

Nota Parkeernormen Harlingen 2025

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HARLINGEN

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 9 juli 2024

Besluit

1. De Nota Parkeernormen Harlingen 2025 vast te stellen;
2. De Verordening reserve afkoop parkeerplaatsen Harlingen vast te stellen;
3. De Nota Parkeernormen Harlingen 2025 en de Verordening reserve afkoop parkeerplaatsen Harlingen in werking te laten treden per 1 januari 2025 onder gelijktijdige intrekking van de Nota parkeernormen Harlingen 2016.

1. Inleiding

De voorliggende Nota Parkeernormen Harlingen 2025 is een actualisatie van de Nota Parkeernormen 2016. Aanleiding voor deze actualisatie vormen de ambities uit de in 2020 opgestelde 'Mobiliteitsvisie Harlingen' en 'Hoofdlijnenakkoord 2022 -2026'. Ook zijn de landelijke parkeerkencijfers van het CROW recent geactualiseerd die de basis vormen voor de Harlingse parkeernormen.

Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen nodig zijn voor een ruimtelijke activiteit. De parkeernorm gaat gepaard met rekenregels en regels over de manier waarop de parkeernorm moet worden toegepast. Toepassing van de parkeernorm leidt tot een parkeereis. Deze eis staat voor het aantal parkeerplaatsen dat moet worden aangelegd in een bouwplan. Als een initiatiefnemer niet volledig kan voldoen aan de parkeereis, dan kan dit een weigeringsgrond vormen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

1.1 Uitgangspunten voor de Harlingse parkeernormen

Deze Nota parkeernormen is een uitwerking van verschillende bovenliggende beleidskaders. Hiervan zijn de belangrijkste de Mobiliteitsvisie Harlingen en het Hoofdlijnenakkoord 2022-2026.

1.1.1 Uitgangspunten

De manier waarop mobiliteit en parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen wordt vormgegeven, kent een relatie met nagenoeg ieder van deze opgaven. Dit heeft er mee te maken dat voor het faciliteren van mobiliteit en vooral parkeren fysieke ruimte nodig is. De ruimte die door een parkeerplaats wordt ingenomen, kan tegelijkertijd niet worden ingezet voor het treffen van bijvoorbeeld klimaat adaptieve maatregelen.

De opgaven betekenen voor deze Nota parkeernormen dat wij extra zorgvuldig zijn met het stellen van eisen aan ruimtelijke ontwikkelingen. De Harlingse autoparkeernormen blijven vraagvolgend van aard. Dit betekent dat de parkeernormen een zo goed mogelijke inschatting vormen van de werkelijke behoefte aan parkeerruimte. Tegelijkertijd hebben wij de ambitie om te voorkomen dat in bouwplannen een overmaat aan parkeerplaatsen wordt aangelegd.

Ingegeven vanuit de ambities uit de Mobiliteitsvisie en het Hoofdlijnenakkoord 2022-2026 introduceert Harlingen in deze Nota parkeernormen naast eisen voor de auto ook eisen voor de fiets. Door in te zetten op de aanleg van voldoende, kwalitatief goede, fietsparkeerplaatsen wordt het fietsgebruik gestimuleerd.

1.1.2 Parkeernormenbeleid passend bij Harlingen

In de Nota parkeernormen 2016 was opgenomen dat Harlingen kiest voor een 'eenvoudig en helder' beleid ten aanzien van parkeernormen. Dit is nog steeds een actueel streven. Wij regelen in dit beleid wat er nodig is om Harlingen, met alle ruimtelijke ontwikkelingen die de aankomende jaren plaats zullen vinden, leefbaar en bereikbaar te houden. Tegelijkertijd maken wij de zaken niet ingewikkelder dan strikt noodzakelijk. Een parkeernormenbeleid dat past bij de schaal van Harlingen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een toelichting gegeven op het juridisch kader dat van toepassing is op deze Nota parkeernormen. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens een toelichting gegeven op de totstandkoming van de autoparkeernormen. In hoofdstuk 4 gebeurt dit voor de fietsparkeernormen. Het stappenplan dat

de basis vormt voor de toepassing van de parkeernormen wordt in hoofdstuk 5 beschreven. Hiervoor is een integraal rekenvoorbeeld opgenomen. Tenslotte bevat hoofdstuk 6 de mogelijkheden tot het bieden van maatwerk.

2. Juridisch kader

2.1 De omgevingsvergunning

Activiteiten moeten passen binnen de regels van het omgevingsplan. Het komt vaak voor dat een bouwplan niet geheel of zelfs helemaal niet voldoet aan deze regels. In dat geval zijn er twee mogelijkheden. De eerste mogelijkheid bestaat uit het doorlopen van een procedure om het omgevingsplan te wijzigen. De tweede mogelijkheid is het aanvragen van een omgevingsvergunning voor de betreffende activiteit. Het wijzigen van het omgevingsplan doorloopt de uitgebreide procedure. De vergunning in principe de reguliere.

In de omgevingsvergunning wordt over parkeren ten minste het volgende vastgelegd:

- De activiteit die met de vergunning wordt toegestaan;
- De berekening van de parkeerbehoefte (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in berekeningen die zijn uitgevoerd en eventueel de afspraken die er over de afkoop van parkeerplaatsen gemaakt zijn;
- Ontwerptekeningen van parkeerplaatsen en/of parkeervoorzieningen die in het bouwplan worden gerealiseerd, waarin het aantal parkeerplaatsen is aangeduid inclusief maatvoeringen.

2.2 Parkeernormering omgevingsplan gemeente Harlingen

De gemeente Harlingen heeft in 2018 een zogeheten paraplubestemmingsplan (identificatienummer NL.IMRO.0072.BPParapluHarlingen-VA02) opgesteld waarmee bestaande bestemmingsplannen zijn aangevuld op het aspect parkeernormering. Dit plan is op 1 januari 2024 opgegaan in het omgevingsplan van rechtswege. In het onderstaande kader zijn twee relevante artikelen over de parkeernormering opgenomen.

Artikel 5.2 Voldoende parkeergelegenheid

- a. Een bouwwerk, waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, kan niet worden gebouwd of gebruikt wanneer op het bouwperceel of in de omgeving daarvan niet in voldoende parkeergelegenheid is voorzien en in stand wordt gehouden.
- b. Bij een omgevingsvergunning wordt aan de hand van op dat moment van toepassing zijnde beleidsregels bepaald of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid.

2.3 Overgangsregeling

De nieuwe parkeernormen zijn niet van toepassing op bouwplannen waarvoor al een ontwerpbesluit ter inzage ligt of heeft gelegen, tenzij in overleg met initiatiefnemer uitdrukkelijk wordt gekozen voor toepassing van de nieuwe parkeernormen. Voor bouwplannen waarin reeds een stedenbouwkundig plan is vastgesteld, maar nog geen ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen, wordt in overleg met initiatiefnemer bekeken welke parkeernormen worden gehanteerd. Hierbij geldt als uitgangspunt dat zoveel mogelijk de nieuwe parkeernormen worden toegepast.

2.4 Afwijkingsbevoegdheid

Een bestuursorgaan heeft op basis van artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) de bevoegdheid om af te wijken van een beleidsregel. Deze afwijkingsbevoegdheid is van toepassing wanneer het handelen overeenkomstig de beleidsregel voor een of meerdere belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.

3. De autoparkeernormen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de totstandkoming van de Harlingse autoparkeernormen. Ook wordt stilgestaan bij een aantal eisen die in het verlengde van de parkeernormen liggen.

3.1 Gebiedsindeling

De hoogte van de parkeernorm is afhankelijk van de topografische ligging van een bouwplan binnen de gemeente Harlingen. In deze Nota parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen drie gebieden:

- Binnen de Singels
- Buiten de Singels tot N31
- Restgebied

De stedelijkheidsgraad van Harlingen is met een omgevingsadressendichtheid van 1.092 adressen per km² als matig stedelijk te typeren (bron: CBS, kerncijfers wijken en buurten 2023). De stedelijkheidsgraad bepaald mede de hoogte van de te hanteren parkeernormen.

In bijlage 2 is de gebiedsindeling op een kaart ingetekend. In de gebiedsindeling is in het bijzonder aandacht geweest voor de ontwikkelgebieden zoals Spaansen en Westerzeedijk.

3.2 Parkeernormen voor woonfuncties

Voor woningen hanteert de gemeente Harlingen een vraagvolgende parkeernorm. Dit houdt in dat voor nu en voor de toekomst, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarmee aan de vraag van bewoners en hun bezoekers wordt voldaan. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is daarmee grotendeels afhankelijk van het (verwachte) autobezit en -gebruik van bewoners. Daarbij is het gemiddeld aantal personenauto's per huishouden 1 auto.

De parkeernorm voor wonen is samengesteld uit en houdt rekening met:

- Het gemiddeld autobezit per huishouden (inclusief het gebruik van leaseauto's);
- De verwachte groei van het autobezit;
- De niet-buurtgebonden voertuigen (met name bezoekers van bewoners).

Onderscheid naar type woning

De grootste verschillen in autobezit bevinden zich tussen eengezinswoningen (grondgebonden woningen) en meergezinswoningen (flats, galerijwoningen, boven- en benedenwoningen, appartementen e.d.). Daarnaast zijn er twee typen woningen waarbij het autobezit significant afwijkt (naar beneden) van het gemiddelde: zorg- en aanleunwoningen en de studenteneenheden. Bij het bepalen van de parkeernorm voor woningen wordt om deze reden onderscheid gemaakt tussen de verschillende woningtypen. De gehanteerde woningtypen zijn in tabel 1 opgenomen.

Type woning	Omschrijving
Eengezinswoning - Vrijstaand	-
Eengezinswoning - 2 onder 1 kap	-
Eengezinswoning - Tussen/hoekwoning	-
Meergezinswoning	Een deel van een gebouw met meerdere woningen/gestapeld, bijvoorbeeld een flat of appartementencomplex. De parkeernorm is gebaseerd op het bruto vloeroppervlak van de woning.
Sociale huurwoning	Huurwoning met een huurprijs onder de huurliberalisatiegrens (in 2024: € 879,66 per maand).
Kamerverhuur (niet-zelfstandige huisvesting)	Woonruimte waarbij de keuken, badkamer en/of toilet gedeeld worden met andere bewoners.
Aanleunwoning/serviceflat	Aan ouderen en personen met een fysieke of psychische beperking aangepaste woning. Bijvoorbeeld groepswonen, vervangend tehuis, short stay. Gebruikers zijn redelijk mobiel. Gemiddeld kleiner dan 100 m ² BVO.
Kleine eenpersoonswoning (0 tot 30 m ² bvo)	Tiny house, meestal grondgebonden

Tabel 1: Indeling in woningtypen.

Meergezinswoningen: oppervlak als maat

Anders dan bij grondgebonden-/eengezinswoningen, waar de verschijningsvorm bepalend is, is het bruto vloeroppervlak (BVO) van de meergezinswoning de basis voor de norm. In het verleden is ook gewerkt met verkoop- en verhuurprijzen van woningen bij het vaststellen van parkeernormen, maar verkoopprijzen zijn onderhevig aan te veel schommelingen. Het BVO wordt gemeten op basis van NEN 2580 en betreft het vloeroppervlak achter de voordeur¹.

Categorieën meergezinswoningen:

- kleiner dan 75 m²;
- van 75 m² tot 100 m²;
- groter dan 100 m².

De parkeerbehoefte van bezoekers van bewoners

Naast parkeerplaatsen voor bewoners moeten bij woningen ook parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers van bewoners. Met de actualisatie van de Parkeerkencijfers van het CROW zijn deze normen

1) Volgens NEN 2580 wordt ook de parkeerruimte als onderdeel van het BVO gezien. Dat onderdeel van de norm wordt uitgezonderd.

verlaagd. Uit meerdere landelijke onderzoeken bleek namelijk dat de parkeerbehoefte van bezoekers onder bepaalde omstandigheden lager ligt. De hoogte van de bezoekersparkeernorm verschilt per gebied. In het Restgebied en het gebied Buiten de Singels tot N31 liggen de normen wat hoger dan Binnen de Singels. Dit heeft er mee te maken dat de beschikbaarheid van parkeercapaciteit op loopafstand en de bereikbaarheid van OV voorzieningen in deze gebieden lager ligt. In tabel 2 is de bezoekersparkeernorm opgenomen die per gebied geldt. Alle parkeernormen voor woonfuncties zijn inclusief deze bezoekersparkeernormen.

Gebied	Bezoekersnorm
Binnen de Singels	0,10 parkeerplaats per woning
Buiten de Singels tot N31	0,15 parkeerplaats per woning
Restgebied	0,20 parkeerplaats per woning

Tabel 2: De hoogte van de bezoekersparkeernorm per gebied.

3.3 Parkeernormen overige functies

Bij de ontwikkeling van bedrijven, winkels, kantoren, voorzieningen en overige functies is met name het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel van een nieuwe ontwikkeling of functie van belang voor het bepalen van de hoogte van de parkeernormen. Ook de verkeersaantrekkende werking speelt hierbij een rol. De gemeente Harlingen heeft in bijlage 4 een overzicht opgesteld van de parkeernormen voor overige functies in de verschillende gebieden. Daar waar de lijst niet voorziet in een parkeernorm geldt dat de parkeernorm gehanteerd dient te worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie.

3.4 Aanvullende eisen

De gemeente Harlingen hanteert in het verlengde van haar parkeernormen een aantal aanvullende eisen in het kader van bruikbaarheid:

- Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een parkeereis van minimaal 15 parkeerplaatsen, dient ten minste 2% van de eis te worden uitgevoerd als gehandicaptenparkeerplaatsen, met een minimum van 1, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter.
- Voor woningen met een aan huis gebonden bedrijf wordt aan het bedrijfsdeel een extra parkeernorm toegevoegd wanneer het bruto vloeroppervlak van dat bedrijfsdeel groter is dan 25 m². In dat geval moet de geldende parkeernorm worden toegepast.

Kiss & ride

Voor het met de auto brengen en halen van kinderen bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang is in het algemeen kortparkeerruimte dicht bij de ingang nodig om kinderen uit- of in te laten stappen. Dit wordt wel kiss & ride genoemd. Die parkeerruimte wordt slechts een korte periode per schooldag gebruikt. Uit oogpunt van verkeersveiligheid dient hiervoor voldoende ruimte aanwezig te zijn. Voor de bepaling van het aantal benodigde plaatsen wordt verwezen naar bijlage 8: rekenmethode kiss & ride.

3.5 Kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen

Naast het aantal te realiseren parkeerplaatsen is ook de kwaliteit van de parkeerplaatsen die worden gerealiseerd van belang. Een parkeerplaats met een te krappe maatvoering zal in de praktijk niet goed worden gebruikt. Dit zou ertoe kunnen leiden dat de parkeerbalans theoretisch gezien klopt en men tegelijkertijd een parkeertekort ervaart.

De gemeente Harlingen beoordeelt de kwaliteit van parkeerplaatsen op basis van de eisen die volgen uit de onderstaande publicaties. Parkeerplaatsen die niet voldoen aan deze eisen tellen niet mee in het voldoen aan de parkeereis.

- Voor parkeerplaatsen gelegen op terreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages, maart 2013.
- Voor alle overige typen parkeerplaatsen: ASVV 2021, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of diens opvolger.

3.5.1 Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen in Harlingen neemt gestaag toe. Deze ontwikkeling maakt het van belang om in bouwplannen op eigen terrein voldoende laadinfrastructuur aan te brengen. Ook is het van belang om voorbereidingen te treffen zodat het aantal oplaadpunten in de toekomst kan worden vergroot.

In artikel 4.4.3 van het 'Besluit bouwwerken leefomgeving (hierna: BBL)' zijn eisen opgenomen over laadinfrastructuur. De BBL vormt landelijk geldende wet- en regelgeving. Twee relevante eisen uit het besluit zijn:

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

4. De fietsparkeernormen

Naast parkeernormen voor de auto hanteert Harlingen parkeernormen voor de fiets. In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de totstandkoming van de fietsparkeernormen en de manier waarop de fietsparkeernormen toegepast dienen te worden.

De fiets speelt een belangrijke rol in het verduurzamen van het mobiliteitssysteem. Met name de elektrische fiets blijkt steeds vaker een volwaardig alternatief te worden reisaftstanden tot 15 km met positieve effecten op milieu en gezondheid. De fiets is ook van belang bij de bereikbaarheid van alle buurten in Harlingen (1 parkeerplaats voor de auto staat gelijk aan 10 parkeerplaatsen voor de fiets). Om deze reden kiest Harlingen voor het opnemen van fietsparkeernormen in deze nota.

4.1 Totstandkoming fietsparkeernormen

De Harlingse fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de meest actuele fietsparkeerkencijfers van het CROW uit 2019. De kencijfers zijn omgezet tot parkeernormen op basis van de volgende keuzes:

- Binnen de fietsparkeernormen wordt geen onderscheid gemaakt tussen gebieden. Voor iedere functie die in bijlage 5 is opgenomen geldt in heel Harlingen dezelfde parkeernorm. Binnen de CROW systematiek is deze parkeernorm gebaseerd op het gebied 'centrum'.
- De kencijfers kennen een minimum en maximum bandbreedte. Het minimum past bij gemeenten met een relatief laag fietsgebruik, het maximum bij gemeenten waarin sprake is van een hoog fietsgebruik en mogelijk de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren. Omdat fietsparkeernormen voor Harlingen nieuw zijn, is besloten om de minimum bandbreedte aan te houden.

4.2 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Naast het aantal fietsparkeerplaatsen dat voor een bouwplan beschikbaar moet zijn, is ook de kwaliteit van deze fietsparkeerplaatsen van belang. Uit de praktijk blijkt dat fietsparkeerplaatsen met een ondermaatse kwaliteit niet goed worden gebruikt. Fietsen worden niet op de juiste manier in de voorziening geparkeerd of de voorziening wordt überhaupt niet gebruikt. Om de kwaliteit van fietsparkeerplaatsen die worden aangelegd in ruimtelijke ontwikkelingen te waarborgen, hanteert de gemeente Harlingen kwaliteitseisen voor fietsparkeren. Deze eisen zijn opgenomen in bijlage 6.

In de kwaliteitseisen 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).

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 men een accu kan opladen.

4.3 Toepassingsregels

Het hanteren van fietsparkeernormen is nieuw voor Harlingen. Zoals beschreven in paragraaf 4.1 is dit ook van invloed op de hoogte van de fietsparkeernormen. Regels over de toepassing van de Harlingse fietsparkeernormen zijn gedeeltelijk in overeenstemming met het toepassingskader dat in hoofdstuk 5 wordt beschreven. Tegelijkertijd zijn verschillende stappen uit het stappenplan (stap 3, 6 en 8) niet van toepassing op fietsparkeren. Het toepassingskader voor de fietsparkeernormen is een vereenvoudigde versie van het stappenplan dat geldt voor de toepassing van de autoparkeernormen.

Voor autoparkeren geldt het beleidsmatige uitgangspunt dat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein dient te worden gefaciliteerd. De gemeente Harlingen is van mening dat dit voor fietsparkeren een te zware eis is. Om deze reden geldt het uitgangspunt dat fietsparkeerplaatsen voor zogeheten vaste gebruikers op eigen terrein dienen te worden aangelegd. Overige gebruikers worden in de

openbare ruimte gefaciliteerd, gebruik makend van reeds bestaande fietsparkeerplaatsen of door de aanleg van nieuwe voorzieningen. De kosten die gemoeid gaan met de realisatie van nieuwe voorzieningen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Geen weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning

Wanneer in een ruimtelijke ontwikkeling het benodigde aantal autoparkeerplaatsen niet volledig kan worden gerealiseerd, dan kan dit een weigeringsgrond zijn voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning. Voor de fietsparkeernormen en de kwaliteitseisen geldt dit niet. Dit doet niets af aan het belang van een goede oplossing van het fietsparkeren in een bouwplan. De gemeente Harlingen wil de aankomende jaren ervaring opdoen met het stellen van fietsparkeernormen. Bij een eventuele volgende actualisatie van deze Nota parkeernormen wordt besloten of fietsparkeernormen, net als autoparkeernormen, worden omgezet tot harde eisen.

5. Het toepassingskader

In dit hoofdstuk is opgenomen hoe de gemeente Harlingen haar parkeernormen toepast en hoe zij tot het benoemen van de parkeereis voor een bouwplan komt.

5.1 Stappenplan voor bepaling van de parkeereis

De gemeente Harlingen hanteert een stappenplan voor de toepassing van haar parkeernormen. Het doorlopen van het stappenplan is een iteratief proces waarin de initiatiefnemer en de gemeente Harlingen overleg met elkaar voeren. Het stappenplan resulteert in de vaststelling van een parkeereis. De parkeereis is de som van de deeloplossingen die benoemd worden voor het faciliteren van de parkeerbehoefte. Het stappenplan wordt in figuur 1 schematisch weergegeven. In paragraaf 5.3 wordt een toelichting gegeven op iedere stap uit het stappenplan.

Uitgangspunt binnen het stappenplan is voor de gemeente Harlingen dat de parkeerbehoefte van een bouwplan volledig op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied wordt gefaciliteerd. Als dit niet mogelijk blijkt te zijn, kan eventueel gebruik worden gemaakt van private parkeerplaatsen in de omgeving. Als de parkeerbehoefte hiermee nog niet volledig is opgelost, kan onder voorwaarden gebruik worden gemaakt van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Tenslotte bevat deze Nota parkeernormen de mogelijkheid om, wanneer parkeerbehoefte dan nog niet volledig is opgelost, de (resterende) parkeerbehoefte af te kopen bij de gemeente Harlingen. De gemeente neemt hiermee de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer over om in de parkeerbehoefte te voorzien.

	Stappenplan (1 t/m 8)	Resultaat per stap
Parkeervraag	1. Normatieve parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
	2. Saldering bestaande parkeerbehoefte	- ... parkeerplaatsen
	3. Mobiliteitscorrectie	- ... parkeerplaatsen
	4. Vaststelling van de parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
Parkeeraanbod	5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	- ... parkeerplaatsen
	6. Parkeerplaatsen privaat	- ... parkeerplaatsen
	7. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte	- ... parkeerplaatsen
	8. Afkoopregeling	- ... parkeerplaatsen
	Toets dubbelgebruik bij stap 5 t/m 7	Resultaat = nihil

Figuur 1: Stappenplan toepassing parkeernormen.

5.2 Algemene uitgangspunten stappenplan

Voordat een toelichting wordt gegeven op iedere stap uit het stappenplan, wordt in deze paragraaf een toelichting gegeven op enkele algemene uitgangspunten die op het stappenplan van toepassing zijn.

5.2.1 Maximale loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies waarvoor ze bestemd zijn gelden maximaal acceptabele loopafstanden. Vanwege de bebouwingsdichtheid in het centrum is het lastiger om hier parkeervoorzieningen te realiseren voor nieuwe functies en moet een grotere loopafstand worden geaccepteerd. Daarom zijn voor het centrum andere acceptabele loopafstanden van toepassing. De loopafstand is de werkelijke loopafstand gemeten met behulp van Google Maps vanaf de parkeerlocatie tot de (entree van de) bestemming. De loopafstanden zijn gebaseerd op de acceptabele loopafstanden uit CROW publicatie 744 waarin een bandbreedte wordt aangehouden. In de binnenstad is er gekozen voor de maximale loopafstanden. De ruimtelijke dichtheid is hier hoog en vaak beschikt men hier over betere vervoersalternatieven. In het restgebied zijn deze alternatieven er niet waardoor het logischer is om de minimale loopafstand aan te houden. In het schilgebied is hier een balans tussen gevonden. In tabel 3 zijn de loopafstanden per gebied opgenomen.

Functie	Binnen de Singels	Buiten de Singels tot N31	Restgebied Harlingen
Wonen – bewoners	100 meter	100 meter	100 meter
Bezoekers bewoners	250 meter	125 meter	100 meter
Bezoekers supermarkt	250 meter	125 meter	100 meter
Bezoekers winkels	600 meter	300 meter	200 meter
Werknemers	800 meter	400 meter	200 meter
Bezoekers onderwijs	300 meter	150 meter	100 meter
Bezoekers horeca	500 meter	250 meter	100 meter
Bezoekers zorgvoorzieningen	250 meter	125 meter	100 meter
Bezoekers ziekenhuis	350 meter	350 meter	100 meter
Bezoekers bioscoop/theater	600 meter	175 meter	100 meter
Bezoekers sport	300 meter	150 meter	100 meter

Tabel 3: Maximale loopafstanden per gebied.

5.2.2 Parkeervoorzieningen op eigen terrein (garages, opritten)

Bij woningen bestaat de mogelijkheid om parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een garage, oprit of een garage met oprit zijn. De ervaring leert dat dergelijke voorzieningen vaak voor andere doeleinden dan parkeren worden gebruikt. De garage wordt gebruikt als schuur of werkplaats of wordt als kamer bij de woning getrokken. Een oprit wordt als deel van de tuin ingericht. Dit leidt ertoe dat de auto zich naar de openbare ruimte verplaatst.

Indien een garage of oprit volledig wordt meegenomen in de parkeerbalans kan dit in gebieden waar geen parkeerregulering van kracht is² tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk leiden. Om dit te voorkomen hanteert de gemeente Harlingen correctiefactoren waarmee een garage of oprit op eigen terrein slechts gedeeltelijk wordt meegerekend als parkeercapaciteit in de parkeerbalans. De correctiefactoren zijn opgenomen in bijlage 7.

5.2.3 Dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de maximale parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gerealiseerd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts maximaal, bij een bedrijf of kantoor zal de behoefte vooral overdag optreden. Dit wordt de maatgevende parkeerbehoefte van een functie genoemd. Door het combineren van functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeften.

In eerste instantie moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld parkeerplaatsen op eigen terrein die zijn gereserveerd voor bewoners of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd

2) Bij gebieden met parkeerregulering kan de gemeente in haar verordening vastleggen dat bewoners met een (van oorsprong) eigen parkeerplaats niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning/-onthefing.

aan specifieke gebruikers. Parkeerplaatsen voor bezoek of voor een tweede auto van bewoners komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik.

In bijlage 3 staan de aanwezigheidspercentages per functie per moment van de week. Hiermee wordt voor deze momenten de parkeerbehoefte per voorziening berekend. Het moment in de week waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is, wordt het maatgevende (drukste) moment genoemd. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik.

5.2.3 Afrondingsregel

Bij het doorlopen van het stappenplan worden verschillende berekeningen uitgevoerd. Het is van belang dat in deze berekeningen niet tussentijds wordt afgerond. Bij de vaststelling van de parkeereis dient wiskundig te worden afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat een parkeerbehoefte kleiner dan 0,5 naar beneden wordt afgerond en een behoefte groter of gelijk aan 0,5 naar boven.

5.3 Toelichting stappenplan

In deze paragraaf wordt iedere stap uit het stappenplan toegelicht. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een aantal rekenvoorbeelden.

5.3.1 Stap 0: verzameling van de relevante gegevens

Om een goede parkeerbalans op te kunnen stellen zijn de juiste invoergegevens nodig. Dit zijn de gegevens op basis waarvan de parkeernormen kunnen worden toegepast. Voor een bouwplan met grondgebonden woningen is dit bijvoorbeeld het aantal woningen per woningtype, voor een camping is dit het aantal staanplaatsen. Voor de meeste functies is de norm gebaseerd op het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte (bvo). Zie bijlage 4 voor de noodzakelijke invoergegevens.

Hoe meer gegevens, hoe beter

Bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte zijn verschillende gegevens nodig (type functie, omvang, beoogd gebruik etc.). Het is van belang om zo concreet mogelijk te benoemen om wat voor een ontwikkeling het gaat en/of hoe het gebouw gebruikt zal gaan worden. Ook de omvang van de totale ontwikkeling moet worden aangegeven.

Rekenvoorbeeld: Verzameling invoergegevens

In een plangebied worden woningen, een kantoor en een supermarkt gerealiseerd. Om de bruto parkeerbehoefte te kunnen bepalen zijn de volgende gegevens nodig.

Functie ³	aantal	eenheid
Eengezinswoning vrijstaand	10	stuks
Eengezinswoning twee-onder-een-kap	20	stuks
Meergezinswoning klein (0-75 m2 bvo)	15	stuks
Meergezinswoning groot (>100 m2 bvo)	30	stuks
Kantoor (zonder baliefunctie)	1.500	m2 bvo
Wijkcentrum (klein)	2.000	m2 bvo

5.3.2 Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

Wanneer de gegevens van een bouwplan op een rij zijn gezet, wordt per functie de bijbehorende parkeernorm gekozen. Deze wordt vermenigvuldigd met het aantal woningen, met het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren, bedrijven) of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen (bij een schouwburg). Bij een gecombineerde ontwikkeling wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld. Het resultaat van deze berekening wordt de normatieve parkeerbehoefte genoemd.

Rekenvoorbeeld: berekening van de normatieve parkeerbehoefte

In dit voorbeeld ligt het bouwplan in het gebied 'Buiten de Singels tot N31'. In de onderstaande tabel zijn de invoergegevens vermenigvuldigd met de normen die in dit gebied gelden. Daarbij is de parkeerbehoefte van de bezoekers van de bewoners (0,15 plaatsen per woning) apart vermeld voor alle 75 woningen samen en in mindering gebracht op de parkeernorm voor de bewoners. Bijvoorbeeld voor

3) De aanduiding van de functies in deze tabel is in overeenstemming met bijlage 4.

de vrijstaande woningen is de parkeernorm van 1,75 parkeerplaatsen per woning dus gesplitst in 1,60 parkeerplaatsen per woning voor de bewoners en 0,15 voor bezoekers van bewoners.

Functie ⁴	parkeernorm	aantal	eenheid	parkeerbehoefte
Vrijstaand - bewoners	1,60	10	per woning	16,0
2-onder-1-kap - bewoners	1,50	20	per woning	30,0
MGW klein - bewoners	1,10	15	per woning	16,5
MGW groot - bewoners	1,40	30	per woning	42,0
Bezoekers bewoners	0,15	75	per woning	11,25
Kantoor	1,95	1.500	per 100 m2 bvo	29,25
Wijkcentrum	3,70	2.000	per 100 m2 bvo	74,0
Totaal	-	-	-	219

5.3.3 Stap 2: het salderen van een bestaande parkeerbehoefte

Nadat de normatieve parkeerbehoefte van een bouwplan is bepaald wordt, indien van toepassing, de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functies. Dit principe wordt salderen genoemd. Na salderen kan de parkeerbehoefte van een bouwplan nul of negatief zijn. In dat geval geldt er geen parkeereis. Aan salderen is een maximale termijn van 5 jaar verbonden. Op het moment dat het laatste vergunde gebruik van een bestaande functie langer dan 5 jaar geleden is, is het niet meer toegestaan om te salderen.

Een belangrijk aandachtspunt bij salderen is een mogelijke verschuiving van het moment waarop de oude en nieuwe functies tot een parkeerbehoefte leiden. Om een mogelijke verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte inzichtelijk te maken, dienen aanwezigheidspercentages te worden toegepast op de parkeerbehoefte van de bestaande functies.

Rekenvoorbeeld: het salderen van een bestaande parkeerbehoefte

In dit voorbeeld wordt de parkeerbehoefte van een voormalig kantoor gesaldeerd. De normatieve parkeerbehoefte van dit kantoor bedroeg 10 parkeerplaatsen. Deze behoefte wordt door middel van aanwezigheidspercentages omgerekend naar een parkeerbehoefte per dagdeel. In de parkeerbalans worden deze waarden per dagdeel in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functies. Op momenten waarop de parkeerbehoefte nul is, wordt feitelijk niet gesaldeerd.

5.3.4 Stap 3: mobiliteitscorrectie

Er kunnen verschillende redenen zijn waarom voor een specifieke ontwikkeling de parkeernormen gecorrigeerd moeten worden. Bijvoorbeeld omdat een collectief van opdrachtgevers voor een woningblok de ambitie heeft om een autovrij gebied te ontwikkelen en er daarom voor kiest om geen eigen auto's te hebben, maar gebruik te maken van een gezamenlijk deelauto initiatief. Of een bedrijvencomplex dat naast een goed openbaar vervoer knooppunt ligt en zich specifiek richt op bedrijven met medewerkers die zonder auto komen. In dit soort gevallen geldt dat de mobiliteitscorrectie slechts van toepassing kan worden verklaard, als een onderbouwd mobiliteitsplan wordt opgesteld dat structureel is en beheersbaar kan worden gemaakt.

Uitgangspunten voor de inzet van deelauto's

De deelauto heeft zich in de afgelopen jaren ontwikkeld tot een reëel alternatief voor het bezit van een eigen auto. Omdat de deelauto steeds vaker onderdeel zal zijn van een mobiliteitsplan, legt de gemeente Harlingen in deze Nota parkeernormen enkele uitgangspunten vast die gelden voor de inzet van deelauto's. De uitgangspunten zijn:

- Inzet van deelauto's kan alleen leiden tot een reductie van de parkeerbehoefte van bewoners.
- De beschikbaarheid van een of meerdere deelauto's dient te worden aangetoond door middel van een ondertekende overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de deelauto leverancier.
- De inzet van 1 deelauto vervangt maximaal 4 eigen auto's, tenzij het als gevolg van integratie van de deelauto's in het woonconcept aannemelijk is dat de vervangingswaarde groter is.
- De verhouding waarin deelauto's worden ingezet ten opzichte van het aantal woningen mag maximaal 1 deelauto per 25 woningen bedragen.
- Voor iedere deelauto een gereserveerde deelautoparkeerplaats wordt aangelegd.
- De initiatiefnemer en de deelauto leverancier afspraken maken met bewoners of de vereniging van eigenaren over de ingebruikname en het beheer van de deelauto's.

4) In deze en de volgende tabellen zijn de functiebenamingen afgekort zodat de tabellen op de pagina passen.

Mocht sprake zijn van een mobiliteitscorrectie dan wordt die in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte van een bouwplan. Het toepassen van een mobiliteitscorrectie is de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders. Om hiervoor in aanmerking te komen dient de initiatiefnemer aannemelijk te maken dat door aanvullende maatregelen er een reductie toegepast kan worden op de normatieve parkeeropgave. Bijvoorbeeld een mobiliteitsplan voor de medewerkers van een bedrijf of organisatie waaruit blijkt dat duurzaam is geregeld dat de medewerkers gebruik maken van andere modaliteiten dan de auto, of een initiatief waarbij de ontwikkelaar van woningen zorgt voor een aantal deelauto's, waardoor minder autobezit gefaciliteerd hoeft te worden.

Het recht op parkeervergunningen -of ontheffingen in de openbare ruimte vervalt

Bij toepassing van de mobiliteitscorrectie kan worden vastgelegd dat aan de betreffende huisadressen geen parkeervergunningen of -ontheffingen voor parkeren in de openbare ruimte zullen worden verstrekt.

5.3.5 Stap 4: vaststelling van de parkeerbehoefte

Nadat de normatieve parkeerbehoefte van een bouwplan is bepaald, op deze waarde de eventuele parkeerbehoefte van bestaande functies in mindering is gebracht (gesaldeerd) en mogelijk door de initiatiefnemer een mobiliteitscorrectie is onderbouwd, wordt de parkeerbehoefte vastgesteld. Hiermee is het aantal parkeerplaatsen bepaald dat benodigd is om de parkeerbehoefte van het bouwplan te kunnen faciliteren.

Het faciliteren van de vastgestelde parkeerbehoefte

Het stappenplan biedt drie mogelijkheden om de parkeerbehoefte van een bouwplan te faciliteren.

Deze mogelijkheden kunnen worden uitgedrukt in de volgende deelvragen:

1. Welk gedeelte van de parkeerbehoefte kan op eigen terrein of binnen de contouren van de ontwikkellocatie worden gefaciliteerd?
2. Welk gedeelte van de parkeerbehoefte kan in of op private parkeervoorzieningen worden gefaciliteerd?
3. Welk gedeelte van de parkeerbehoefte kan in of op openbare parkeervoorzieningen worden gefaciliteerd?

5.3.6 Stap 5: bepalen parkeervoorzieningen op eigen terrein

Het primaire uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van een bouwplan op eigen terrein of binnen de contouren van de ontwikkellocatie wordt gefaciliteerd. Om deze reden wordt in de eerste plaats het aantal parkeervoorzieningen op eigen terrein bepaald.

Rekenvoorbeeld: toepassing correctiefactoren voor parkeervoorzieningen op eigen terrein

In het voorbeeld hebben de 10 vrijstaande woningen een garage met een oprit van 6 meter. In principe kunnen hier twee auto's op eigen terrein geparkeerd worden. Er dient echter gerekend te worden met een werkelijke parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning, in totaal dus 10 parkeerplaatsen. De 20 twee-onder-een-kap woningen hebben een lange oprit van 10,5 meter zonder carport of garage. In principe zouden hier dus twee voertuigen per woning geparkeerd kunnen worden, maar ook hier wordt gerekend met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning. Rekenkundig worden in het bouwplan dus 30 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd bij de grondgebonden woningen.

5.3.7 Stap 6: gebruik van private parkeervoorzieningen

Indien particuliere parkeervoorzieningen die zich binnen de toegestane loopafstand bevinden capaciteit hebben om (een deel van) de parkeerbehoefte op te vangen, kan deze parkeercapaciteit worden gebruikt om (een deel van) de parkeerbehoefte te faciliteren. Het gaat hier dus om het gebruik van reeds bestaande private parkeerterreinen of -garages. Het is aan de initiatiefnemer om een (contractuele) afspraak met een eigenaar van een private parkeervoorziening te maken, zodat het door hem benodigde gebruik langdurig is verzekerd. Bijvoorbeeld een parkeergarage waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn of een parkeerterrein behorende bij een kantoorgebouw waarop na kantoor tijden parkeerplaatsen te benutten zijn. Wanneer de mogelijkheid van benutting van private parkeerplaatsen er is, moet dit door de initiatiefnemer worden aangetoond. De initiatiefnemer dient daarbij een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden.

Borging van afspraken is cruciaal

Wanneer er private afspraken worden gemaakt voor parkeeroplossingen op een andere plaats dan dienen deze goed juridisch te worden vastgelegd. Een 'kwalitatieve verplichting' is daarbij een harde voorwaarde: wanneer bijvoorbeeld de oorspronkelijke functie die de parkeerplaatsen aanbiedt komt te vervallen dan dient de nieuwe functie nog steeds de afgesproken hoeveelheid parkeerplaatsen te garanderen. De afspraken hiertoe kunnen onder meer worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst, zo nodig in combinatie met het van toepassing verklaren van een 'kettingbeding' etc.

Rekenvoorbeeld: bepaling parkeervoorzieningen op eigen terrein

In een naast de ontwikkelingslocatie gelegen parkeergarage bestaat structureel een overcapaciteit. De initiatiefnemer koopt in deze locatie 46 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden door de initiatiefnemer aantoonbaar (en met kettingbeding) toegewezen aan de bewoners van de woningen (kwalitatieve verplichting).

In onderstaand overzicht is het resultaat van deze twee stappen weergegeven. Van de parkeer-behoefte van afgerond 219 parkeerplaatsen zijn 76 plaatsen gefaciliteerd op eigen terrein en in de parkeergarage. De resterende parkeerbehoefte bedraagt dus 143 parkeerplaatsen.

Functie	parkeerbehoefte	eigen terrein	p-garage	resterend
Vrijstaand - bewoners	16,0	10	6	0,0
2-onder-1-kap - bewoners	30,0	20	10	0,0
MGW klein - bewoners	16,5	-	-	16,5
MGW groot - bewoners	42,0	-	30	12,0
Bezoekers bewoners	11,25	-	-	11,25
Kantoor	29,25	-	-	29,25
Wijkcentrum	74,0	-	-	74,0
Totaal	219	30,0	46,0	143

5.3.8 Stap 7: gebruik van bestaande openbare parkeervoorzieningen of uitbreiding van bestaande openbare voorzieningen

De situatie kan zich voordoen dat, wanneer stap 5 en stap 6 zijn doorlopen, nog niet de volledige parkeerbehoefte van een bouwplan is gefaciliteerd. Wanneer dit het geval is kan mogelijk gebruik worden gemaakt van bestaande openbare parkeervoorzieningen (binnen een acceptabele loopafstand, zie paragraaf 5.2.1). Als uitgangspunt hanteert de gemeente dat na afwenteling van de parkeerbehoefte van een bouwplan, de parkeerdruk niet hoger mag zijn dan 85%. Om aan te tonen of dit wel of niet het geval is, is inzicht nodig in de bestaande parkeerdruk. De parkeerdruk dient door de initiatiefnemer inzichtelijk te worden gemaakt door middel van een parkeerdrukonderzoek.

Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een parkeeronderzoek uit te laten voeren, dient contact met de gemeente Harlingen opgenomen te worden. Dit omdat de gemeente met enige regelmaat zelf parkeertellingen uitvoert en mogelijk gebruik gemaakt kan worden van deze gegevens. Als deze gegevens niet beschikbaar zijn, dient de bestaande parkeerdruk door de initiatiefnemer inzichtelijk te worden gemaakt. De gemeente stelt hierbij als eis dat het onderzoek wordt uitgevoerd door een gecertificeerd onderzoeksbureau. Per situatie wordt in overleg tussen initiatiefnemer en de gemeente het volgende bepaald over de uitvoering van het parkeeronderzoek:

- De omvang van het onderzoeksgebied; in welke straten wordt geteld?
- Op welke momenten van de dag/week wordt geteld?
- Eventuele bijzondere omstandigheden waar rekening mee gehouden dient te worden tijdens de uitvoering van het parkeeronderzoek.

Daarnaast is het in overleg mogelijk hoe een eventueel resterend deel van de parkeereis kan worden opgelost in het openbaar gebied. Hierbij geldt dat dient te worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn om parkeren toe te voegen in het openbaar gebied direct voor of naast de ontwikkeling. Dit dient bij de planvorming uitgewerkt te worden en waarbij de kosten van aanleg helder in beeld dienen te worden gebracht. De kosten zijn voor de initiatiefnemer en de parkeerplaatsen worden aangelegd als openbare parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld: toepassing aanwezigheidspercentages

In de stappen 1 en 2 is een deel van de parkeerbehoefte van de woningen gefaciliteerd op eigen terrein en in de nabijgelegen private parkeervoorziening (kwalitatieve verplichting). Daarmee worden dus $(30 + 46 =)$ 76 parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners. Deze zijn niet beschikbaar voor dubbelgebruik. Voor de resterende parkeerbehoefte is er wel sprake van dubbelgebruik.

In de onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de vier categorieën weergegeven.

	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	zaterdag	zaterdag	zondag
Functie	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag

Woningen - bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	75%	80%	75%
Woningen - bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	60%

In de onderstaande tabel is de parkeerbehoefte per moment van de week weergegeven. Om deze parkeerbehoefte te bepalen is de resterende normatieve parkeerbehoefte vermenigvuldigd met het aanwezigheidspercentage van het corresponderende moment in de tabel hierboven. Voor de woningen geldt dus dat de parkeerbehoefte die is gefaciliteerd in mindering is gebracht.

		werk-dag	werk-dag	werk-dag	werk-dag	koop-dag	zater-dag	zater-dag	zondag
Functie	resterend	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
Vrijstaand - bewoners	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2-onder-1-kap - bewoners	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
MGW klein - bewoners	16,5	8,25	8,25	14,85	16,50	13,20	9,90	13,20	11,55
MGW groot - bewoners	12,0	6,00	6,00	10,80	12,00	9,60	7,20	9,60	8,40
Bezoekers bewoners	11,25	4,50	5,62	8,43	0,00	7,87	11,25	11,25	10,12
Kantoor	29,25	29,25	29,25	1,46	0,00	1,46	0,00	0,00	0,00
Wijkcentrum	74,0	22,20	44,40	7,40	0,00	55,50	74,00	0,00	0,00
Totaal	143	70,20	93,52	42,94	28,50	87,63	102,35	34,05	30,07

In dit voorbeeld is de zaterdagmiddag het maatgevende moment met een parkeerbehoefte van afgerond 102 parkeerplaatsen. Vermeerderd met het aantal parkeerplaatsen dat buiten het dubbelgebruik is gehouden leidt dit tot een netto parkeerbehoefte van $(76 + 102 =) 178$ parkeerplaatsen.

5.3.9 Stap 8: afkoop

Mocht het in de allerlaatste fase nog niet mogelijk zijn de parkeereis op te lossen, dan kan er gekeken worden of de afkoopregeling een uitkomst biedt. De afkoopregeling 'Reserve afkoop parkeerplaatsen' is alleen van toepassing in de binnenstad van Harlingen. De overige gebieden komen hier niet voor in aanmerking. Door gebruik te maken van de afkoopregeling koopt de initiatiefnemer de parkeerbehoefte af en legt dit bij de gemeente neer. De gemeente neemt de verplichting op zich om binnen maximaal tien jaar het parkeren toe te voegen in het openbaar gebied. Hiervoor wordt er een (anterieure) overeenkomst door de initiatiefnemer ondertekent. De kosten bedragen € 10.500 per parkeerplaats. Een onderbouwing van deze kosten is terug te vinden in bijlage 9 van deze nota. De rechten en plichten die ontstaan door de afkoop van een parkeereis leggen we vast in de 'Verordening reserve afkoop parkeerplaatsen Harlingen'.

6. Maatwerk waar het moet

De werkelijkheid van het parkeren blijkt vaak weerbarstiger dan de theorie. En uiteindelijk gaat het erom dat ontwikkelingen mogelijk zijn zonder dat de leefbaarheid en bereikbaarheid er onder lijden. Niemand heeft wat aan projecten met in de toekomst leegstaande parkeerfaciliteiten, maar ook andersom dienen er geen projecten gerealiseerd te worden die leiden tot een tekort aan parkeer-gelegenheid, waardoor overlast ontstaat in de directe (woon)omgeving en het openbaar gebied.

Dit hoofdstuk beschrijft de maatwerk mogelijkheden die er zijn voor initiatiefnemers die iets willen realiseren. Maatwerk is mogelijk wanneer de kaders goed bekend zijn bij zowel initiatiefnemer als gemeente en wanneer er een open discussie en argumentatie en bewijsvoering mogelijk is.

In alle gevallen zullen gemaakte afspraken bij maatwerk zo gedetailleerd mogelijk landen in de af te geven omgevingsvergunning of de af te sluiten anterieure overeenkomst. Dit betreft naast het aantal parkeerplaatsen ook waar en wanneer deze in de ontwikkeling worden gerealiseerd en voor welke doelgroepen deze parkeerplaatsen bestemd zijn (bijvoorbeeld werknemers, visite van bewoners etc.) en wat de consequenties kunnen zijn voor het verkrijgen van een parkeerrecht voor straatparkeren in gereguleerd gebied.

6.1 Norm in bepaalde gevallen gewijzigd toepassen

Wanneer er een concrete aanleiding is om de berekende autoparkeerbehoefte bij te stellen, is het aan de initiatiefnemer om aan te tonen op grond waarvan dat zou moeten gebeuren. Mogelijke argumenten zijn:

- Uitzonderlijke gebieden en situaties;
- Specifieke activiteiten.

Onderstaand worden deze gronden voor afwijkingen nader toegelicht.

6.1.1 Uitzonderlijke gebieden en situaties

De gemeente Harlingen kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of ruimtelijke situatie. Eén en ander dient in een afzonderlijk collegebesluit vastgelegd te zijn.

Voor integrale gebiedsontwikkelingen kan het nodig zijn om tot maatwerk te komen. Zo kan er bij meerdere ontwikkelingen tegelijk sprake zijn van schaalvoordelen waardoor het dubbelgebruik beter kan worden benut. Ook in fasering zijn er veel mogelijkheden. Eén en ander moet in realiseringsovereenkomsten zijn vastgelegd.

6.1.2 Specifieke activiteiten

Bij ruimtelijke activiteiten waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, maar waarbij wel de parkeervraag verandert (bijvoorbeeld bij een evenement) geldt dat de initiatiefnemer de parkeer-behoefte adequaat oplost en dit met een mobiliteitsplan vastlegt. In dit plan dient speciale aandacht te worden besteed aan het parkeren (auto én fiets). Het plan dient een onderdeel van de betreffende vergunning-aanvraag te zijn (bijv. een evenementenvergunning).

*Vastgesteld door de raad in zijn
vergadering van 25 september 2024*

, de voorzitter

, de raadsgriffier

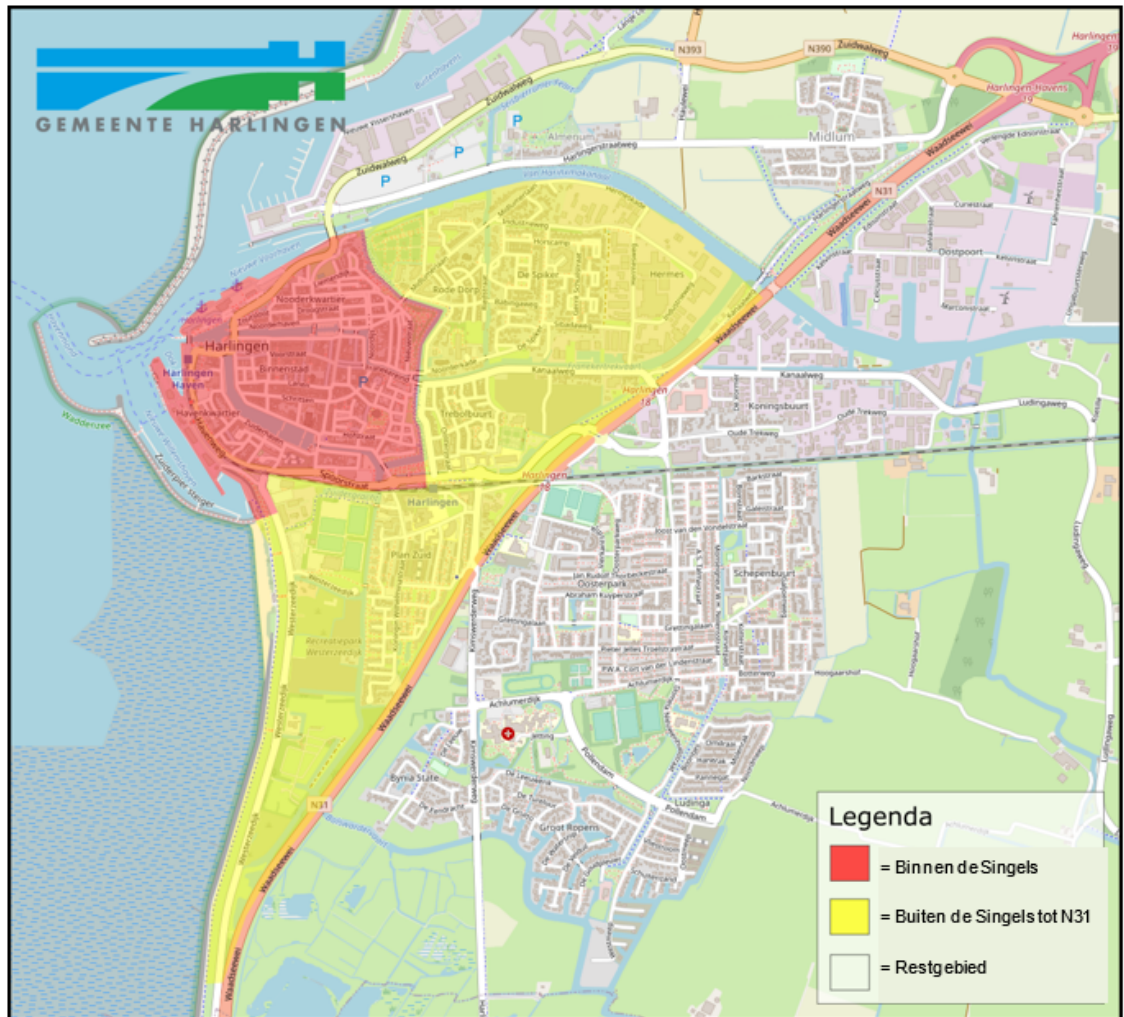
Bijlage 1 Begrippenlijst

Begrip	Toelichting
Openbare parkeervoorzieningen	De voor alle parkeerders toegankelijke parkeerplaatsen.
Exclusieve parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen die bestemd zijn voor één gebruiker per parkeerplaats.
Private parkeerterreinen of -garages	Parkeercapaciteit die niet openbaar toegankelijk is.
CROW	Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand).
Anterieure overeenkomst	In een anterieure overeenkomst worden afspraken vastgelegd over bijvoorbeeld de kosten voor het wijzigen van een bestemmings- of omgevingsplan en de kosten die gemaakt moeten worden om een bouwproject in te passen in de bestaande situatie. In de overeenkomst staan afspraken over wat de gemeente doet en welke kosten door de initiatiefnemer betaald moeten worden.
Parkeereis	Het totaal aan parkeerplaatsen waarvoor de initiatiefnemer van verbouw- of nieuwbouwprojecten verantwoordelijk is om te realiseren.
Parkeerkencijfers	De in de CROW-publicatie nummer 744 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering' beschreven getallen op basis waarvan het benodigde aantal auto parkeerplaatsen bepaald kan worden. Deze kencijfers zijn ook voor fietsparkeren bepaald.
Parkeerbehoefte	Het benodigd aantal parkeerplaatsen om de parkeervraag van een bepaalde functie te kunnen faciliteren.
Normatieve parkeerbehoefte	De van één of meerdere functies, op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen berekende parkeerbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
Aanwezigheidspercentage	De voor een functie op de verschillende periodes van de dag/week geldende benutting van de Normatieve parkeerbehoefte.
Maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.

Bijlage 2 Gebiedsindeling

In onderstaand kaartbeeld zijn de verschillende zones weergegeven.

NB: Het restgebied betreft ook het overige grondgebied van de gemeente Harlingen (waaronder Wijnaldum).



Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het analyseren van de parkeerbehoefte per dagdeel. In de tabel zijn de maatgevende momenten en aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies opgenomen.

	werk- dag-	werk- dag-	werk- dag-	werk- dag-	koop-	zater- dag-	zater- dag-	zondag-
Functie	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
Woningen - bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	75%	80%	75%
Woningen - bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	0%	0%	0%
Verpleeg-/verzorgings- tehuis/aanleunwo- ning/verzorgingsflat	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis - patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis - medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	20%	20%	20%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Bijlage 4 Overzicht parkeernormen Harlingen

Per functie en per zone is de parkeernorm weergegeven in aantallen parkeerplaatsen. Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in de parkeernorm rekening is gehouden. **De weergegeven parkeernormen zijn dus inclusief bezoekersparkeren.**

	Eenheid	Binnen de Singels	Buiten de singel tot N31	Rest gebied
Wonen				
Meergezinswoning klein (0 tot en met 75 m ² bvo)	Per woning	1,10	1,25	1,50
Meergezinswoning midden (75 tot 100 m ² bvo)	Per woning	1,20	1,35	1,50
Meergezinswoning groot (groter dan 100 m ² bvo)	Per woning	1,40	1,55	1,90
Eengezinswoning vrijstaand	Per woning	1,60	1,75	2,10
Eengezinswoning twee-onder-een-kap	Per woning	1,50	1,65	2,00
Eengezinswoning tussen/hoek	Per woning	1,30	1,55	1,90
Sociale huurwoning	Per woning	0,90	1,05	1,30
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	Per kamer	0,05	0,25	0,25
Aanleunwoning en serviceflat	Per woning	0,85	0,95	1,00
Kleine eenpersoonswoning (0 tot 30 m ² bvo)	Per woning	0,35	0,50	0,60

Opmerkingen bij wonen

- Bepaling bvo's met NEN 2580 (exclusief parkeerruimte).
- Omdat de bezoekersparkeernorm per gebied verschillend is staan de normen niet weergegeven in de tabel. De bezoekersparkeernormen zijn in de binnenstad 0,1 parkeerplaats per woning Buiten de Singels tot N31 0,15 en in rest gebied Harlingen 0,2.
- Bij de bezoekersparkeernorm voor kamerverhuur gelden bovengenoemde bezoekersnormen per woning. Dit wordt niet berekend per kamer.
- Voor woningen met een aan huis gebonden bedrijf wordt aan het bedrijfsdeel een extra parkeernorm toegevoegd wanneer het bruto vloeroppervlak van dat bedrijfsdeel groter is dan 25 m². In dat geval moet de geldende parkeernorm worden toegepast.
- Voor woonschepen is geen aparte parkeernorm opgenomen. De parkeerbehoefte van een woonschip wordt bepaald op basis van de parkeerbehoefte van een meergezinswoning. De oppervlakte van het betreffende woonschip is hierbij leidend.

	Eenheid	Binnen de Singels	Buiten de Singels tot N31	Rest gebied	Aandeel bezoekers
Werken					
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m ² bvo	1,55	1,95	2,05	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100 m ² bvo	2,05	2,35	2,85	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekers-extensief (bijvoorbeeld industrie, laboratorium, werkplaats).	Per 100 m ² bvo	1,55	1,95	2,35	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekers-extensief (bijvoorbeeld loods, opslag, transportbedrijf).	Per 100 m ² bvo	0,65	0,85	1,05	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m ² bvo	1,25	1,55	1,85	n.v.t.
Opslagruimte particulier	Per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	10	n.v.t.

	Eenheid	Binnen de Singels	Buiten de Singels tot N31	Rest gebied	Aandeel bezoekers
Winkelen en boodschappen doen					
Buurtsupermarkt	Per 100 m ² bvo	1,90	2,70	3,50	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m ² bvo	3,30	4,35	5,20	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m ² bvo	6,00	6,90	7,70	84%
Groothandel specialist (bijv. levensmiddelen, kantoorartikelen)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	5,65	5,90	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	6,40	6,40	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	Per 100 m ² bvo	3,45	n.v.t.	n.v.t.	82%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,10	3,70	72%
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,70	4,50	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	4,40	5,10	79%
Wijkcentrum (groot)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	4,80	5,70	81%

	Eenheid	Binnen de Singels	Buiten de Singels tot N31	Rest gebied	Aandeel bezoekers
Winkelen en boodschappen doen					
Woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,05	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,05	2,35	93%
Winkelboulevard	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,75	4,15	94%
Outletcentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	9,20	10,10	94%
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,85	2,35	87%
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,25	2,55	89%
Groencentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,25	2,55	89%

Opmerkingen bij winkelen en boodschappen

- Buurtsupermarkt: dit is een kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m² bvo) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied heeft.
- Een full service supermarkt biedt een breed scala aan producten aan, waaronder verse producten, droge kruidenierswaren, diepvriesproducten, persoonlijke verzorgingsproducten, huishoudelijke artikelen en andere goederen.
- Grote supermarkt: Bij de supermarkten is een trend tot schaalvergroting zichtbaar. De omvang van nieuwe supermarkten overschrijdt oude normen. Grote supermarkten kenmerken zich door een (zeer) uitgebreid assortiment op een verkoopvloeroppervlakte groter dan 2.500 m² bvo (en vaak kleiner dan 4.000 m² bvo). Het serviceniveau is hoog. Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor vlees, kaas en brood. Een supermarkt die tot dit type behoort, is Albert Heijn XL.
- Groothandel in levensmiddelen: Een groothandel in levensmiddelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad. Bekende ketens zijn Makro, HANOS en Sligro.
- Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum: De binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern is vaak het oudste deel van een dorp of een stad dat door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie vervult (centrale winkelgebieden). De bedoelde (met name grotere) centra zijn voor een belangrijk deel gericht op het zogenoemde funshoppen en op winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie).
- Buurt- en dorpscentrum: Wijk- en buurtcentra zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied.

kelgebied van een kern in een gemeente. Een dorpscentrum is het winkelgebied van een dorp (< 20.000 inwoners

- Winkelboulevard: Een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).
- Outletcentrum: Een outletcentrum bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m² bvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen.
- Tuincentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m² bvo) in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals sier- artikelen, seizoenartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk) en moet worden meegerekend bij de bepaling van het aantal vierkante meters bvo.
- Groencentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft kleinere tuincentra (< 2.000 m² bvo) die liggen in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals tuingereedschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groen gerelateerde decoraties). Er worden geen seizoenartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuincentrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk) en moet worden meegerekend bij de bepaling van het aantal vierkante meters bvo.

	Eenheid	Binnen de Singels	Buiten de Singels tot N31	Rest gebied	Aandeel bezoekers
Sport, cultuur en ontspanning					
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	0,45	0,75	1,15	97%
Museum	Per 100 m ² bvo	0,60	0,80	1,10	95%
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	3,20	8,00	11,20	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m ² bvo	2,60	5,30	7,90	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m ² bvo	7,40	8,00	9,80	87%
Musicaltheater	Per 100 m ² bvo	2,90	3,40	4,00	86%
Casino	Per 100 m ² bvo	5,70	6,10	6,50	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,60	2,30	2,80	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,85	1,15	1,35	87%
Dansstudio	Per 100 m ² bvo	1,60	3,90	5,50	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m ² bvo	1,40	3,40	4,80	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m ² bvo	1,70	4,50	6,30	90%

	Eenheid	Binnen de Singels	Buiten de Singels tot N31	Rest gebied	Aandeel bezoekers
Sport, cultuur en ontspanning					
Wellnesscentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,30	99%
Sauna, hammam	Per 100 m ² bvo	2,50	4,60	6,70	99%
Sporthal	Per 100 m ² bvo	1,55	2,15	2,85	96%
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	1,15	1,95	2,75	94%
Tennishal	Per 100 m ² bvo	0,30	0,40	0,50	87%
Padelhal	Per 100 m ² bvo	0,35	0,45	0,65	87%
Squashhal	Per 100 m ² bvo	1,60	2,40	2,70	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	10,70	11,50	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	10,10	12,90	99%

Zwemparadijs	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,00	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	20,00	20,00	20,00	95%
Stadion	Per zitplaats	0,12	0,12	0,12	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m ² bvo	1,25	1,55	1,85	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,25	2,55	98%
Ski- en snowboardhal	Per 100 m ² sneeuw	n.v.t.	n.v.t.	2,55	98%
Jachthaven	Per ligplaats	0,60	0,60	0,60	99%
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	51,10	93%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	96,00	98%
Indoorspeeltuin (kinder- speelhal), gemiddeld en kleiner	Per 100 m ² bvo	3,10	3,90	4,70	97%
Indoorspeeltuin (kinder- speelhal), groot	Per 100 m ² bvo	3,70	4,60	5,60	98%
Indoorspeeltuin (kinder- speelhal), zeer groot	Per 100 m ² bvo	3,90	4,90	5,80	98%
Kinderboerderij (stadsboer- derij)	Per boerderij	3,10	3,90	4,70	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90%

	Eenheid	Binnenstad	Schil	Rest gebied	Aandeel
Sport, cultuur en ont- spanning				Harlingen	Bezoekers
Dierenpark	Per ha. netto terrein	8,00	8,00	8,00	99%
Attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,00	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,25	1,35	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	7,50	10,50	99%

Opmerkingen bij sport, cultuur en ontspanning

- Bioscoop/theater/schouwburg: 1 zitplaats is circa 3 m² bvo. Bij deze functies moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (parkeerbe- hoefte +40%).
- Theater/schouwburg: 100 zitplaatsen is 300 m² bvo.
- Musicaltheater: 100 zitplaatsen is 840 m² bvo.
- Sporthal en sportzaal: bij grote aantallen bezoekers (bijvoorbeeld bij topsport) zijn de parkeernor- men te laag.
- Padelhal: Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag sterk variëren en raden we maatwerk aan.
- De parkeernorm voor een combinatie van een overdekt en een openlucht zwembad wordt berekend via de verhouding bassin overdekt en openlucht.

	Eenheid	Binnen de Singels	Buiten de Singels tot N31	Rest gebied	Aandeel be- zoekers
Horeca en (verblijfs)re- creatie					
Camping (kampeerter- rein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	1,20	90%
Bungalowpark (huisjes- complex)	Per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,70	91%
1* hotel	Per 10 kamers	0,40	0,80	2,40	77%

2* hotel	Per 10 kamers	1,35	2,25	4,05	80%
3* hotel	Per 10 kamers	2,10	3,30	5,00	77%
4* hotel	Per 10 kamers	3,40	5,10	7,20	73%
5* hotel	Per 10 kamers	5,30	7,90	10,60	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m ² bvo	5,00	5,00	6,00	90%
Restaurant	Per 100 m ² bvo	9,00	9,00	13,00	80%
Bed & Breakfast	Per Kamer	0,50	1,00	1,50	99%
Discotheek	Per 100 m ² bvo	6,90	13,90	20,80	99%
Evenementenhal/beursgebouw	Per 100 m ² bvo	5,50	6,50	8,50	99%

Opmerking bij Horeca en verblijfsrecreatie

Definitie Bed & Breakfast: Een kleinschalige overnachtings- en verblijfsaccommodatie gericht op het bieden van de mogelijkheid tot een toeristisch kortdurend verblijf met het serveren van ontbijt, binnen bestaande gebouwen, gevestigd in een woning of bijgebouw en geëxploiteerd door de hoofdbewoner(s) van het betreffende woonhuis, waarbij de bed & breakfast voorziening zowel ruimtelijk als functioneel ondergeschikt is aan de woonfunctie.

	Eenheid	Binnen de Singels	Buiten de Singels tot N31	Rest gebied	Aandeel bezoekers
Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen					
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,05	2,45	2,95	57%
Apotheek	Per apotheek	2,25	2,75	3,15	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,25	1,45	1,75	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,35	1,55	1,85	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,30	1,60	1,90	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,55	1,95	2,35	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,55	1,85	2,15	55%
Ziekenhuis	Per 100 m ² bvo	1,40	1,60	1,70	29%
Crematorium	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,10	97%
Begraafplaats	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,60	37%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,65	2,15	3,25	97%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,15	0,15	0,15	60%
Verpleeg- en verzorgingshuis	Per wooneenheid	0,60	0,60	0,60	57%

	Eenheid	Binnen de Singels	Buiten de Singels tot N31	Rest gebied	Aandeel bezoekers
Onderwijs					
Kinderdagverblijf (exclusief kiss & ride)	Per 100 m ² bvo	1,00	1,20	1,40	0%
Basisonderwijs (exclusief kiss & ride)	Per leslokaal	0,75	0,75	0,75	48%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	3,70	4,50	4,90	11%
ROC	Per 100 leerlingen	4,70	5,40	5,80	7%

Hogeschool	Per 100 leerlingen	9,30	10,00	10,70	72%
Universiteit	Per 100 leerlingen	13,20	15,20	16,50	48%
Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	4,50	5,60	6,80	95%

Opmerkingen bij onderwijs

- Kinderdagverblijf en basisonderwijs zijn exclusief kiss & ride voor halen en brengen. De rekenmethode voor kiss & ride staat in bijlage 8.
- Middelbare school/ROC/hogeschool/universiteit/avondonderwijs: het aandeel bezoekers is de parkeerbehoefte van de leerlingen/studenten.

Bijlage 5 Fietsparkeernormen

Functie	Eenheid	Gemeente Harlingen	Percentage bezoekers
Rij- en vrijstaande woning	Per woning	5,0	n.v.t.
Appartement (met fietsenberging)	Per woning	2,0	n.v.t.
Appartement (zonder fietsenberging)	Per woning	0,5	n.v.t.
Studentenhuis	Per kamer	1,0	n.v.t.
Woningen bezoekers	Per woning	0,5	n.v.t.
Kantoor (personeel)	Per 100 m ² bvo	1,3	n.v.t.
Kantoor met balie (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	3,0	n.v.t.
Winkelcentrum	Per 100 m ² bvo	1,5	94%
Supermarkt	Per 100 m ² bvo	1,6	93%
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,1	87%
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	0,1	89%
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,0	n.v.t.
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,5	n.v.t.
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	4,3	n.v.t.
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,2	n.v.t.
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	6,0	n.v.t.
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,4	n.v.t.
ROC (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	8,0	n.v.t.
ROC (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,6	n.v.t.
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	4,0	n.v.t.
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	2,0	n.v.t.
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	3,0	67%
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	1,0	n.v.t.
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,3	n.v.t.
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	20,0	60%
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	0,2	n.v.t.
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,3	n.v.t.
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	2,0	97%
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	4,0	94%
Fitness	Per 100 m ² bvo	3,5	90%
Museum	Per 100 m ² bvo	0,5	95%
Sporthal	Per 100 m ² bvo	1,4	96%
Sportveld	Per 100 m ² bvo	30,0	95%
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	2,2	94%
Stadion	Per 100 zitplaatsen	5,0	99%
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	18,0	99%
Theater	Per 100 zitplaatsen	13,0	87%
Zwembad (openlucht)	Per 100 m ² bassin	15,0	97%

Functie	Eenheid	Gemeente Harlingen	Percentage bezoekers
Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	11,0	99%
Fastfoodrestaurant	Per locatie	8,0	90%
Restaurant	Per 100 m ² bvo	3,0	80%
Café	Per 100 m ² bvo	3,0	90%
Busstation	Per halterende buslijn	23,0	100%

Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	0,5	100%
---------------	-----------------------	-----	------

Bijlage 6 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het gebruik van een fietsenstalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van de stalling. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik, evenals de mogelijkheid om fietsen met afwijkende afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en FietsParKeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor het ontwerpen van een fietsenstalling in een ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente Harlingen ziet deze eisen ook als inspiratie voor initiatiefnemers om een aantrekkelijke en comfortabele voorziening te creëren.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling 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 voetgangsuitgang 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. Dubbellaagse rekken worden bij voorkeur niet geplaatst in de voorziening vanwege de beperkte toegankelijkheid en het minimale gebruik.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets, fietsen met afwijkend formaat of scooters.
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - o Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
 - o Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).
- De ruimtelijke positionering binnen de stalling is voor de fiets van normaal formaat het meest voordelig. Afwijkende maten dienen achter in de stalling een plaats te krijgen.
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen 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.
- De 'buitenmodel' plekken voor bromfietsen, snorfietsen, scooters, bakfietsen en ander soort fietsen met een afwijkend groot formaat moeten het verst gelegen van de ingang van de betreffende bestemming worden gerealiseerd, om oneigenlijk gebruik van 'gewone' fietsen te voorkomen.

Bijlage 7 Correctiefactoren parkeren op eigen terrein

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het bepalen van de parkeercapaciteit van opritten en garages bij woningen.

Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit minimaal 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit minimaal 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit minimaal 4,5 meter breed

Bijlage 8 Rekenmethode kiss & ride

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het bepalen van de kiss & ride parkeerbehoefte ten behoeve van een kinderdagverblijf of basisonderwijs (bron: CROW, Parkeerkcijfers – basis voor parkeernormering, publicatie 182 2008). Van deze rekenmethode zijn geen recente parkeercijfers bekend. De cijfers voor het aantal leerlingen en % leerlingen dat met de auto komt dient de initiatiefnemer aan te leveren.

Rekenmethode kiss & ride

	Rekenmethode
Groepen 1 t/m 3	Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,50^1$ x $0,75^2$
Groepen 4 t/m 8	Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,25^1$ x $0,85^2$
Kinderdagverblijf	Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,25^1$ x $0,75^2$

¹ Reductiefactor parkeerduur

- Groepen 1 t/m 3: gemiddelde 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,50
- Groepen 4 t/m 8: gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- Kinderdagverblijf: gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

² Reductiefactor aantal kinderen per auto

- Groepen 1 t/m 3: 0,75
- Groepen 4 t/m 8: 0,85
- Kinderdagverblijf: 0,75

Bijlage 9 Kostenonderbouwing afkoopregeling

De bijdrage voor de afkoopregeling, ook wel reserve afkoop parkeerplaatsen (hierna: reserve) genoemd, baseren we op de gemiddelde aanlegkosten van een parkeerplaats. Daarmee waarborgen we dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt van de reserve dat deze kostenneutraal functioneert. De kosten bestaan uit:

A. Kosten voor grondaankoop

Het gemiddelde ruimtebeslag dat benodigd is voor het aanleggen van een parkeerplaats in de openbare ruimte komt neer op circa 25 m². Deze grondprijs is berekend op basis van de prijs voor snippergrond conform het huidige beleid "Groenstroken- en erfpachtbeleid Gemeente Harlingen". Dit is € 60 per m². De grondprijs bedraagt daarmee € 1.500 per parkeerplaats.

B. Aanlegkosten van de parkeerplaats

De aanlegkosten van een parkeerplaats lopen sterk uiteen. Factoren als zijnde grondslag, bodemopbouw en grondwaterstand zijn in grote mate bepalend voor de hoogte van de aanlegkosten. Daar waar deze factoren gunstig zijn kost het aanleggen van een parkeerplaats op maaiveld ongeveer € 3.000. Daarbij moet worden opgemerkt dat er in de gemeente Harlingen weinig ruimte is om parkeerplaatsen aan te leggen op maaiveldniveau. De schaarse ruimte is vaak ook benodigd voor openbaar groen, speelplekken of andere bestemmingen en voorzieningen. Met name in gebieden waar een ontwikkelaar zelf niet aan de parkeernorm kan voldoen zal de uitbreiding van parkeerplaatsen in de toekomst veelal in een gebouwde voorziening (ondergrondse parkeervoorziening of op niveau zoals een parkeerdek) moeten plaatsvinden. De aanlegkosten voor een gebouwde voorziening zijn vele malen hoger, dan de realisatie van een parkeerplaats op maaiveld. De kostprijs voor een dergelijk aan te leggen parkeerplaats is minimaal € 15.000. Dit kan oplopen tot € 50.000 per parkeerplaats in parkeergarages met meerdere lagen op basis van recente aanbestedingen.

Ingeschat wordt dat 50% van de parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd kan worden (vanaf € 3.000 per parkeerplaats) en dat 50% in een gebouwde voorziening gerealiseerd wordt (€ 15.000 per parkeerplaats). De gemiddelde bouwkosten komen daarmee op € 9.000 per parkeerplaats.

C. Kosten voor beheer en onderhoud

Beheer en onderhoud van de parkeerplaatsen die worden gerealiseerd worden binnen het regulier onderhoud meegenomen. Dit betekent dat er bij gebruik van de reserve sprake zal zijn van areaaluitbreiding van het gemeentelijk verhard oppervlak. Via de reguliere begrotingscycli wordt dit meegenomen in een toename van de kosten. Deze kosten komen daarmee voor rekening van de gemeente. Daar staat tegenover dat de gemeente de parkeerplaatsen die worden gerealiseerd kan toevoegen aan het areaal openbare parkeerplaatsen en hiermee ook baten ontvangt vanwege het huidige parkeerbeleid. Voor deze kosten wordt daarom € 0 per parkeerplaats gerekend.

D. Kosten voor ambtelijke inzet

Het gebruik maken van de reserve betekent dat de gemeente een verplichting van een initiatiefnemer overneemt. Dat brengt met zich mee dat de gemeente een plan moet voorbereiden en uitwerken om een parkeerplaats te realiseren. Hierbij moeten mogelijk ook procedures worden doorlopen. Dat gaat ten koste van de ambtelijke capaciteit. Daarnaast is er sprake van ambtelijke inzet voor de instandhouding van de reserve. Er wordt voor gekozen om deze kosten op te vangen binnen de huidige ambtelijke organisatie en reguliere werkzaamheden. Waar mogelijk wordt dit binnen grotere projecten, waarvoor apart capaciteit wordt aangevraagd, opgevangen. De ambtelijke kosten worden daarmee vastgesteld op € 0 per parkeerplaats.

Totaal

Kosten voor grondaankoop:	€	1.500
Aanlegkosten van de parkeerplaats:	€	9.000
Kosten voor beheer en onderhoud:	€	0
<u>Kosten voor ambtelijke inzet</u>	<u>€</u>	<u>0</u>
De totale kosten van een parkeerplaats komen daarmee uit op:	€	10.500