor een omgevingsvergunning aan moet leveren. Ook dit volgt uit het doorlopen van het stappenplan.

In de aanvraag om een omgevingsvergunning moet voor parkeren in ieder geval het volgende worden aangegeven:

- Het ruimtelijk programma dat wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functies);
- De berekening van de parkeerbehoefte voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen;
- Ontwerptekeningen van een te realiseren parkeervoorziening, waarin het aantal beschikbare parkeerplaatsen is aangeduid inclusief maatvoeringen;
- Indien van toepassing: gesloten contracten over bijvoorbeeld de inzet van autodeelconcepten om de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling (gedeeltelijk) op te lossen.

2.2 Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018

Parkeernormen zijn een stedenbouwkundige bepaling. Stedenbouwkundige bepalingen moeten in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Om bestaande bestemmingsplannen binnen de gemeente Haarlem van dezelfde parkeerregels te voorzien, is het Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018 vastgesteld. Dit bestemmingsplan is van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente Haarlem en vult alle bestaande bestemmingsplannen aan op één aspect.

In Tabel 1 zijn twee relevante artikelen uit het parapluplan opgenomen. Belangrijk in artikel 3.2.2 is dat het Parapluplan een dynamische verwijzing bevat naar wijzigingen van de Beleidsregels parkeernormen 2015. Omdat de Nota parkeernormen een herziening is van die beleidsregels, is deze nota via het Parapluplan van toepassing op bestaande bestemmingsplannen (tenzij in een afzonderlijk bestemmingsplan anders is opgenomen).

Artikel	Tekst
3.2.1	Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of het gebruiken van gronden of bouwwerken geldt dat in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht en in stand worden gehouden op eigen terrein voor parkeer- of stallingsgelegenheid en laad- en losmogelijkheden overeenkomstig de 'Beleidsregels parkeernormen 2015'.
3.2.2	Het bevoegd gezag past de in sublid 3.2.1 genoemde regels toe met inachtneming van de 'Beleidsregels parkeernormen 2015' met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze beleidsregels zoals die gelden ten tijde van de ontvangst van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

Tabel 1 Relevante artikelen uit het Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018.

2.3 Overgangsregeling

De verhouding tussen de (nieuwe) Nota parkeernormen en de (oude) Beleidsregels parkeernormen 2015 (2e wijziging, vastgesteld op 31 januari 2019) wordt geregeld in het overgangsrecht. Om belanghebbenden rechtszekerheid te bieden geldt voor deze nota de volgende overgangsregeling:

- Als de aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend voor inwerkingtreding (datum van publicatie) van het nieuwe beleid dan is het oude beleid van toepassing. Op aanvragen, ingediend na de inwerkingtreding van het nieuwe beleid, is het nieuwe beleid van toepassing.
- Binnen een periode van acht weken na inwerkingtreding van het nieuwe beleid, kan een aanvrager van een na de publicatiedatum ingediende aanvraag om een omgevingsvergunning, verzoeken om het oude beleid op zijn aanvraag van toepassing te laten zijn. Het college werkt hier uitsluitend aan mee, als de locatie waar de aanvraag betrekking op heeft, is gelegen in een gebied waarin de parkeerdruk op basis van het parkeeronderzoek 2022¹ minder dan 85% is. De aanvrager moet hierbij aantonen dat de ruimtelijke ontwikkeling niet leidt tot een parkeerdruk hoger dan 85% in de eindsituatie (binnen 100 meter loopafstand van de ontwikkellocatie). Daarnaast moet de aanvrager aan de overige eisen van het oude beleid voldoen.
- Binnen een periode van vier weken na de inwerkingtreding van het nieuwe beleid, kan een aanvrager van een voor de publicatiedatum ingediende aanvraag om een omgevingsvergunning, verzoeken om het nieuwe beleid op zijn aanvraag van toepassing te laten zijn. Dit verzoek dient minimaal twee weken voor de afloop van de beslistermijn te zijn ingediend als de reguliere procedure op zijn aanvraag van toepassing is. Het college werkt in beginsel mee aan dit verzoek,

¹ Bron: <https://haarlem.nl/file/rapport-parkeeronderzoek-haarlem-2022>.

indien er nog geen ontwerp-besluit ter visie is gelegd en/of de aanvraag niet op andere gronden zal worden geweigerd. De aanvrager dient tegelijkertijd met zijn verzoek aangepaste stukken te overleggen, waaruit blijkt dat wordt voldaan aan het nieuwe beleid. Als de aanvrager dit verzoek doet, dan stemt de aanvrager in met een opschorting van de beslistermijn op zijn aanvraag om een omgevingsvergunning met vier weken.

3. Kaders voor parkeernormen

Voordat in hoofdstuk 4 en 5 wordt ingegaan op de eisen voor fiets- en autoparkeren, geeft dit hoofdstuk een algemene introductie tot het onderwerp parkeernormen. Dit hoofdstuk bevat ook de algemene beleidsuitgangspunten die gelden voor deze Nota parkeernormen.

3.1 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen nodig zijn in een ruimtelijke ontwikkeling. De parkeernorm gaat gepaard met rekenregels en regels over de manier waarop de parkeernorm moet worden toegepast. Toepassing van de parkeernorm leidt tot een fiets- en autoparkeerbehoefte. Deze behoefte staat voor het aantal parkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling beschikbaar moet worden gesteld. Het niet oplossen van de parkeerbehoefte kan een weigeringsgrond vormen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

De aard en omvang van een ruimtelijke ontwikkeling is van invloed op de werking en complexiteit van parkeernormen. In een relatief kleinschalige ontwikkeling zijn de stappen die moeten worden doorlopen overzichtelijk. Voor grootschalige ontwikkelingen, waarin meerdere functies worden gerealiseerd en bijvoorbeeld mobiliteitsconcepten worden aangeboden, neemt de complexiteit toe. De gemeente Haarlem adviseert om in meer complexe ontwikkelingen een deskundige in te schakelen die zorgt voor een juiste toepassing van de fiets- en autoparkeernormen, rekenregels en toepassingsregels opgenomen in deze nota.

3.2 Beleidsuitgangspunten

3.2.1 Dialoog tussen de initiatiefnemer, gemeente en belanghebbenden

Parkeernormen zijn harde eisen die gelden in ruimtelijke ontwikkelingen. Omdat de parkeernorm een onderbouwde inschatting is van het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen, is het van belang dat aandacht is voor de werkelijkheid. Dit doen de initiatiefnemer, de gemeente Haarlem en andere betrokkenen door een constructieve dialoog met elkaar te hebben. Zij profiteren in deze dialoog van kennis en ervaring die zij gezamenlijk hebben.

3.2.2 Fietsparkeren integraal onderdeel van de ontwerpogave

In paragraaf 1.2 is de visie van Haarlem beschreven op het fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen. Uit deze visie volgt het belang van voldoende, kwalitatief goede voorzieningen voor fietsparkeren. Het hanteren van fietsparkeernormen met daarnaast kwaliteitseisen waar nieuwe fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen, vormt een belangrijke basis. Hierbovenop geldt dat het fietsparkeren integraal onderdeel moet zijn van de ontwerpogave. De vraag die in iedere ontwikkeling moet worden gesteld luidt: hoe kan het fietsparkeren zo worden georganiseerd dat toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers maximaal worden gestimuleerd om gebruik te maken van de fiets?

3.2.3 De parkeerkencijfers van CROW als basis

De fiets- en autoparkeernormen in deze Nota parkeernormen en verschillende regels over de toepassing van de parkeernormen zijn afkomstig of afgeleid van CROW. CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren. De richtlijnen van CROW worden door veel gemeenten als uitgangspunt aangehouden.

3.2.4 De autoparkeernorm vormt een minimum norm

De autoparkeernormen paragraaf 8.3 bevatten geen bandbreedte. Per gebied en per functie, geldt één vaste parkeernorm. De gemeente Haarlem hanteert deze parkeernorm als een minimum. Het is toegestaan om in een ruimtelijke ontwikkeling meer parkeerplaatsen aan te leggen dan volgt uit toepassing van de parkeernorm. Dit surplus moet altijd op eigen terrein worden aangelegd en kan niet worden afgewenteld richting de openbare ruimte. De aanleg van minder parkeerplaatsen is mogelijk wanneer een initiatiefnemer op basis van een mobiliteitsplan een mobiliteitscorrectie onderbouwt (zie paragraaf 3.2.5).

3.2.5 Toepassing van een mobiliteitscorrectie

De gemeente Haarlem biedt in deze Nota parkeernormen de mogelijkheid om een zogeheten mobiliteitscorrectie toe te passen. De mobiliteitscorrectie is een werkwijze waarmee de inzet van mobiliteitsconcepten wordt vertaald in een vermindering van het aantal autoparkeerplaatsen dat benodigd is voor een ruimtelijke ontwikkeling. De hoofdgedachte hierbij is dat als gevolg van de ligging van een ontwikkeling in de omgeving van het hoogwaardig openbaar vervoer of de inzet van deelmobiliteit leidt tot een afname van het autobezit en/of autogebruik. De mobiliteitscorrectie is onderdeel van het stappenplan op basis waarvan de autoparkeernormen worden toegepast.

3.2.6 Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

In deze Nota parkeernormen is het primaire beleidsuitgangspunt dat het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld. Eigen terrein is hierbij gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit of in de directe nabijheid (binnen de maximaal acceptabele loopafstand, zie paragraaf 6.2.1).

3.2.7 Gebruik van openbare parkeerplaatsen is ingekaderd

De toepassing van parkeernormen leidt tot een parkeerbehoefte. Deze behoefte moet op eigen terrein worden opgelost. Als dit niet volledig mogelijk blijkt te zijn, kan de initiatiefnemer andere oplossingen onderzoeken. Dit is uitgewerkt in het stappenplan opgenomen in hoofdstuk 6. De mogelijkheid om gebruik te maken van openbare parkeerplaatsen heeft Haarlem ingekaderd. Dit is alleen mogelijk voor het faciliteren van de parkeerbehoefte van sociale woningbouw (zie paragraaf 6.4.2). Onder sociale woningbouw vallen woningen waarvan de kale huurprijs niet hoger is dan de geldende huurliberalisatiegrens. Deze grens wordt ieder jaar door de overheid vastgesteld (in 2023 was dit € 806,06).

3.2.8 Uitsluiten van openbare parkeerrechten

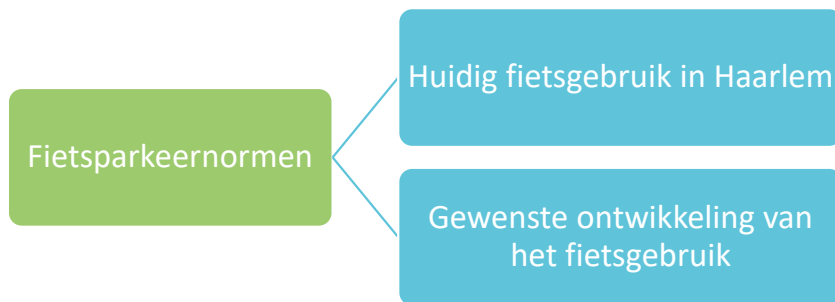
Uitgangspunt is dat alle adressen binnen ruimtelijke ontwikkelingen worden uitgesloten van openbare parkeerrechten. Dit geldt voor gebieden waarin parkeerregulering geldt en gebieden waarin dit nog niet het geval is. Met openbare parkeerrechten worden parkeervergunningen voor de primaire doelgroepen bedoeld (bij woonfuncties de bewonersparkeervergunning en de digitale bezoekersregeling en bij bedrijven de bedrijfsparkeervergunning). Bijzondere parkeerproducten zoals de parkeervergunning voor hulpverleners en de parkeervergunning voor mantelzorgers vallen hier vooralsnog niet onder. Als uit het stappenplan opgenomen in paragraaf 6.1 volgt dat voor het oplossen van de parkeerbehoefte gebruik wordt gemaakt van openbare parkeerplaatsen, dan komt een bepaald aantal adressen wel in aanmerking voor parkeerrechten. Welke adressen dit zijn, volgt uit het ruimtelijk planvormingsproces. Adressen die zijn uitgesloten van parkeerrechten, staan op deze manier bij de gemeente Haarlem geregistreerd (zie paragraaf 7.2).

4. Fietsparkeren

Dit hoofdstuk gaat in op het fietsparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt een toelichting gegeven op de totstandkoming van de fietsparkeernormen en op de kwaliteitseisen waar nieuw aan te leggen fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen. Ook is er aandacht voor de vraag hoe de fietsparkeerbehoefte wordt opgelost.

4.1 Totstandkoming fietsparkeernormen

De fietsparkeernormen in Haarlem zijn tot stand gekomen op basis van het huidige fietsgebruik in de stad. De ambitie van Haarlem om het fietsgebruik te stimuleren is vervolgens met het huidige gebruik in verband gebracht. De fietsparkeernormen opgenomen in paragraaf 8.2 zijn hier het resultaat van. Anders dan de autoparkeernormen worden de fietsparkeernormen niet toegepast op basis van een gebiedsindeling. De fietsparkeernorm die voor een functie geldt is in heel Haarlem gelijk.



Figuur 1 Totstandkoming fietsparkeernormen.

Haarlem gebruikt de fietsparkeerkencijfers van CROW uit 2019 als basis voor de bepaling van haar fietsparkeernormen. Deze kencijfers bevatten een minimum en maximum bandbreedte. Voor het merendeel van de functies geldt de maximum bandbreedte als fietsparkeernorm, voor een klein aantal functies geldt de gemiddelde bandbreedte als uitgangspunt. De gemeente Haarlem is van mening dat hiermee voor deze functies een meer realistische fietsparkeernorm is bepaald.

Fietsparkeernorm voor bezoekers van bewoners

Voor bezoekers van bewoners moeten fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn. De bandbreedte voor dit CROW parkeerkencijfer ligt tussen de 0,5 en 1,0 fietsparkeerplaats per woning. De gemeente Haarlem hanteert de minimum bandbreedte als fietsparkeernorm: 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers van bewoners.

4.2 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Naast het aantal fietsparkeerplaatsen dat in een ruimtelijke ontwikkeling beschikbaar moet zijn, is ook de kwaliteit van fietsparkeerplaatsen van belang. Fietsparkeerplaatsen met een ondermaatse kwaliteit worden in de praktijk niet goed gebruikt. Fietsen worden niet op de juiste manier in een voorziening geparkeerd of de voorziening wordt helemaal niet gebruikt. De gemeente Haarlem hanteert kwaliteitseisen voor fietsparkeren (zie paragraaf 8.6) om te waarborgen dat de fietsparkeerplaatsen die voor een ontwikkeling worden aangelegd van voldoende kwaliteit zijn.

In de kwaliteitseisen fietsparkeren is speciale aandacht voor fietsen met afwijkende maten. Ook brom- en snorfietsen en bakfietsen moeten op een goede manier kunnen worden geparkeerd. Hiervoor moet in de voorziening zogeheten vrije ruimte worden gereserveerd. Dit zijn gemarkeerde vakken waar een brom- of snorfiets of bakfiets geparkeerd kan worden. Hiervoor gelden de volgende eisen:

- Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, bakfietsen of andere soorten fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed).
- Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).

Laadinfrastructuur voor elektrische fietsen

Naast de elektrische auto is ook het aantal elektrische fietsen of elektrische brom- en snorfietsen de afgelopen jaren sterk gestegen. Het is van belang om in een voorziening laadinfrastructuur aan te brengen zodat fietsers een accu kunnen opladen.

4.3 Het oplossen van de fietsparkeerbehoefte

Het toepassen van fietsparkeernormen leidt tot een fietsparkeerbehoefte. Deze behoefte staat voor het aantal fietsparkeerplaatsen dat in een ruimtelijke ontwikkeling beschikbaar moet worden gesteld. Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.6 is het uitgangspunt dat de fietsparkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost.

Voor de oplossing van de fietsparkeerbehoefte geldt dat in het bijzonder aandacht moet zijn voor het gedrag en de wensen van de fietser. Met name voor kortdurende bezoeken geldt dat fietsers zo dicht mogelijk bij hun bestemming willen parkeren. Wanneer binnen deze korte loopafstand geen parkeervoorziening aanwezig is, is de keuze snel gemaakt om de fiets niet in een voorziening te parkeren. Dit leidt tot een belemmering van de doorgang op het trottoir en tot een verrommeling van het straatbeeld. Om deze reden heeft de gemeente Haarlem bij het vinden van een oplossing van de fietsparkeerbehoefte, aandacht voor de praktijk. De volgende uitgangspunten gelden voor het faciliteren van de parkeerbehoefte:

- Fietsparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van bewoners moeten op eigen terrein worden aangelegd.
- Fietsparkeerplaatsen voor werknemers van bedrijven, winkels en instellingen moeten op eigen terrein worden aangelegd. Bezoekers van deze functies parkeren ook op eigen terrein. Op het moment dat dit niet volledig mogelijk is, worden de openbare fietsenstallingen benut. Indien in de omgeving van een ontwikkellocatie geen openbare fietsenstalling (met voldoende ruimte) aanwezig is, maken bezoekers gebruik van fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte. De eventuele aanleg van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt bekostigd door de initiatiefnemer.

5. Autoparkeren

Dit hoofdstuk gaat in op de eisen voor autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt een toelichting gegeven op de gebiedsindeling op basis waarvan de autoparkeernormen worden toegepast, de totstandkoming van de autoparkeernormen en inrichtingseisen die gelden voor autoparkeerplaatsen. Het stappenplan op basis waarvan de autoparkeernormen moeten worden toegepast is opgenomen in hoofdstuk 6.

5.1 Gebiedsindeling

De Haarlemse autoparkeernormen worden toegepast op basis van een gebiedsindeling. De ligging van een ontwikkellocatie in de stad bepaalt welke parkeernormen van toepassing zijn. In deze Nota parkeernormen is Haarlem opgedeeld in drie gebieden. In paragraaf 8.1 zijn de gebieden op kaart ingetekend. De gebiedsindeling is afgeleid van de indeling uit de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR) en de Omgevingsvisie. Ten opzichte van de SOR is een wijziging aangebracht. Alle zeven de ontwikkelzones zijn in deze Nota parkeernormen binnen het Centraal stedelijk gebied gelegen. De gebiedsindeling bestaat uit de volgende gebieden:

1. Binnenstad
2. Centraal stedelijk gebied
3. Stedelijk gebied

5.2 Totstandkoming van de autoparkeernormen

In het Mobiliteitsbeleid is opgenomen dat het autogebruik ondanks de groei van de stad niet evenredig mag toenemen, bovenop de autonome groei van het autogebruik. De hoogte van de autoparkeernormen doet recht aan dit uitgangspunt. Deze paragraaf licht de totstandkoming van de autoparkeernormen toe. De autoparkeernormen zijn opgenomen in paragraaf 8.3.

5.2.1 Kalibratie CROW parkeerkcijfers op de Haarlemse situatie

De CROW parkeerkcijfers² worden via een vaste werkwijze gekalibreerd tot autoparkeernormen: bepaling van de stedelijkheidsgraad (het aantal adressen per vierkante kilometer), ligging in de stedelijke zone en keuze binnen de gegeven bandbreedte. Deze kalibratie is uitgevoerd voor de drie gebieden.

Haarlem valt ten aanzien van stedelijkheidsgraad in de categorie 'zeer sterk stedelijk'. Het aantal adressen per vierkante kilometer ligt gemiddeld op circa 3.500. Deze stedelijkheidsgraad betekent dat verhoudingsgewijs de laagste parkeerkcijfers op Haarlem van toepassing zijn. Met betrekking tot de ligging in de stedelijke zone zijn gebied 1 en 2 (Binnenstad en centraal stedelijk gebied) in de CROW systematiek als 'centrum' aangemerkt. Gebied 3 (stedelijk gebied) is gelijk aan 'schil'.

De CROW parkeerkcijfers bevatten een minimum en maximum bandbreedte. Bijvoorbeeld voor de functie 'commerciële dienstverlening' ligt in het centrum de minimum bandbreedte op 0,9 en de maximum bandbreedte op 1,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Haarlem heeft de beleidsmatige keuze gemaakt om haar parkeernormen te baseren op de minimum bandbreedte.

² Bron: CROW publicatie 381: toekomstbestendig parkeren, uitgebracht in december 2018.

5.2.2 Autoparkeernormen voor woonfuncties

In Haarlem gelden voor woonfuncties meerdere autoparkeernormen. Ten opzichte van de CROW parkeerkencijfers is een extra onderscheid gemaakt binnen de categorie sociale huurwoningen. In Haarlem geldt een specifieke parkeernorm voor sociale huurwoningen waarvan de huurprijs onder de eerste aftoppingsgrens ligt. Haarlem heeft, door een samenwerking met de woningcorporaties, een gedetailleerd beeld van het autobezit onder bewoners dit type sociale huurwoning. De actuele prijs- en huursegmenten per woningtype zijn te raadplegen via de 'Nota Kaders en instrumenten sociale huur en middensegment' of de opvolger daarvan.

Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties

Bij de ontwikkeling van woonfuncties moeten er, naast parkeerplaatsen voor de bewoners zelf, ook parkeerplaatsen worden aangelegd voor bezoekers van bewoners. Hiervoor geldt een zogeheten bezoekersparkeernorm. De hoogte van de bezoekersnorm is per gebied verschillend (zie Tabel 2). In de Binnenstad en het Centraal stedelijk gebied ligt de bezoekersnorm het laagst. Het autogebruik onder bezoekers van bewoners is in deze gebieden relatief beperkt³. In het Stedelijk gebied geldt een hogere bezoekersnorm. Bij de autoparkeernormen in paragraaf 8.3 is de bezoekersnorm per woonfunctie apart opgenomen.

Gebied	Bezoekersparkeernorm
1. Binnenstad	0,1 parkeerplaats per woning
2. Centraal stedelijk gebied	0,1 parkeerplaats per woning
3. Stedelijk gebied	0,15 parkeerplaats per woning

Tabel 2 Bezoekersparkeernormen woonfuncties per gebied.

5.2.3 Autoparkeernormen voor overige functies

Naast parkeernormen voor woonfuncties zijn in deze nota parkeernormen opgenomen voor een groot aantal andere functies (werkfuncties, winkelfuncties, horecafuncties, et cetera). Ondanks het grote aantal functies waarvoor een parkeernorm is opgenomen, kan het voorkomen dat voor een geplande functie geen parkeernorm is opgenomen. In dergelijke gevallen geldt dat de initiatiefnemer de parkeernorm moet hanteren die geldt voor de meest vergelijkbare functie. De gemeente Haarlem beslist welke parkeernorm dit is.

5.3 Inrichtingseisen autoparkeren

5.3.1 Kwaliteitseisen autoparkeren

Naast het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen is ook de kwaliteit van de parkeerplaatsen die beschikbaar worden gesteld van belang. Een parkeerplaats met te krappe afmetingen of een te smalle toeleidende weg zal in de praktijk niet goed worden gebruikt. De gemeente Haarlem beoordeelt de kwaliteit van parkeerplaatsen op basis van de volgende publicaties:

- Voor parkeerplaatsen gelegen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages⁴.
- Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger daarvan.

³ Bron: TU Delft, A new perspective on residential parking policy, augustus 2021.

⁴ De gemeente Haarlem heeft er bewust voor gekozen om niet te verwijzen naar de eventuele opvolger van NEN 2443 omdat geen zicht is op wijzigingen die bij een actualisatie door NEN worden doorgevoerd.

Bovengenoemde publicaties worden onder licentie verstrekt door NEN en CROW. Op het moment dat een initiatiefnemer niet kan beschikken over de benodigde publicatie(s), dan moet hierover contact worden opgenomen met de gemeente Haarlem.

5.3.2 Aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Het is van belang dat in ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor gehandicapten. Met gehandicapten worden mensen bedoeld die als gevolg van een fysieke beperking op kortere loopafstand van de bestemming moeten parkeren. Zij hebben hiervoor een gehandicaptenparkeerkaart.

Voor ontwikkelingen waarin functies worden gerealiseerd met een sociaal-maatschappelijke karakter, met een parkeerbehoefte van minimaal 15 parkeerplaatsen, moet minimaal 2% van die behoefte worden ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1. Gehandicaptenparkeerplaatsen moeten liggen binnen een loopafstand van maximaal 100 meter gemeten vanaf de parkeerplaats tot de ingang van het betreffende gebouw.

5.3.3 Aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen neemt in Nederland gestaag toe. Deze ontwikkeling maakt het van belang om in ruimtelijke ontwikkelingen op eigen terrein laadinfrastructuur aan te brengen en voorbereidingen te treffen om deze laadinfrastructuur uit te kunnen breiden. In artikel 5.14 t/m 5.16 van het Bouwbesluit 2012⁵ zijn de eisen opgenomen ten aanzien van laadinfrastructuur. Het Bouwbesluit vormt landelijk geldende wet- en regelgeving. De twee relevante eisen uit het Bouwbesluit zijn:

- Een woongebouw met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met een parkeerbehoefte van meer dan tien parkeerplaatsen, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak.
- Een gebouw, anders dan een woongebouw, met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met een parkeerbehoefte van meer dan tien parkeerplaatsen, heeft ten minste een oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeerplaatsen.

In het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) zijn, in aanvulling op het Bouwbesluit extra eisen voor nieuwe oplaadpunten in parkeergarages opgenomen. Deze eisen gelden vanaf 1 juli 2023. De belangrijkste eisen zijn:

- Alle oplaadpunten in een parkeergarage moeten tegelijkertijd centraal kunnen worden afgeschakeld.
- Bij de ingang van de garage staat duidelijk aangegeven waar de oplaadpunten zich bevinden en hoe deze centraal kunnen worden afgeschakeld.
- Oplaadpunten maken gebruik van de laadtechnieken 'mode 3' of 'mode 4'. Dit betekent dat het gaat om een laadstation.

⁵ Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet worden de technische bouwvoorschriften uit het Bouwbesluit 2012 opgenomen in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL).

6. Stappenplan

De Haarlemse fiets- en autoparkeernormen worden toegepast op basis van een vast stappenplan. Dit hoofdstuk beschrijft dit stappenplan.

6.1 Schematische weergave stappenplan

De gemeente Haarlem hanteert voor de toepassing van parkeernormen een vast stappenplan. Figuur 2 geeft dit stappenplan schematisch weer. In paragraaf 6.2 t/m 6.4 wordt het stappenplan toegelicht. In paragraaf 8.7 is het stappenplan door middel van rekenvoorbeelden uitgewerkt.

Stappenplan	Resultaten per stap
1. Normatieve parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
2. Saldering bestaande parkeerbehoefte	- ... parkeerplaatsen
3. Mobiliteitscorrectie	- ... parkeerplaatsen
4. Vaststelling van de parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	- ... parkeerplaatsen
6. Parkeerplaatsen openbaar (sociale woningbouw)	- ... parkeerplaatsen
Toets dubbelgebruik bij stap 6 en 7	Resultaat = parkeereis

Figuur 2 Stappenplan voor de bepaling van de parkeereis.

Het stappenplan kan worden gezien als een rekensom. Met behulp van parkeernormen wordt de normatieve parkeerbehoefte bepaald. Vervolgens wordt op deze waarde de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies in mindering gebracht. Dit wordt salderen genoemd. Hierna heeft de initiatiefnemer de mogelijkheid om op basis van een mobiliteitsplan een mobiliteitscorrectie toe te passen. Het resultaat dat hieruit volgt is de vastgestelde parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling.

De vastgestelde parkeerbehoefte moet in beginsel op eigen terrein worden opgelost. Indien dit niet volledig mogelijk blijkt te zijn, kan de initiatiefnemer onderzoeken of het mogelijk is om gebruik te maken van bestaande openbare parkeerplaatsen. Haarlem biedt deze mogelijkheid alleen voor het oplossen van de parkeerbehoefte van sociale woningbouw (zie paragraaf 3.2.7). Als het volledige stappenplan is doorlopen, wordt de parkeereis vastgesteld. De parkeereis bestaat hiermee uit de vastgestelde parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze behoefte wordt voorzien. De parkeereis wordt vastgelegd in de omgevingsvergunning.

6.2 Uitgangspunten stappenplan

Deze paragraaf beschrijft een aantal algemene uitgangspunten die van toepassing zijn op het stappenplan.

6.2.1 Maximaal acceptabele loopafstanden

Het stappenplan biedt de mogelijkheid om de parkeerbehoefte op afstand van de ontwikkellocatie op te lossen. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van parkeerplaatsen op een langere afstand van de ontwikkellocatie. Om te waarborgen dat parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand liggen, gelden maximaal acceptabele loopafstanden. Deze afstanden zijn per gebied/hoofd functie verschillend. De maximaal acceptabele loopafstanden zijn opgenomen in paragraaf 8.5.

De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de parkeerplaats naar het bestemmingsadres. De loopafstand wordt gemeten door middel van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld Google Maps).

6.2.2 Dubbelgebruik

Ruimtelijke ontwikkelingen richten zich vaak op meer dan één doelgroep. Denk aan bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers en bezoekers van winkels. Deze doelgroepen zijn ieder op verschillende momenten van de dag of week aanwezig. Om deze reden kunnen bij combinaties van meerdere functies in een ontwikkeling dezelfde parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen worden ingezet. In de avond en nacht maakt een bewoner van de parkeerplaats gebruik, overdag is dezelfde parkeerplaats beschikbaar voor een kantoormedewerker. Dit principe staat bekend als dubbelgebruik. Dubbelgebruik is van toepassing op fiets- en autoparkeren.

Om de kansen op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken wordt een parkeerbalans opgesteld. In een parkeerbalans wordt de parkeerbehoefte voor verschillende dagdelen berekend. Hiervoor zijn in paragraaf 8.4 aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze percentages wordt in een parkeerbalans het dagdeel vastgesteld waarop de parkeerbehoefte van de geplande functies maximaal is. Dit moment wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. In paragraaf 8.7 is een rekenvoorbeeld opgenomen waarin dubbelgebruik wordt toegepast. Om dubbelgebruik te kunnen laten plaatsvinden, moeten parkeerplaatsen (in het bijzonder) aan de volgende eisen voldoen:

- De parkeerplaatsen hebben een openbaar karakter en zijn niet gereserveerd of toegewezen aan specifieke gebruikers;
- De parkeerplaatsen moeten zich binnen de maximaal acceptabele loopafstand bevinden die geldt voor de betreffende functie(s) en doelgroepen (zie paragraaf 8.5);
- De parkeerplaatsen zijn bereikbaar en fysiek toegankelijk voor alle doelgroepen.

6.2.3 Afrondingsregel

Bij het doorlopen van het stappenplan worden verschillende berekeningen uitgevoerd. Het is van belang dat in deze berekeningen niet tussentijds wordt afgerond. Als de parkeerbehoefte in stap 4 wordt vastgesteld, moet wiskundig worden afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat een parkeerbehoefte kleiner of gelijk aan 0,49 naar beneden wordt afgerond en een behoefte groter of gelijk aan 0,50 naar boven wordt afgerond.

6.3 Het bepalen van de parkeerbehoefte

6.3.1 Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

De normatieve parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de fietsparkeernormen in paragraaf 8.2 en de autoparkeernormen in paragraaf 8.3. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen moet voor iedere geplande functie de berekening: *functie * parkeernorm* worden uitgevoerd.

Resultaat stap 1: voor alle functies die in de ruimtelijke ontwikkeling worden gerealiseerd is de normatieve parkeerbehoefte op een navolgbare manier bepaald.

6.3.2 Stap 2: het salderen van een bestaande parkeerbehoefte

In stap 2 wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies, die als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling komen te verdwijnen, in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Dit principe wordt salderen genoemd. Het hoofdprincipe bij salderen is dat bestaande parkeerplaatsen opnieuw kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen.

Het salderen van bestaande openbare parkeerplaatsen

Op veel locaties in Haarlem parkeren bewoners van bijvoorbeeld appartementencomplexen in de openbare ruimte. Onder andere woningcorporaties hebben de ambitie om deze complexen te vernieuwen (grootschalige renovatie of sloop nieuwbouw). Op het moment dat het niet toegestaan zou zijn om openbare parkeerplaatsen te salderen, dan zou dit tot gevolg hebben dat de parkeerbehoefte in dergelijke ontwikkelingen volledig op eigen terrein opgelost moet worden. Omdat de ruimte in Haarlem schaars is en het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein kostbaar is, zou dit een ongewenste barrière kunnen vormen in de totstandkoming van ruimtelijke ontwikkelingen. Om deze reden is het toegestaan om de parkeerbehoefte van een functie die voorheen in de openbare ruimte werd opgelost, te salderen.

Uitgangspunten voor salderen

De gemeente Haarlem hanteert twee uitgangspunten voor salderen. Met deze uitgangspunten is gewaarborgd dat een bestaande parkeerbehoefte op de juiste wijze in mindering wordt gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Salderen geldt voor fiets- en autoparkeren.

Uitgangspunt 1: salderen mogelijk tot maximaal 5 jaar na het laatste vergunde gebruik

Aan salderen is een maximale termijn van 5 jaar verbonden. Wanneer het laatste vergunde gebruik van een functie langer dan 5 jaar geleden is (dus wanneer sprake is van 5 jaar leegstand), is het niet meer toegestaan om een oude parkeerbehoefte te salderen. De reden hiervoor is dat na 5 jaar niet mag worden aangenomen dat parkeerplaatsen die oorspronkelijk voor een functie zijn aangelegd, nog beschikbaar zullen zijn. Voor parkeerplaatsen die op eigen terrein zijn gelegen geldt de termijn van 5 jaar niet. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein is in de regel gegarandeerd.

Uitgangspunt 2: verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte

Bij het salderen van de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies kan de situatie zich voordoen dat de maatgevende parkeerbehoefte verschuift. Als hier sprake van is, dan kan er feitelijk sprake zijn van een (gedeeltelijk) nieuwe parkeerbehoefte die niet gesaldeer kan worden. In het onderstaande kader en in het rekenvoorbeeld in paragraaf 8.7 wordt dit toegelicht.

De correcte werkwijze voor salderen is om de parkeerbehoefte van bestaande en geplande functies voor ieder dagdeel te salderen. De hoogste waarde geldt als de maatgevende parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling.

Voorbeeld: verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte

Een regelmatig voorkomende ontwikkeling is de transformatie van een kantoor naar woningen. In deze transformatie zijn er twee hoofdgebruikersgroepen: werknemers van het kantoor en toekomstige bewoners. Deze doelgroepen kennen een specifieke aanwezigheid gedurende de dag/week. Werknemers zijn voornamelijk overdag aanwezig en in de avond en in de nacht niet. Bewoners zijn overdag gedeeltelijk aanwezig en in de nacht thuis.

In een transformatieontwikkeling van kantoor naar woningen is, op basis van de in paragraaf 8.4 opgenomen aanwezigheidspercentages, sprake van een verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte. Het moment waarop de woningen tot hun maximale parkeerbehoefte leiden (de werkdagnacht) is het moment waarop het kantoor tot geen enkele parkeerbehoefte leidt. Dit heeft tot gevolg dat in deze transformatieontwikkeling sprake is van een geheel nieuwe parkeerbehoefte. Er kan niet worden gesaldeerd.

Resultaat stap 2: de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies is op de juiste wijze in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 1.

6.3.3 Stap 3: toepassing mobiliteitscorrectie

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte is berekend en een eventuele parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functie(s) is gesaldeerd, kan in de volgende stap een mobiliteitscorrectie worden toegepast. De mobiliteitscorrectie vormt een optionele stap, de initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate wordt ingezet op een of meerdere mobiliteitsconcepten om in (een gedeelte van) de parkeerbehoefte te voorzien. Mobiliteitscorrecties kunnen alleen leiden tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het onderbouwen van een mobiliteitscorrectie. De initiatiefnemer stelt hiervoor een mobiliteitsplan op.

Om een zo eenduidig mogelijk beleid te hanteren, kiest Haarlem ervoor om de mobiliteitscorrecties die mogelijk zijn concreet te benoemen. In totaal zijn twee correcties mogelijk. Het is toegestaan om de correcties te stapelen. Hierna worden de correcties toegelicht. De inzet van deelfietsen- en deelscooters leidt niet tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De twee mogelijke correcties zijn:

1. Correctie 1: de ruimtelijke ontwikkeling is gelegen nabij een halte van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
2. Correctie 2: in de ruimtelijke ontwikkeling wordt een autodeelconcept ingezet.

Correctie 1: de ruimtelijke ontwikkeling is gelegen nabij een halte van het HOV

De mogelijkheid om deze correctie toe te passen wordt bepaald door de topografische ligging van een ruimtelijke ontwikkeling. Als een ontwikkeling in de nabijheid van een HOV-halte ligt, wordt een correctie op de parkeerbehoefte toegepast. De hoogte van de correctie is afhankelijk van de werkelijke loopafstand vanaf de ontwikkellocatie tot de HOV-halte. De gemeente Haarlem kent geen correcties toe aan (H)OV-haltes anders dan de haltes opgenomen in Tabel 3. De percentages gelden als een maximum.

HOV-halte	Afstand ontwikkellocatie tot HOV-halte		
	0-500 meter	500-1000 meter	1000-1500 meter
Station Haarlem	30%	20%	10%
Station Haarlem Spaarnwoude	20%	10%	5%
Station Heemstede-Aerdenhout	n.v.t.	10%	5%
Station Bloemendaal	10%	5%	n.v.t.
OV-Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid	15%	10%	5%
R-net haltes	10%	5%	n.v.t.

Tabel 3 Percentages correctie ligging nabij een HOV-halte.

Correctie 1 is verbonden aan de ligging van een ontwikkeling. Feitelijk hoeft de initiatiefnemer geen maatregelen te treffen om in aanmerking te komen voor deze correctie. Het verdient de sterke voorkeur om in het mobiliteitsplan te motiveren hoe toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers maximaal worden gestimuleerd om gebruik te maken van het HOV. De correctie is van toepassing op alle functies die in een ruimtelijke ontwikkeling worden gerealiseerd.

Correctie 2: in de ruimtelijke ontwikkeling wordt een autodeelconcept ingezet

Een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling waarin woonfuncties worden gerealiseerd, kan kiezen voor het aanbieden van een autodeelconcept. Dit is een concept waarin deelauto's aan bewoners ter beschikking worden gesteld. Met het oog op de gewenste mobiliteitstransitie staat Haarlem positief tegenover autodeelconcepten. De deelauto vormt een alternatief voor eigen autobezit. Ook blijkt uit onderzoek dat autodelen leidt tot een vermindering van het autogebruik en tot een ander soort autogebruik. Slechts 10% van de ritten in een deelauto is korter dan 5 kilometer, tegenover een landelijk gemiddelde van 30%⁶.

Op het moment dat de initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling een autodeelconcept wil inzetten, gelden bepaalde eisen en randvoorwaarden. Deze eisen en randvoorwaarden zijn tot stand gekomen op basis van de meest recente landelijke inzichten. Als deze inzichten in de loop der tijd wijzigen, dan sluit de gemeente Haarlem zich hierbij aan. De eisen en randvoorwaarden die gelden voor de inzet van een autodeelconcept zijn:

- Een autodeelconcept kan alleen leiden tot een reductie van de parkeerbehoefte van woonfuncties;
- Maximaal 20% van de parkeerbehoefte kan worden ingevuld met een autodeelconcept;
- Iedere deelauto die wordt ingezet vervangt maximaal 5 eigen auto's van bewoners;
- Voor iedere deelauto wordt een geormerkte autodeelparkeerplaats aangelegd. Indien sprake is van een elektrische deelauto is deze parkeerplaats voorzien van een elektrische laadpaal.
- De inzet van het autodeelconcept moet voor ten minste 10 jaar zijn gewaarborgd, aan te tonen middels een ondertekende overeenkomst tussen de initiatiefnemer en deelauto leverancier;
- In de bovengenoemde overeenkomst moet worden vastgelegd hoe het autodeelconcept in stand wordt gehouden wanneer, bijvoorbeeld als gevolg van faillissement, de gecontracteerde leverancier niet meer in staat is om de deelauto's aan te kunnen bieden.
- Het autodeelconcept moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat de eerste woningen binnen de ruimtelijke ontwikkeling zijn opgeleverd.

Resultaat stap 3: op de resterende normatieve parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling (zoals bepaald in stap 2) zijn op basis van een mobiliteitsplan een of meerdere mobiliteitscorrecties in mindering gebracht.

⁶ Bron: CROW, argumenten voor autodelen.

6.3.4 Stap 4: vaststelling van de parkeerbehoefte

Nadat stap 1 t/m 3 zijn doorlopen, wordt de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling vastgesteld. Dit is het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte worden aanwezigheidspercentages toegepast om de kansen op het gebied van dubbelgebruik te onderzoeken. Nadat de parkeerbehoefte is vastgesteld, worden in stap 5 en 6 de mogelijkheden onderzocht om in de parkeerbehoefte te voorzien.

Resultaat stap 4: het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen (de parkeerbehoefte) van de ruimtelijke ontwikkeling is vastgesteld.

6.4 Het oplossen van de parkeerbehoefte

In stap 4 is de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling vastgesteld. Dit is het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen dat beschikbaar moet worden gesteld. Hiervoor zijn twee mogelijkheden: de parkeerplaatsen worden op eigen terrein beschikbaar gesteld of de initiatiefnemer maakt, voor het faciliteren van de parkeerbehoefte van sociale woningbouw, gebruik van bestaande openbare parkeerplaatsen.

6.4.1 Stap 5: beschikbaar stellen parkeerplaatsen op eigen terrein

Het uitgangspunt is dat zo veel mogelijk op eigen terrein in de parkeerbehoefte wordt voorzien. Dit geldt voor het aantal parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, kantoormedewerkers, et cetera) en voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen. Het kan pragmatisch zijn om het bezoekersparkeren op maaiveld plaats te laten vinden omdat het laten parkeren van bezoekers in een parkeergarage consequenties heeft voor het ontwerp en het beheer van een garage.

Met name in gebiedsontwikkelingen worden vaak nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd die, nadat de ontwikkelingen zijn voltooid, tot de openbare parkeercapaciteit zullen gaan behoren. Binnen dit stappenplan worden deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein beschouwd. Hierbij vindt geen uitsluiting van openbare parkeerrechten plaats.

Resultaat stap 5: het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling is bepaald.

6.4.2 Stap 6: gebruik openbare parkeerplaatsen

De situatie kan zich voordoen dat de vastgestelde parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein kan worden gefaciliteerd. In dat geval kan, voor het faciliteren van de parkeerbehoefte van sociale woningbouw, gebruik worden gemaakt van openbare parkeercapaciteit (zie paragraaf 3.2.7).

Als het gebruik van openbare parkeercapaciteit beleidsmatig gezien mogelijk is moet, op basis van de bestaande parkeerdruk, worden bepaald of dit ook werkelijk mogelijk is. De gemeente Haarlem vindt het verantwoord om gebruik te maken van openbare parkeercapaciteit als de parkeerdruk in de bestaande situatie lager is dan 85%. Als de bestaande parkeerdruk op 85% of hoger ligt, dan is het niet mogelijk om gebruik te maken van openbare parkeercapaciteit. De bestaande parkeerdruk en de parkeerbehoefte vanuit de ruimtelijke ontwikkeling mogen samen maximaal leiden tot een parkeerdruk van 85%.

Om te beoordelen of gebruik kan worden gemaakt van openbare parkeercapaciteit, is inzicht nodig in de bestaande parkeerdruk. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het in kaart brengen van de parkeerdruk. Als de gemeente Haarlem over recente parkeerdrukmetingen beschikt, dan moet

van deze gegevens gebruik worden gemaakt. Als nieuwe parkeerdrukmetingen uitgevoerd moeten worden, dan moet dit parkeeronderzoek aan de volgende eisen voldoen:

- De methodiek die in het parkeeronderzoek wordt gehanteerd (het meten van parkeercapaciteit en parkeerbezetting) moet door de gemeente Haarlem zijn goedgekeurd. Hierbij geldt dat alleen officiële parkeerplaatsen gelden als parkeercapaciteit.
- De uitvoering van het parkeeronderzoek moet zijn afgestemd met de gemeente Haarlem. Hierbij worden ten minste bepaald: het onderzoeksgebied en de momenten van de dag/week waarop de parkeerdrukmetingen plaatsvinden. Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximaal acceptabele loopafstand die in betreffende gebied geldt voor woonfuncties (zie paragraaf 8.5).

6.5 Wat als de parkeerbehoefte niet kan worden opgelost?

De situatie kan zich voordoen dat de initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling niet volledig kan voorzien in de vastgestelde parkeerbehoefte. Dit kan bijvoorbeeld een gevolg zijn van een gebrek aan fysieke ruimte om parkeerplaatsen te realiseren of een gebrek aan financiële middelen om de aanleg van fiets- en autoparkeerplaatsen te kunnen bekostigen. Dit vormt in beginsel een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Als de bovenstaande situatie zich voordoet, dan zal de initiatiefnemer in eerste instantie zelf naar een oplossing moeten zoeken. De initiatiefnemer kan bijvoorbeeld onderzoeken of de invulling van het programma zodanig kan worden gewijzigd, dat het wel mogelijk is om de parkeerbehoefte volledig op te lossen.

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.8 worden alle adressen binnen een ruimtelijke ontwikkeling uitgesloten van openbare parkeerrechten (tenzij op basis van het stappenplan in paragraaf 6.1 anders is besloten). Het uitsluiten van parkeerrechten leidt ertoe dat de gemeente Haarlem, onder bepaalde eisen en randvoorwaarden, kan instemmen met een ontwikkeling waarin de parkeerbehoefte niet volledig is opgelost.

Eisen en randvoorwaarden met betrekking tot het uitsluiten van openbare parkeerrechten

Adressen uitsluiten van openbare parkeerrechten, terwijl niet op andere wijze is voorzien in de parkeerbehoefte, heeft veel impact op de toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers. Om deze reden maakt het college van burgemeester en wethouders altijd een belangenafweging op basis waarvan wordt besloten of de betreffende ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden. Deze belangenafweging wordt alleen door het college gemaakt als de initiatiefnemer de onmogelijkheid om volledig in de parkeerbehoefte te voorzien heeft aangetoond, waarbij het volledige stappenplan uit paragraaf 6.1 moet zijn doorlopen.

Als uit de belangenafweging van het college volgt dat een ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden, terwijl de parkeerbehoefte niet volledig is opgelost, dan gelden in het vervolg de volgende randvoorwaarden:

- De initiatiefnemer moet een verklaring afgeven kennis te hebben genomen van het beleidsuitgangspunt dat alle adressen binnen de ruimtelijke ontwikkeling zijn uitgesloten van openbare parkeerrechten (tenzij op basis van het stappenplan in paragraaf 6.1 anders is besloten);
- De initiatiefnemer moet, indien van toepassing, de adressen (of bouwnummers als adressen nog niet bekend zijn) aanwijzen die op basis van het stappenplan in paragraaf 6.1 wel in aanmerking komen voor openbare parkeerrechten;

- De adressen die worden uitgesloten van openbare parkeerrechten worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en in koop- of huurovereenkomsten. De adressen worden op de gemeentelijke GROF-lijst opgenomen (geen recht op parkeervergunning, zie paragraaf 7.2).

Het ruilen van openbare parkeerrechten is niet mogelijk

Het uitsluiten van openbare parkeerrechten kan erin resulteren dat op een gedeelte van de adressen binnen een ruimtelijke ontwikkeling wel een parkeervergunning- of ontheffing kan worden aangevraagd en op een gedeelte van de adressen niet. Vanaf het moment dat de omgevingsvergunning onherroepelijk is geworden, is het niet mogelijk om parkeerrechten te ruilen tussen adressen onderling.

7. Borging van de parkeeroplossing

7.1 Het parkeeratelier

Het toepassen van fiets- en autoparkeernormen kan soms een hoog theoretisch gehalte hebben. Tegelijkertijd geldt dat de parkeeroplossing die in een ruimtelijke ontwikkeling wordt gevormd, in de praktijk goed moet functioneren. Om te borgen dat theorie en praktijk op elkaar aansluiten, introduceert de gemeente Haarlem in deze Nota parkeernormen 'het parkeeratelier'. In dit atelier gaan de initiatiefnemer, de gemeente Haarlem en partijen betrokken bij de huur- of verkoop met elkaar in gesprek waarbij specifiek wordt ingegaan op hoe de parkeeroplossing in de praktijk gaat werken. Het parkeeratelier moet zijn georganiseerd voordat de omgevingsvergunning wordt aangevraagd (bijvoorbeeld in de definitie of ontwerpfase van het planvormingsproces). De onderwerpen die in het parkeeratelier worden behandeld zijn mede afhankelijk van de aard en omvang van de ruimtelijke ontwikkeling. In grootschalige ontwikkelingen wordt het atelier meer uitgebreid opgezet, terwijl in kleinschaligere ontwikkelingen het atelier relatief klein kan worden gehouden. Onderwerpen die in ieder geval in het parkeeratelier aan bod moeten komen zijn:

- *Wie parkeert waar:* op een plattegrond wordt de parkeer- en mobiliteitsoplossing uitgewerkt. Waar liggen de fiets- en autoparkeerplaatsen? Hoe zijn de parkeerplaatsen toegewezen aan de adressen? Waar worden eventueel de elektrische laadpalen geplaatst? Op welke locatie wordt een eventuele deelauto strategisch neergezet?
- *Bezoekersparkeren:* hoe krijgen bezoekers van de functies die worden ontwikkeld toegang tot parkeerplaatsen die op eigen terrein zijn gelegen? Hoe openen zij een hekwerk of slagboom?
- *Informatieverstrekking:* hoe worden de eindgebruikers geïnformeerd over de mobiliteits- en parkeeroplossing die wordt gerealiseerd in de ontwikkeling?
- *Openbare parkeerrechten:* hoe worden eindgebruikers geïnformeerd over het feit of zij wel of niet in aanmerking komen voor openbare parkeerrechten?

7.2 Borging van openbare parkeerrechten

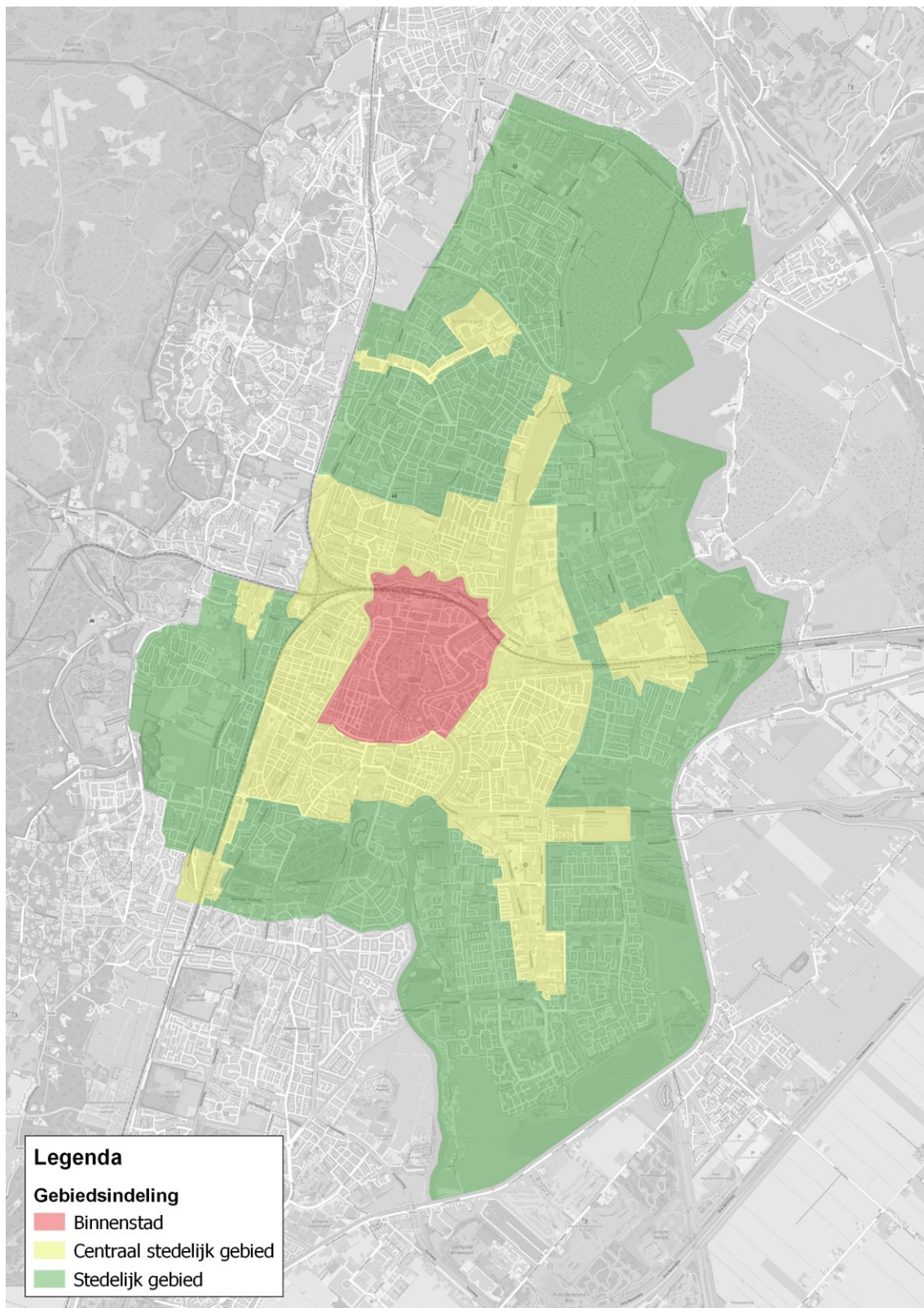
Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.6 is het primaire beleidsuitgangspunt binnen deze Nota parkeernormen dat het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld. De gemeente Haarlem beschikt over een lijst waarop de adressen zijn opgenomen die over parkeren op eigen terrein (zouden moeten) beschikken. Dit is de POET-lijst. Als het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein kleiner is dan het aantal adressen, dan is de eigenaar verantwoordelijk voor de toewijzing van de parkeerplaatsen aan de adressen. De adressen zonder parkeren op eigen terrein kunnen geen aanspraak maken op openbare parkeerrechten.

Zoals beschreven in paragraaf 6.5 kan het college onder bepaalde eisen en randvoorwaarden instemmen met een ruimtelijke ontwikkeling waarin de parkeerbehoefte niet volledig is opgelost. Deze adressen worden als geen recht op parkeervergunning (GROP) aangemerkt. Dit is de GROP-lijst. Deze adressen beschikken niet over parkeren op eigen terrein en komen niet in aanmerking voor openbare parkeerrechten. Op de website van de gemeente Haarlem⁷ is een lijst opgenomen met de adressen waarop geen parkeervergunning aangevraagd kan worden. In deze lijst staan zowel adressen waarbij POET aanwezig is (of zou moeten zijn) en adressen die als GROP zijn aangemerkt.

⁷ <https://haarlem.nl/adressen-waar-geen-parkeervergunning-mogelijk>

8. Bijlagen

8.1 Gebiedsindeling autoparkeernormen



8.2 Fietsparkeernormen

Functie	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers
Wonen			
Woning, kleiner dan 75 m ²	Per woning	3,0	n.v.t.
Woning, tussen 75 en 100 m ²	Per woning	4,0	n.v.t.
Woning, tussen 100 en 125 m ²	Per woning	5,0	n.v.t.
Woning, groter dan 125 m ²	Per woning	6,0	n.v.t.
Studentenhuis	Per kamer	1,0	n.v.t.
Woning bezoekers	Per woning	0,5	n.v.t.
Werken			
Kantoor (personeel)	Per 100 m ² bvo	3,5	n.v.t.
Kantoor (bezoekers)	Per balie	8,0	n.v.t.
Winkelen en boodschappen doen			
Winkelcentrum	Per 100 m ² bvo	4,0	94%
Supermarkt	Per 100 m ² bvo	4,3	93%
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,4	87%
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	0,4	89%
Onderwijsvoorzieningen			
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	5,0	n.v.t.
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	5,8	n.v.t.
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	7,2	n.v.t.
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,7	n.v.t.
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	16,0	n.v.t.
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	1,1	n.v.t.
ROC (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	14,0	n.v.t.
ROC (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	1,0	n.v.t.
Zorg- en maatschappelijke voorzieningen			
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	10,0	n.v.t.
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	7,0	n.v.t.
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	8,0	67%
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	3,0	n.v.t.
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,7	n.v.t.
Religiegebouw/gebedshuis	Per 100 zitplaatsen	41,0	60%
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	0,6	n.v.t.
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,8	n.v.t.
Sport, cultuur en ontspanning			
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	5,0	97%
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	12,0	94%
Fitness	Per 100 m ² bvo	8,5	90%
Museum	Per 100 m ² bvo	1,4	95%
Sporthal	Per 100 m ² bvo	3,9	96%
Sportveld	Per ha netto terrein	57,5	95%
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	6,2	94%
Stadion	Per 100 zitplaatsen	9,5	99%
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	34,0	99%
Theater	Per 100 zitplaatsen	25,5	87%
Zwembad (openlucht)	Per 100 m ² bassin	29,0	97%
Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	21,5	99%

Functie	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers
Horeca en verblijfsrecreatie			
Fastfoodrestaurant	Per 100 m ² bvo	21,5	90%
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m ² bvo	20,0	80%
Restaurant (luke)	Per 100 m ² bvo	4,0	80%
Café	Per 100 m ² bvo	10,0	90%
Overstappen			
Busstation	Per halterende buslijn	42,0	100%
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	1,3	100%

8.3 Autoparkeernormen

Functie	Eenheid	Binnenstad		Centraal stedelijk gebied		Stedelijk gebied	
Hoofdgroep: wonen		Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	0,8	0,1	0,8	0,1	1,0	0,15
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	0,7	0,1	0,7	0,1	0,9	0,15
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	0,6	0,1	0,6	0,1	0,8	0,15
Koop, appartement, duur	Per woning	0,6	0,1	0,6	0,1	0,8	0,15
Koop, appartement, midden	Per woning	0,5	0,1	0,5	0,1	0,7	0,15
Koop, appartement, goedkoop	Per woning	0,4	0,1	0,4	0,1	0,6	0,15
Huur, vrije sector	Per woning	0,6	0,1	0,6	0,1	0,8	0,15
Huur, middelduur	Per woning	0,5	0,1	0,5	0,1	0,7	0,15
Huur, sociaal, liberalisatiegrens	Per woning	0,4	0,1	0,4	0,1	0,7	0,15
Huur, sociaal, 1e aftoppingsgrens	Per woning	0,35	0,1	0,35	0,1	0,55	0,15
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Per kamer	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,15
Kamerverhuur, studenten (zelfstandig/onzelfstandig)	Per kamer	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,15
Zorgwoning/aanleunwoning	Per woning	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,15
Kleine eenpersoonswoning ¹ ($\leq 30 \text{ m}^2$ bvo)	Per woning	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Toelichting bij bovenstaande tabel

In de bovenstaande tabel zijn de autoparkeernormen voor woonfuncties opgenomen. Voor de functie 'wonen' wordt de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers van bewoners apart berekend. Om deze reden is de bewoners- en bezoekersparkeernorm apart opgenomen. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 5.2.2.

De bewonersparkeernorm is exclusief de geldende bezoekersparkeernorm. In andere woorden: de parkeernorm voor de functie 'koop, appartement, midden' in het stedelijk gebied bedraagt: 0,7 voor bewoners + 0,15 voor bezoekers van bewoners = 0,85 parkeerplaats per woning.

¹ Tiny house, altijd grondgebonden.

Functie	Eenheid	Binnenstad	Centraal stedelijk gebied	Stedelijk gebied	Percentage bezoekers
Hoofdgroep: werken					
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m ² bvo	0,6	0,6	0,9	5%
Commerciële dienstverlening	Per 100 m ² bvo	0,9	0,9	1,1	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief ²	Per 100 m ² bvo	1,0	1,0	1,3	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief ³	Per 100 m ² bvo	0,3	0,3	0,5	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m ² bvo	0,6	0,6	0,9	5%
Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen					
Buurtsupermarkt	Per 100 m ² bvo	0,4	0,4	1,0	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m ² bvo	1,5	1,5	2,2	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m ² bvo	4,1	4,1	4,8	84%
Groothandel specialist ⁴	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	3,9	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,4	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	Per 100 m ² bvo	3,0	3,0	n.v.t.	72%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,8	76%
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,3	79%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,9	81%
Wijkcentrum (groot)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	3,3	85%
Stadsdeelcentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	3,7	95%
Woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	93%
Meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,2	94%
Winkelboulevard	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,5	94%
Outletcentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	6,6	87%
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,2	89%
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,8	89%
Groencentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,8	89%

² Bijvoorbeeld: industrie, laboratorium of werkplaats (exclusief vrachtwagenparkeren).

³ Bijvoorbeeld: loods, opslag of transportbedrijf (exclusief vrachtwagenparkeren).

⁴ Bijvoorbeeld: levensmiddelen of kantoorartikelen.

Functie	Eenheid	Binnenstad	Centraal stedelijk gebied	Stedelijk gebied	Percentage bezoekers
Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning					
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	0,1	0,1	0,4	97%
Museum	Per 100 m ² bvo	0,3	0,3	0,5	95%
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	1,6	1,6	5,5	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m ² bvo	1,0	1,0	3,0	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m ² bvo	5,2	5,2	5,7	87%
Musicaltheater	Per 100 m ² bvo	2,1	2,1	2,5	86%
Casino	Per 100 m ² bvo	4,8	4,8	5,2	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	0,7	0,7	1,2	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,4	0,4	0,6	87%
Dansstudio	Per 100 m ² bvo	0,7	0,7	2,5	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m ² bvo	0,6	0,6	2,1	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m ² bvo	0,8	0,8	2,9	90%
Wellnesscentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%
Sauna/hammam	Per 100 m ² bvo	1,6	1,6	3,3	99%
Sporthal	Per 100 m ² bvo	1,2	1,2	1,8	96%
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	0,8	0,8	1,6	94%
Tennishal	Per 100 m ² bvo	0,2	0,2	0,3	87%
Squashhal	Per 100 m ² bvo	1,4	1,4	2,2	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	8,8	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	8,0	99%
Zwemparadijs	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	13,0	13,0	13,0	95%
Stadion	Per zitplaats	0,0	0,0	0,0	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m ² bvo	0,9	0,9	1,1	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,8	98%
Ski- snowboardhal	Per 100 m ² sneeuw	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	98%
Jachthaven	Per ligplaats	0,5	0,5	0,5	99%

Functie	Eenheid	Binnenstad	Centraal stedelijk gebied	Stedelijk gebied	Percentage Bezoekers
Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning					
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	93%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld	Per 100 m² bvo	0,4	0,4	1,2	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	Per 100 m² bvo	1,0	1,0	1,8	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	Per 100 m² bvo	2,2	2,2	3,1	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per boerderij	0,4	0,4	1,2	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90%
Dierenpark	Per ha. netto terrein	4,0	4,0	4,0	99%
Attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	n.v.t.	0,9	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	n.v.t.	5,0	99%
Hoofdgroep: horeca en (verblijfs)recreatie					
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	91%
1* hotel	Per 10 kamers	0,3	0,3	0,7	77%
2* hotel	Per 10 kamers	1,1	1,1	1,9	80%
3* hotel	Per 10 kamers	1,5	1,5	2,6	77%
4* hotel	Per 10 kamers	2,7	2,7	4,4	73%
5* hotel	Per 10 kamers	4,2	4,2	6,8	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m² bvo	4,0	4,0	4,0	90%
Restaurant	Per 100 m² bvo	8,0	8,0	8,0	80%
Discotheek	Per 100 m² bvo	1,6	1,6	5,2	99%
Evenementenhal/beursgebouw	Per 100 m² bvo	3,0	3,0	4,0	99%

Functie	Eenheid	Binnenstad	Centraal stedelijk gebied	Stedelijk gebied	Percentage Bezoekers
Hoofdgroep: gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen					
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,4	1,4	1,7	57%
Apotheek	Per apotheek	1,8	1,8	2,3	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	0,7	0,7	0,9	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	0,8	0,8	1,0	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,1	1,1	1,4	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,1	1,1	1,4	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,0	1,0	1,2	55%
Ziekenhuis	Per 100 m² bvo	1,1	1,1	1,2	29%
Crematorium	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	98%
Begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	97%
Penitentiare inrichting	Per 10 cellen	1,4	1,4	1,9	37%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,1	0,1	0,1	96%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,5	0,5	0,5	60%
Hoofdgroep: onderwijs					
Kinderdagverblijf (exclusief kiss & ride)	Per 100 m² bvo	0,7	0,7	0,9	0%
Basisonderwijs (exclusief kiss & ride)	Per leslokaal	0,5	0,5	0,5	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	2,0	2,0	2,6	11%
ROC	Per 100 leerlingen	2,8	2,8	3,3	7%
Hogeschool	Per 100 leerlingen	5,5	5,5	6,1	72%
Universiteit	Per 100 leerlingen	8,6	8,6	10,2	48%
Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	2,6	2,6	3,5	95%

8.4 Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
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%	75%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	40%	0%
Horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	50%
Hotel	40%	50%	100%	100%	100%	60%	75%	40%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning	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%

Toelichting bij bovenstaande tabel

De opgenomen aanwezigheidspercentages vormen richtlijnen van CROW voor de aanwezigheid van doelgroepen gedurende de dag/week. Indien voor een specifieke functie nauwkeurigere prognoses beschikbaar zijn over aanwezigheid, dan heeft het de voorkeur om hier gebruik van te maken (mits te verifiëren door de gemeente Haarlem).

8.5 Maximaal acceptabele loopafstanden

Fietsparkeren	Wonen	Werken	Overige functies
Vaste gebruikers	0 meter (eigen terrein)	0 meter (eigen terrein)	0 meter (eigen terrein)
Bezoekers	75 meter	75 meter	75 meter

Autoparkeren	Wonen	Werken	Overige functies
Binnenstad	400 meter	800 meter	800 meter
Centraal stedelijk gebied	300 meter	600 meter	400 meter
Stedelijk gebied	200 meter	400 meter	200 meter
Overig grondgebied Haarlem	100 meter	200 meter	100 meter

Toelichting bij bovenstaande tabel

- De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de parkeerlocatie naar het bestemmingsadres. De loopafstand wordt gemeten door middel van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld Google Maps).

8.6 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het gebruik van een fietsparkeervoorziening hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van die voorziening. Ook de routing binnen de voorziening, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik. De Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en FietsParKeur gaan in op kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor het ontwerpen van een fietsparkeervoorziening in een ruimtelijke ontwikkeling.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een toegankelijke en bruikbare fietsparkeervoorziening zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/ neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden.
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParKeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
- De hart op hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed.

- De hart op hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter.
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, bakfietsen of andere soorten fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed).
 - Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).
- Een parkeersysteem waarin naast standaard fietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

8.7 Rekenvoorbeelden

In dit rekenvoorbeeld wordt een toelichting gegeven op de toepassing van de parkeernormen op basis van het stappenplan opgenomen in hoofdstuk 6. Dit rekenvoorbeeld gaat in op fiets- en autoparkeren en alle mogelijke stappen.

Het bouwplan in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd in het 'Centraal stedelijk gebied'. In het bouwplan zijn de volgende functies gepland. Tussen aanhalingstekens worden de relevante eigenschappen van de functies voor fietsparkeren benoemd.

- 20 woningen: koop, appartement, duur (tussen 100 en 125 m²);
- 30 woningen: huur, sociaal, liberalisatiegrens (kleiner dan 75 m²);
- 1.000 m² buurtsupermarkt;
- 1.500 m² kantoor zonder baliefunctie (2 balies).

Naast het toe te voegen programma verdwijnt de functie café/bar/cafetaria met een oppervlakte van 300 m² bvo. De parkeerbehoefte van deze functie wordt in stap 2 voor fiets- en autoparkeren gesaldeerd.

Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

In onderstaande tabel is de normatieve parkeerbehoefte berekend van het programma dat in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd. De parkeernormen voor de woonfuncties zijn exclusief de bezoekersnorm. De parkeerbehoefte van bezoekers van bewoners is in een aparte regel berekend.

Voor fietsparkeren geldt dat de parkeernorm, conform bijlage 2, uit 93% bezoekers bestaat en dus 7% personeel. Deze percentages zijn toegepast op de parkeernorm van 4,3.

Functie	Aantal/ omvang	Eenheid	Parkeer- norm	Normatieve behoefte
Fietsparkeren				
Woning, kleiner dan 75 m ²	30	Woning	3,0	90
Woning, tussen 100 en 125 m ²	20	Woning	5,0	100
Bezoekers van bewoners	50	Woning	0,5	25
Supermarkt (personeel)	1.000	100 m ² bvo	0,3 (7%)	3
Supermarkt (bezoekers)	1.000	100 m ² bvo	4,0 (93%)	40
Kantoor (personeel)	1.500	100 m ² bvo	3,5	52,5
Kantoor (bezoekers)	2	Balie	8,0	16
Totaal	-	-	-	326,5
Aandeel bezoekers	-	-	-	81
Autoparkeren				
Koop, appartement, duur	20	Woning	0,6	12
Huur, sociaal, liberalisatiegrens	30	Woning	0,4	12
Bezoekers van bewoners	50	Woning	0,1	5
Buurtsupermarkt	1.000	100 m ² bvo	0,4	4
Kantoor zonder baliefunctie	1.500	100 m ² bvo	0,6	9
Totaal	-	-	-	42

Stap 2: salderen van een bestaande parkeerbehoefte

Zoals beschreven verdwijnt als gevolg van het bouwplan een bestaande functie: café/bar/cafetaria. Deze functie had een oppervlakte van 300 m² bvo. De normatieve parkeerbehoefte van deze functie bedraagt -30 fietsparkeerplaatsen en -12 autoparkeerplaatsen.

De normatieve parkeerbehoeften zijn met het aanwezigheidspercentage dat geldt voor horeca omgerekend naar een parkeerbehoefte per dagdeel. In onderstaande tabel worden de uitkomsten hiervan gepresenteerd. Uit de tabel blijkt dat op de werkdagnacht geen sprake is van een parkeerbehoefte die in mindering kan worden gebracht op de parkeerbehoefte van het bouwplan. Op dit dagdeel is feitelijk sprake van een nieuwe parkeerbehoefte.

	Normatief	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Aanwezigheidspercentage horeca	-	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	50%
Fietsparkeren	-30	-9	-12	-27	-24	0	-22,5	-30	-15
Autoparkeren	-12	-3,6	-4,8	-10,8	-9,6	0	-9	-12	-6

Stap 3: toepassing mobiliteitscorrectie(s)

In stap 3 worden de mobiliteitscorrecties toegepast. De correcties zijn stapelbaar. Hierna worden de correcties uitgewerkt. De correcties zijn niet van toepassing op fietsparkeren.

Correctie 1: het bouwplan is gelegen nabij het (hoogwaardig) openbaar vervoer

Het bouwplan is gelegen binnen een afstand van 400 - 800 meter van OV-Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Dit betekent dat sprake is van een mobiliteitscorrectie van 15%. Deze correctie wordt toegepast op de normatieve parkeerbehoefte van alle geplande functies.

Functie	Parkeerbehoefte zonder correctie HOV	Parkeerbehoefte met 15% correctie HOV
Koop, appartement, duur	12	10,2
Huur, sociaal, liberalisatiegrens	12	10,2
Bezoekers van bewoners	5	4,3
Buurtsupermarkt	4	3,4
Kantoor zonder baliefunctie	9	7,7
Totaal	42	35,7

Correctie 2: in het bouwplan wordt een autodeelconcept ingezet

In het bouwplan worden 2 deelauto's beschikbaar gesteld voor bewoners. Iedere deelauto leidt tot een reductie van de normatieve parkeerbehoefte met 5 parkeerplaatsen. Deze reductie wordt met behulp van het aanwezigheidspercentage dat geldt voor bewoners omgerekend naar een reductie per dagdeel. Voor beide deelauto's wordt een geormerkte parkeerplaats aangelegd.

	Normatief	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Aanwezigheidspercentage bewoners	-	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Reductie deelauto's	-10	-5	-5	-9	-8	-10	-6	-8	-7
Parkeerplaatsen deelauto's	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Totaal	-8	-3	-3	-7	-6	-8	-4	-6	-5

Stap 4: vaststelling van de parkeerbehoefte

Nadat stap 1 t/m 3 zijn doorlopen kan de parkeerbehoefte van het bouwplan worden vastgesteld. Het moment waarop de parkeerbehoefte inclusief correcties maximaal is, wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. Uit de onderstaande tabel komt naar voren dat het maatgevende moment voor fiets- en autoparkeren op de werkdagnacht ligt. Op dit moment zijn in totaal 190 fietsparkeerplaatsen benodigd en afgerond 12 autoparkeerplaatsen. Zoals is af te leiden uit de tabel, worden aanwezigheidspercentages toegepast voor fiets- en autoparkeren.

	Normatief	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koopavond	Werkdag- nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Fietsparkeren									
Woningen, bewoners	190,0	95,0	95,0	171,0	152,0	190,0	114,0	152,0	133,0
Woningen, bezoekers	25,0	2,5	5,0	20,0	17,5	0,0	15,0	25,0	17,5
Supermarkt	43,0	12,9	25,8	4,3	32,3	0,0	43,0	0,0	32,3
Kantoor	68,5	68,5	68,5	3,4	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Salderen fiets	-30,0	-9,0	-12,0	-27,0	-24,0	0,0	-22,5	-30,0	-15,0
Totaal	296,5	169,9	182,3	171,7	181,2	190,0	149,5	147,0	167,8
Autoparkeren									
Woningen, bewoners	20,4	10,2	10,2	18,4	16,3	20,4	12,2	16,3	14,3
Woningen, bezoekers	4,3	0,4	0,9	3,4	3,0	0,0	2,6	4,3	3,0
Buurtsupermarkt	3,4	1,0	2,0	0,3	2,6	0,0	3,4	0,0	2,6
Kantoor zonder baliefunctie	7,7	7,7	7,7	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Salderen auto	-12,0	-3,6	-4,8	-10,8	-9,6	0,0	-9,0	-12,0	-6,0
Reductie deelauto's	-10,0	-3,0	-3,0	-7,0	-6,0	-8,0	-4,0	-6,0	-5,0
Totaal	13,7	12,7	12,9	4,7	6,6	12,4	5,2	2,6	8,8

Stap 5: beschikbaar stellen parkeerplaatsen op eigen terrein

In het bouwplan wordt het fietsparkeren door de initiatiefnemer volledig op eigen terrein opgelost. Hiervoor wordt een fietsenstalling gerealiseerd. Voor het autoparkeren worden 10 parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd. Dit betekent dat de parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein kan worden opgelost. De resterende parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen moet elders worden gefaciliteerd.

Stap 6: gebruik openbare parkeerplaatsen

In het bouwplan wordt sociale woningbouw gerealiseerd. Dit betekent dat, indien de parkeerdruk in de bestaande situatie lager is dan 85%, voor het faciliteren van die parkeerbehoefte, het gebruik van openbare parkeerplaatsen mogelijk is. De bestaande parkeerdruk en de parkeerbehoefte van het bouwplan, mogen samen maximaal resulteren in een parkeerdruk van 85%.

De gemeente Haarlem beschikt over recente parkeerdrukmetingen uitgevoerd in het gebied waar het bouwplan plaatsvindt. Op basis van de maximale loopafstand van 300 meter in het Centraal stedelijk gebied, is een gebied afgebakend. Voor dit gebied wordt de bestaande parkeerdruk in kaart gebracht. In het gebied zijn 100 openbare parkeerplaatsen gelegen. Op de werkdagnacht (het moment waarop de parkeerbehoefte van het bouwplan maximaal is), staan 82 auto's in het gebied geparkeerd (82% parkeerdruk). Dit betekent dat gebruik van openbare parkeerplaatsen mogelijk is. De bestaande parkeerdruk en parkeerbehoefte van het bouwplan samen, leiden in de eindsituatie tot een parkeerdruk van 84%. Met deze oplossing is de parkeerbehoefte van het bouwplan volledig gefaciliteerd.