Parkeerbeleids-plan 2016



Gemeente Leeuwarden

Inhoud

Inleiding 5

Samenvatting 6

1. Kader en hoofdlijnen van het parkeerbeleid 9

1.1 Beleidskader 9
1.2 Ontwikkelingen parkeren de afgelopen jaren 9
1.3 Maatschappelijke ontwikkelingen 11

2. Parkeren in de gebieden met parkeerregulering 12

4.1 Huidige situatie gereguleerde gebieden Leeuwarden 12
2.2. Grou: huidige situatie 14
2.3. Vergunninguitgifte 14
2.4. Uitgangspunten parkeerbeleid Grou 15
2.5. Parkeren voor bijzondere voertuigen: elektrische auto's 16

3. Parkeernormen 17

3.1. Algemeen 17
3.2. Maatwerk parkeren Binnenstad 17
3.3. Autoloos wonen 17
3.4. Functiewijziging 17

4. Operationele aspecten 19

4.1. Inleiding 19
4.2. Informatieverstrekking aan bewoners en bedrijven 19
4.3. Parkeerhandhaving 19

5. Actieplan 20

5.1. Beleidsontwikkeling Leeuwarden 20
5.2. Financiële aspecten 20
5.3. Beleidsontwikkeling Grou 20
5.4. Nieuwe gemeentelijke herindeling per 2018 20

Bijlage 1: Vastgestelde beleidsregel tot stand komen (uitbrei-ding van) een blauwe zone 22

Bijlage 2: Samenvatting uitgiftecriteria parkeervergunningen 24

Bijlage 3: Nota Parkeernormen 26

P
8922
8922
P

Inleiding

Aanleiding

Het vigerende parkeerbeleidsplan van de gemeente Leeuwarden is in 2004 vastgesteld. In de afgelopen tien jaar hebben wij het parkeerbeleid op basis van meerdere nota's en besluiten verder ontwikkeld. Door de gemeentelijke herindeling per 1 januari 2014 is een deel van de gemeente Boarnsterhim bij de gemeente Leeuwarden gekomen, waaronder Grou. Voor de kern Grou is parkeren een belangrijk beleidsthema. Door een actualisatie van het parkeerbeleidsplan willen wij het beleid weer up-to-date maken en voor Grou komen tot een harmonisering met het beleid van Leeuwarden.

Doel

Parkeren is een belangrijke schakel in de mobiliteit en een belangrijke invloedsfactor voor de bereikbaarheid. Daarmee is parkeren ook in economisch opzicht belangrijk. Voor bewoners is parkeren van invloed op het leefklimaat en welbevinden in de eigen woonomgeving. Het doel van ons parkeerbeleid is het waarborgen van de balans tussen de bereikbaarheid van de stad en verantwoord gebruik van openbare ruimte. Door regulering van het gebruik van parkeerplaatsen bewerkstelligen wij dat vraag en aanbod van parkeerruimte zoveel mogelijk in evenwicht zijn.

Door de actualisering van het parkeerbeleid willen wij het beleid in samenhang weer up-to-date maken en inspelen op ontwikkelingen in de komende jaren (2015-2020) met in elk geval een nieuw ijkmoment voor 2018 wanneer een nieuwe herindeling plaatsvindt. Het parkeerbeleid geldt voor het gemeentelijk grondgebied per 1 januari 2014 inclusief het deel van Boarnsterhim dat bij Leeuwarden is gekomen.

Scope voor het parkeerbeleidsplan

Parkeren heeft betrekking op het gebruik van openbare ruimte. Het gaat daarbij om de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen en de voorwaarden waaronder doelgroepen van de parkeerruimte gebruik mogen maken. Daarnaast kent parkeren nadrukkelijk een exploitatiecomponent. De parkeerexploitatie is een belangrijk onderdeel van de gemeentelijke begroting. Dit parkeerbeleidsplan richt zich primair op de parkeervoorzieningen en het gebruik ervan. In 2016 gaan wij alle financiële aspecten van het parkeren nader tegen het licht houden en het betreffende beleid indien nodig actualiseren.

Totstandkoming van deze nota

Voor de totstandkoming van deze nota is gesproken met alle stakeholders, zowel binnen de gemeentelijke organisatie als daarbuiten:

- Binnenstadsmanagement: de ondernemers (winkeliers en horeca) in het centrum van Leeuwarden;
- Wijkpanels Leeuwarden: vertegenwoordigingen van de wijkpanels van bewoners van alle gebieden waar geheel of gedeeltelijk gereguleerd parkeren geldt;
- Stichting Parkeergarages Leeuwarden;
- vertegenwoordiging van alle belangengroepen (bewoners en ondernemers) van Grou.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 gaan wij in op de kaders voor het parkeerbeleid, de bestaande situatie in Leeuwarden en Grou en op de belangrijkste ontwikkelingen in beleid en maatschappij. De vertaling van parkeerbeleid naar de praktijk op straat gebeurt door middel van parkeerregulering. Hoofdstuk 2 gaat hier nader op in en bespreekt het huidige gebruik van de parkeerplaatsen, de regulering en de wensen van belanghebbenden. In hoofdstuk 3 gaan wij in op parkeernormen als een belangrijk reguleringsinstrument en in hoofdstuk 4 besteden wij aandacht aan de operationele aspecten. De acties die volgen uit het parkeerbeleidsplan zijn in hoofdstuk 5 op een rij gezet in een beknopt uitvoeringsplan.

Samenvatting

Het vigerende parkeerbeleidsplan van de gemeente Leeuwarden is in 2004 vastgesteld. In de afgelopen tien jaar is het parkeerbeleid op basis van meerdere nota's en besluiten verder ontwikkeld. Door de gemeentelijke herindeling per 1 januari 2014 is een deel van de gemeente Boarnsterhim bij de gemeente Leeuwarden gekomen, waaronder Grou. Voor de kern Grou is parkeren een belangrijk beleidsthema. Door een actualisatie van de parkeerbeleidsnota willen wij het beleid weer up-to-date maken en voor Grou komen tot een harmonisering met het beleid van Leeuwarden. Zo kunnen wij inspelen op ontwikkelingen in de komende jaren (2015-2020) met in elk geval een nieuw ijkmoment voor 2018 wanneer een nieuwe herindeling plaatsvindt. Voor de actualisatie is overleg gepleegd met alle betrokken stakeholders, zowel binnen de gemeentelijke organisatie als daarbuiten.

Het gemeentelijke parkeerbeleid heeft een relatie met andere beleidsterreinen. De belangrijkste relatie is die met het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid dat is vastgelegd in het GVVP. Daarnaast zijn er belangrijke raakvlakken met het beleid voor de openbare ruimte en met het economisch beleid.

Huidig parkeerbeleid stad Leeuwarden

Het parkeerbeleid zoals dat op basis van het parkeerbeleidsplan 'Evenwicht in parkeren' sinds 2004 is gevoerd, functioneert goed. De afgelopen jaren zijn geen grote wijzigingen aan de orde geweest. Wel is doorlopend gewerkt aan optimalisatie en waar nodig aanvulling/ aanscherping van het beleid. De parkeerbalans is met de extra bouwlaag op de parkeergarage Klanderij, de bouw van de parkeergarage Oldehove, de vernieuwbouw van de parkeergarage Zaailand en de realisatie van de parkeergarage Oosterstraat op orde. Bovendien is in alle parkeergarages kentekenherkenning ingevoerd en kan er met alle betaalwijzen worden betaald. Op straat kan er naast muntgeld ook met de pin en de mobiele telefoon worden betaald.

Kernpunten van het beleid zijn voor de binnenstad het bereikbaar houden voor bezoekers en het waarborgen van de parkeermogelijkheid voor bewoners. De parkeergarages zijn de primaire parkeerlocaties voor bezoekers van het centrum. Voor de schilwijken rond de binnenstad staat voorop het waarborgen van het leefklimaat door het weren van langparkeren.

Belanghebbenden kunnen binnen de gemeentelijke regels een parkeervergunning voor betaald parkeren, een parkeervergunning voor vergunninggebieden of parkeerontheffing voor de blauwe zone krijgen voor parkeren op straat in de gebieden waar het parkeren is gereguleerd. Het schilgebied rond het centrum is gereguleerd met een blauwe zone. Om de werking van het systeem van parkeervergunningen te optimaliseren is het beleid ten aanzien van de criteria voor vergunninguitgifte de afgelopen jaren verder verbeterd. De regelingen zijn in deze parkeerbeleidsnota opgenomen.

Huidig parkeerbeleid Grou

Het parkeerbeleid van de voormalige gemeente Boarnsterhim was voor Grou gericht op het bereikbaar houden van het dorp voor bezoekers en op het beschermen van essentiële parkeerplaatsen voor bewoners. De regulering voorzag in een blauwe zone voor parkeren door bezoekers en in zones met vergunningparkeren voor bewoners. Beide reguleringsvormen bestaan al langere tijd en vigeren nog in de huidige situatie.

Ontwikkelingen maatschappelijk en parkeren

Met name aan de operationele kant van het parkeerbeleid krijgt digitale afhandeling en techniek een steeds belangrijker aandeel. Dit komt onder andere naar voren in 'mobiel betalen' en digitale parkeervergunningen op kenteken.

De positie van de binnenstad vraagt alertheid in het licht van de economische ontwikkelingen. Evenementen helpen bij het aantrekken van bezoekers maar vragen ook een goede organisatie van het parkeren. Functiewijziging en intensivering van het gebruik van panden komt steeds vaker voor en kan parkeerknelpunten veroorzaken. De Rijksvergoeding voor parkeerboetes in de blauwe zone is komen te vervallen. Hierdoor wordt de exploitatie van deze regulering ongunstiger. Dit is een aandachtspunt voor de komende jaren.

Wensen van de stakeholders

De ondernemers in de binnenstad vragen aandacht voor kort parkerende bezoekers die soms moeilijk een parkeerplaats op straat kunnen vinden. Verder willen zij graag door middel van acties met betrekking tot parkeren het bezoek aan de stad nog aantrekkelijker maken.
De bewoners van de schilwijken zijn van mening dat de blauwe zones goed voldoen en hechten met name veel belang aan goede handhaving.
De stakeholders in Grou benadrukken het belang van gratis parkeren. Voorts wordt veel waarde gehecht aan voldoende parkeergelegenheid in het dorp voor bezoekers (onderscheiden naar kort en lang parkeren) en bescherming

van de woonomgeving in gevallen dat door hoge parkeerdruk bewoners de eigen auto niet meer nabij de woning kunnen parkeren. Goede handhaving is belangrijk. De bestaande wijze van vergunninguitgifte aan alleen bewoners van de gemeente (dus ingeschreven in de GBA) moet worden gehandhaafd.

Ontwikkeling parkeerbeleid Leeuwarden

De komende jaren zetten wij het parkeerbeleid voort op basis van de huidige vastgestelde beleidsregels. Hierin is onder andere de vergunninguitgifte geregeld en de procedure om te komen tot eventuele uitbreiding van de blauwe zone.

Ontwikkeling parkeerbeleid Grou

Het parkeerbeleid van Grou is historisch gegroeid en is de afgelopen jaren niet systematisch geactualiseerd. Mede daardoor komt de parkeerregulering deels over als een 'lappendeken'. Voor de actualisatie staat voorop het zorgen voor een heldere structuur waarin het met name voor bezoekers zo gemakkelijk mogelijk is om een geschikte parkeerplaats te vinden en tegelijkertijd parkeerlocaties voor bewoners voldoende beschermd zijn. Wij blijven uitgaan van de huidige regulering op basis van de parkeerverbodszone en zullen de bebording verbeteren. De uitgangspunten voor het parkeerbeleid van Grou zijn in dit parkeerbeleidsplan vastgelegd.

Parkeernormen

Door middel van parkeernormen wordt vastgelegd hoeveel parkeerplaatsen bij de bouw of vergunningplichtige verbouw van een pand moeten worden gerealiseerd. De Nota Parkeernormen 2014 Leeuwarden met daar in opgenomen een geactualiseerde kaart van de gemeente is onderdeel van dit parkeerbeleidsplan en is als bijlage toegevoegd. Uitgangspunt bij de normering is dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost. Er zijn echter situaties waarbij dit ruimtelijk of financieel niet haalbaar is. In die gevallen kan maatwerk toegepast worden, rekening houdende met de lokale omstandigheden en zodanig dat de omgeving niet wordt opgezadeld met een parkeerprobleem.

Operationele aspecten

Vanuit operationeel oogpunt is aan de orde uitbreiding van de informatie over het parkeerbeleid en de vergunningverstrekking via de website van de gemeente en een optimale inzet van de parkeerhandhavers met aandacht voor zichtbaarheid en rekening houden met signalen uit de wijken.

Actieplan

In een actieplan voor de komende jaren zijn de te nemen stappen geconcretiseerd en aan termijnen gekoppeld.


P-ZAAILAND
VRIJ
Max. Doorrijhoogte 2.10m
MENSUS

1. Kader en hoofdlijnen van het parkeerbeleid

1.1 Beleidskader

Het gemeentelijke parkeerbeleid heeft een relatie met andere beleidsterreinen. De sterkste relatie is die met het verkeer- en vervoerbeleid. Daarnaast is parkeerbeleid onder meer relevant voor het beleid met betrekking tot de openbare ruimte en voor het economisch beleid.
De andere beleidsterreinen vormen mede het kader waarbinnen het parkeerbeleid wordt ingevuld.

Verkeer en vervoerbeleid: GVVP
Het Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan (GVVP) 'De complete stad bereikbaar' is in 2011 vastgesteld en vigeert tot 2025. Dit onderdeel van het beleid heeft de focus op het rijdende verkeer en gaat in op de voorwaarden die gelden voor het verkeer in de stad. In het GVVP is aangegeven dat Leeuwarden binnen de kaders van leefbaarheid wil voorzien in een passend parkeeraanbod om te voldoen aan de parkeerbehoefte.

Om de woon-, werk-, recreatie- en ontplooiings-mogelijkheden voor bewoners optimaal tot hun recht te laten komen gaan wij hinder door ongewenst parkeergedrag tegen. Wij hanteren hierbij de volgende uitgangspunten:
- elk complex of bedrijf dient in de eigen parkeerbehoefte te voorzien;
- de kwaliteit van de parkeervoorziening moet in overeenstemming zijn met de kwaliteit van de openbare ruimte;
- het parkeerbeleid is restrictief waar sprake is van schaarste aan parkeerplaatsen, het openbaar gebied minder op de aanwezigheid van auto's is ingericht en waar alternatieven beschikbaar zijn;
- kosten voor parkeren worden in essentie door de gebruiker betaald.

Beleid openbare ruimte
Wij hechten veel waarde aan de kwaliteit van de openbare ruimte van Leeuwarden en investeren daar ook in.
Door in het parkeerbeleid hiermee rekening te houden wordt deze waarde ondersteund. Dit wordt bijvoorbeeld gerealiseerd door meer ruimte op maaiveld te creëren door het parkeren in parkeergarages te stimuleren.

Economisch beleid
Het ondersteunen van de economische ontwikkeling is voor ons belangrijk. Het gemeentelijke economische beleid is gepositioneerd rond het thema 'Stedelijke economie'. Goede bereikbaarheid van de stad is daarbij een belangrijke voorwaarde.
Leeuwarden wil haar positie als aantrekkelijke hoofdstad vasthouden, onder meer door voldoende parkeerplaatsen van goede kwaliteit aan te bieden.

1.2 Ontwikkelingen parkeren de afgelopen jaren

1.2.1. Parkeerbeleid en parkeervoorzieningen in Leeuwarden

Parkeerbeleid Leeuwarden algemeen
Het parkeerbeleid zoals dat op basis van het parkeerbeleidsplan 'Evenwicht in parkeren' sinds 2004 door ons is gevoerd, functioneert goed. De afgelopen jaren zijn geen grote wijzigingen aan de orde geweest. Wel is doorlopend gewerkt aan optimalisatie en waar nodig aanvulling/aanscherping van het beleid. Op straat kan er naast muntgeld ook met de pin en de mobiele telefoon worden betaald. Bewoners en bedrijven kunnen vanuit huis/bedrijf een parkeervergunning aanvragen. De papieren parkeervergunning is uit het straatbeeld verdwenen.
Kernpunten van het beleid zijn voor de binnenstad het bereikbaar houden voor bezoekers en het waarborgen van de parkeermogelijkheid voor bewoners. Voor de schilwijken rond de binnenstad staat voorop het waarborgen van het leefklimaat door het weren van langparkeren.

Parkeergarages
De parkeergarages Zaailand, Oldehove, Klanderij, Hoeksterend en Oosterstraat (niet openbaar op werkdagen) zijn de primaire parkeerlocaties voor bezoekers van het centrum van Leeuwarden. De exploitatie van de garages wordt verzorgd door de Stichting Parkeergarages.
Sinds de vorige parkeerbeleidsnota is het aantal parkeerplaatsen in parkeergarages flink uitgebreid. De parkeergarages Oldehove en Oosterstraat zijn geheel nieuwe voorzieningen. Parkeergarage Klanderij is uitgebreid met een extra parkeerdeken parkeergarage Zaailand (vernieuwbouw) is substantieel vergroot. De parkeerbalans (voldoende parkeerplaatsen) is op orde. Bovendien is in alle parkeergarages kentekenherkenning ingevoerd en kan er met alle betaalwijzen worden betaald.
De parkeergarage Oosterstraat is openbaar op koopavonden, zaterdagen en koopzondagen en is op werkdagen overdag gereserveerd voor werknemers van de provincie Fryslân. Voorts zijn de openingstijden van de parkeergarages verruimd. Parkeergarage Zaailand is 24 uur per dag geopend. Iedereen kan te allen tijde uitrijden bij alle parkeergarages. Voor de locatie Tesselschadestraat / Reviusstraat is een parkeergarage in ontwikkeling in samenhang met het parkeren voor kantoren.

Onder het motto 'veilig, licht en schoon' voor de parkeergarages wordt door de exploitant zorg gedragen voor een voor bezoekers aantrekkelijke uitstraling. Het gemeentelijke P-route informatiesysteem geeft op straat de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de garages aan alsmede de route er naar toe. Het systeem is in oktober 2014 volledig vernieuwd.

Parkeernormen
Met parkeernormen regelen wij hoeveel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd bij nieuwe functies of bij herontwikkeling waarbij een bouwvergunning nodig is. Wij hebben de parkeernormen in 2014 geactualiseerd. In hoofdstuk 3 gaan wij hierop nader in.

Parkeervergunningen
Belanghebbenden kunnen binnen de gemeentelijke regels een parkeervergunning voor betaald parkeren, een parkeervergunning voor vergunninggebieden of parkeerontheffing voor de blauwe zone krijgen voor parkeren op straat in de gebieden waar het parkeren is gereguleerd. Om de werking van het systeem van parkeervergunningen te optimaliseren is het beleid ten aanzien van de criteria voor vergunninguitgifte de afgelopen jaren verder verbeterd.

Bedrijven die werkzaamheden in de binnenstad moeten uitvoeren kunnen een tijdelijke parkeervergunning of -ontheffing aanvragen. Deze kan voor één of meerdere dagen aangevraagd worden.

Het blauwe-zonegebied rondom de binnenstad is de afgelopen jaren uitgebreid en kan nog verder worden uitgebreid mits dit binnen de criteria van de gemeente past (zie par. 2.1.2).

1.2.2. Parkeerbeleid in Grou
Het parkeerbeleid van de voormalige gemeente Boarnsterhim was voor Grou gericht op het bereikbaar houden van het dorp voor bezoekers en op het beschermen van essentiële parkeerplaatsen voor bewoners. De regulering voorzag in een blauwe zone voor parkeren door bezoekers en in zones met vergunningparkeren voor bewoners. Beide reguleringsvormen bestaan al langere tijd en vigeren nog in de huidige situatie. Daarnaast is sprake van lang parkeren voor langdurige bezoeken, bijvoorbeeld op het nieuwe parkeerterrein aan de Friesmastrjitte.
In het regime van de voormalige gemeente Boarnsterhim functioneerde de blauwe zone alleen in de zomerperiode. Omdat de markering op straat permanent is aangebracht, hanteren wij het uitgangspunt dat de blauwe zone regulering het gehele jaar geldt. De vergunninguitgifte is door de gemeente Leeuwarden overgenomen zoals Boarnsterhim dit uitvoerde.

1.2.3. Flankerend beleid
Met flankerend beleid beogen wij te voorzien in zodanige aanvullingen op het parkeerbeleid en het parkeerareaal dat de bereikbaarheid van de stad voor alle doelgroepen optimaal blijft.

Leeuwarden is een echte fietsstad en wij spannen ons dan ook in om het gebruik van de fiets zo veel mogelijk te faciliteren en waar mogelijk te bevorderen. Dit doen wij door het aanbieden van gratis bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad en het aanbieden van Park + Bike plekken.

Park + Bike biedt de mogelijkheid om de auto aan de rand van de stad te parkeren en het laatste deel van de verplaatsing tot aan de bestemming met de fiets af te leggen. Wij werken hierbij samen met bedrijven om eigendom en beheer van de fietsen te organiseren.

Leeuwarden heeft nog één locatie voor Park+Ride, namelijk het Kalverdijkje. Vanaf deze locatie is er busvervoer naar de binnenstad. Deze voorziening is bestemd voor onder meer werkenden in de binnenstad en voor bezoekers bij evenementen in de binnenstad. In Leeuwarden werkt het concept Park + Bike beter dan Park en Ride. Dat komt door de schaal van Leeuwarden (compact en alles op fietsafstand) en voldoende parkeerplaatsen in de binnenstad tegen een acceptabel parkeertarief.

1.2.4. Besluiten en notities van de afgelopen jaren
De parkeerbeleidsnota 'Evenwicht in parkeren' is op 11 oktober 2004 vastgesteld door de Gemeenteraad. De onderstaande besluiten en notities zijn relevant voor de actualisatie van het parkeerbeleid.
- Ambtelijke toelichting evaluatie parkeerbeleid (2007)
- Parkeren Uitvoeringsbesluit: Aanwijzingsbesluit van vergunninghoudersplaatsen en parkeerapparatuurplaatsen (2013)
- Parkeren Uitvoeringsbesluit: Uitgiftecriteria parkeervergunningen en ambtelijke toelichting (2013)
- Beleidsregel uitbreiding blauwe zones (december 2014)
- Nota Parkeernormen Leeuwarden (2014)
- Parkeerverordening Leeuwarden (2014).

1.2.5. Algemene ontwikkelingen in parkeren
De ontwikkeling van de digitalisering in de maatschappij manifesteert zich ook in het parkeren. Met name in de operationele kant van het parkeerbeleid is dit merkbaar. In Leeuwarden zijn meerdere onderdelen van het parkeerbeleid overgegaan op volledig digitale afhandeling en techniek..

In Leeuwarden hebben wij betalen met de mobiele telefoon voor parkeren op straat mogelijk gemaakt evenals betalen met de pin Steeds meer betaald-parkeren transacties worden op deze wijze verwerkt. De parkeervergunningen worden digitaal geadministreerd en verstrekt op kenteken. De parkeercontrole maakt gebruik van kentekenscantechniek en digitale verwerking.

De parkeerautomaten op straat zullen door de toename van het 'mobiel betalen' de komende jaren naar verwachting minder gebruikt gaan worden. Bij de toekomstige vervanging van de parkeerautomaten wordt dit opgepakt en zijn er minder parkeerautomaten op straat nodig. Het volledig overgaan op kentekenparkeren / cashless betalen gaat op dat moment ook spelen.

De parkeerregulering met blauwe zone komt mogelijk de komende jaren in een ander daglicht te staan door het vervallen van de Rijksvergoeding voor parkeerboetes onder de Wet Mulder (PV-vergoeding). Hierdoor worden de resulterende exploitatiekosten voor de gemeente hoger.

Het mobiliteitsbeleid in Nederland richt zich steeds meer op het zo goed mogelijk benutten van bestaande infrastructuur in plaats van nieuwe infrastructuur aan te leggen. In Leeuwarden willen wij deze ontwikkeling volgen. Voor parkeren zullen wij in 2016 een pilot gaan doen om het parkeren buiten de spits goedkoper te maken op het parkeerterrein tussen de Harlingertrekweg en het WTC hotel (parkeerterreinen B2 en B3).

1.3 Maatschappelijke ontwikkelingen

De vraag naar parkeren is een afgeleide van maatschappelijke activiteit en daardoor werken maatschappelijke ontwikkelingen vaak direct door in het gebruik van parkeervoorzieningen.

Het aantal inwoners van de gemeente Leeuwarden groeit. De groei treedt met name op in de stad Leeuwarden. Als het aantal inwoners van wijken toeneemt, kan dit een grotere vraag naar parkeerplaatsen tot gevolg hebben: enerzijds binnen de wijk als het autobezit evenredig meegroeit, anderzijds in het centrum als het autogebruik voor centrumbezoek evenredig meegroeit.

Om goed op de hoogte te zijn van de richting van de ontwikkelingen monitoren wij daarom jaarlijks de parkeerbalans in Leeuwarden. Voor Grou gaat we dat ook doen.

Steden willen zich als aantrekkelijke locatie voor recreatief en cultureel bezoek profileren, bijvoorbeeld door het organiseren van evenementen. Dit geldt ook voor Leeuwarden. De keuze voor Leeuwarden als Culturele Hoofdstad voor 2018 geeft de stad op dit gebied een forse impuls.

Parkeren voor evenementen is een belangrijke specifieke opgave die aandacht vraagt in het parkeerbeleid. Dit geldt zeker ook voor Grou met watergebonden evenementen die grote aantallen bezoekers trekken.

Functiewijziging en intensivering van het gebruik van panden komt steeds vaker voor. Voorbeelden hiervan zijn de splitsing van woon- en bedrijfspanden in meerdere eenheden, de herontwikkeling van kantoren tot bijvoorbeeld woningen en het wonen boven winkels.

Deze ontwikkelingen kunnen leiden tot een hogere parkeerdruk en vormen in de gebieden met gereguleerd parkeren een aandachtspunt voor de uitgifte van parkeervergunningen (zie paragraaf 2.3).

2. Parkeren in de gebieden met parkeerregulering

4.1 Huidige situatie gereguleerde gebieden Leeuwarden

4.1.2. Binnenstad

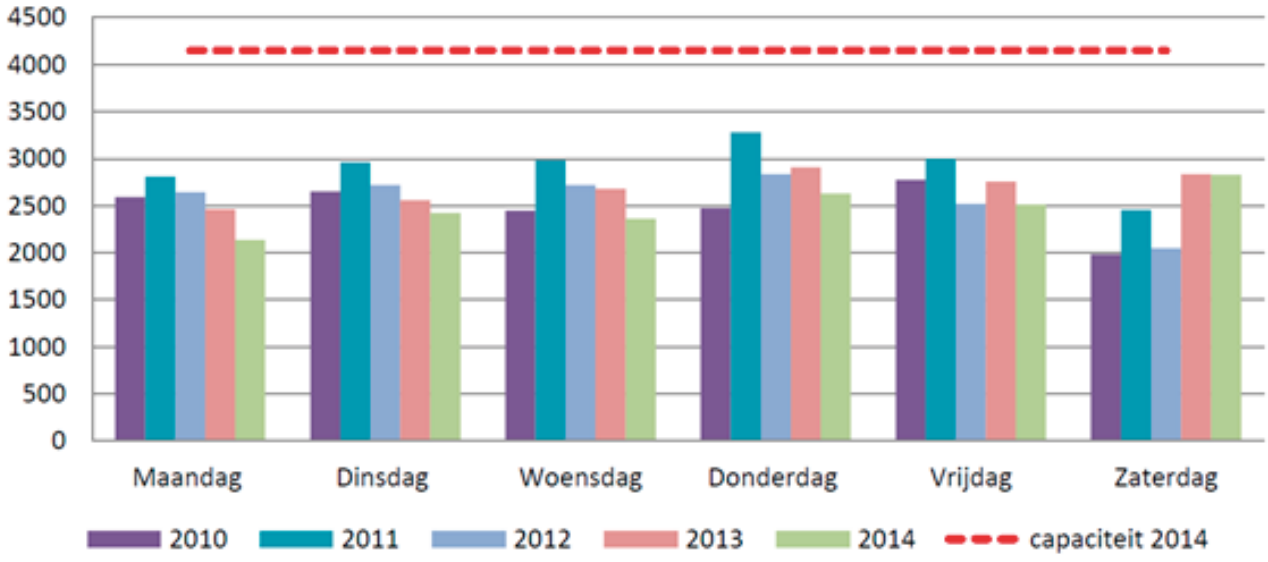
Parkeercapaciteit en bezetting
In de binnenstad zijn in totaal ruim 5.200 parkeerplaatsen beschikbaar:
- Bijna 1800 betaalde parkeerplaatsen op maaiveld
- Bijna 500 parkeerplaatsen voor vergunninghouders op maaiveld
- Ruim 2500 parkeerplaatsen in vijf parkeergarages
- Daarnaast zijn er plekken van derden: ruim 250 parkeerplaatsen op het P&R terrein en bijna 250 parkeerplaatsen op het terrein van de Leeuwarder Courant.

De afgelopen jaren zijn jaarlijks tellingen uitgevoerd van het aantal geparkeerde auto's in de binnenstad. De bezetting van het parkeerareaal laat na 2011 een daling zien, behalve op de zaterdag. De zaterdag wordt steeds belangrijker voor het bezoek aan de binnenstad. De capaciteit van het parkeerareaal is in de gemiddelde situatie ruim voldoende. Er is daardoor ook genoeg capaciteit om pieken op te vangen. In figuur 1 is de parkeercapaciteit (maaiveldparkeren: 1800 en garages: 2250, exclusief Oosterstraat) weergegeven voor de periode 2011-2014.

Parkeerregimes voor doelgroepen binnenstad Leeuwarden
Het parkeerbeleid voor de binnenstad is zodanig ingericht dat de bereikbaarheid voor verschillende doelgroepen zo goed mogelijk is. Bezoekers van de winkels, cultuurfuncties en instanties zijn hierbij een belangrijke doelgroep naast bewoners en bedrijven. In tabel 2 is de uitwerking van het parkeerbeleid naar doelgroep gespecificeerd.

Doelgroep	Parkeermogelijkheid in de binnenstad
Kort winkelbezoek	- Betaald parkeren op straat - Parkeergarages
Lang winkelbezoek	Parkeergarages
Bewoners	- Parkeren op straat met parkeervergunning - Abonnement met speciaal tarief voor parkeergarage
Bezoek van bewoners	- Betaald parkeren op straat - Parkeergarages
Bedrijven	- Parkeren op straat met parkeervergunning, uitsluitend voor ambulante werkzaamheden - Tijdelijke ontheffing op straat mogelijk voor specifieke werkzaamheden - Abonnement voor parkeergarage mogelijk voor woon-werkverkeer
Zakelijk bezoek aan bedrijven	- Betaald parkeren op straat - Parkeergarages

Tabel 2: Doelgroepen en parkeerregimes in de binnenstad van Leeuwarden. Voor cultuur- en bestuursfuncties gelden de zelfde uitgangspunten als voor winkelbezoek



Figuur 1: Bezetting betaalde parkeerplaatsen van de binnenstad, exclusief de parkeergarage Oosterstraat en exclusief de parkeerterreinen van derden, van 2010 tot en met 2014.

Op straat in de binnenstad bestaat onderscheid tussen straten met betaald parkeren en straten met parkeren uitsluitend voor vergunninghouders. In de straten met betaald parkeren mogen in meerdere of mindere mate ook vergunninghouders parkeren. Dit wordt via de vergunninguitgifte geregeld. Betaald parkeren op straat geldt in de huidige situatie van maandag t/m zaterdag van 08.00 – 22.00 uur in zone 1 t/m 5 en tot 18.00 uur (m.u.v. koopavond) in zone 6 t/m 10. Op zondag is parkeren op straat gratis. Dat blijft op dit moment uitgangspunt. Op de vergunninguitgifte gaan wij in paragraaf 2.3 nader in.

Als binnen een parkeerzone geen ruimte meer is doordat het maximale aantal vergunningen is uitgegeven, kan geen tweede vergunning aan bewoners worden verstrekt. Voor deze situaties maar ook voor andere bewoners van de binnenstad zijn abonnementen voor de parkeer-garages te verkrijgen tegen gereduceerd tarief zolang daar restcapaciteit beschikbaar is. Er is bovendien vrije keuze om een abonnement voor een parkeergarage tegen markttarief aan te schaffen door bijvoorbeeld woon-werkverkeer.

Bijzondere parkeerplaatsen

Laden en lossen
Wij zijn zeer terughoudend met het reserveren van plekken voor laden en lossen in de binnenstad omdat dit lastig is te handhaven. Soms moeten auto's daardoor even wachten op een andere auto die aan het laden en lossen is. Dit is niet bezwaarlijk en past in de context van de oude binnenstad.

Parkeerplaatsen voor gehandicapten
In de binnenstad zijn circa 25 parkeerplaatsen gereserveerd voor gehandicapten. In het gebied van betaald parkeren moet ook voor parkeren betaald worden op een gehandicaptenparkeerplaats. Houders van een gehandicaptenparkeerkaart mogen ook buiten de parkeervakken parkeren (zonder andere weggebruikers te hinderen). De maximale parkeertijd is dan drie uur, met gebruik van de parkeerschijf. Dit volgens de regels die gelden bij de officiële (Europese) gehandicaptenparkeerkaart. Verder zijn in de parkeergarages gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig. De beheerder van de parkeergarage kan indien nodig de plekken, die doorgaans bij de uitgang zitten, aanwijzen.

Wensen geuit door de stakeholders Binnenstad
Hoewel het parkeerareaal voldoende groot is als het gaat om het totale aantal parkeerplaatsen voor de binnenstad, worden soms plaatselijk tekorten ervaren. Het gaat hierbij vooral om mogelijkheden voor korte bezoeken aan winkels op plaatsen waar een hoge parkeerdruk is door bezoekers en belanghebbenden. Dit betreft bijvoorbeeld de locaties Eewal en Tweebaksmarkt.

Om het winkelen in de binnenstad zo aantrekkelijk mogelijk te maken willen de winkeliers de mogelijkheid hebben om door middel van acties m.b.t. parkeren hun klanten iets extra's te bieden.

Het tarief voor gereduceerde abonnementen voor bewoners van de binnenstad wordt door bewoners nog (te) hoog bevonden, waardoor de potentiële doelgroep van deze mogelijkheid vooralsnog weinig gebruik gemaakt. Ook de loopafstand huis-parkeergarage v.v. speelt hierbij een rol (te ver lopen). Op de geuite wensen nemen wij nadere actie, zie hoofdstuk 5.

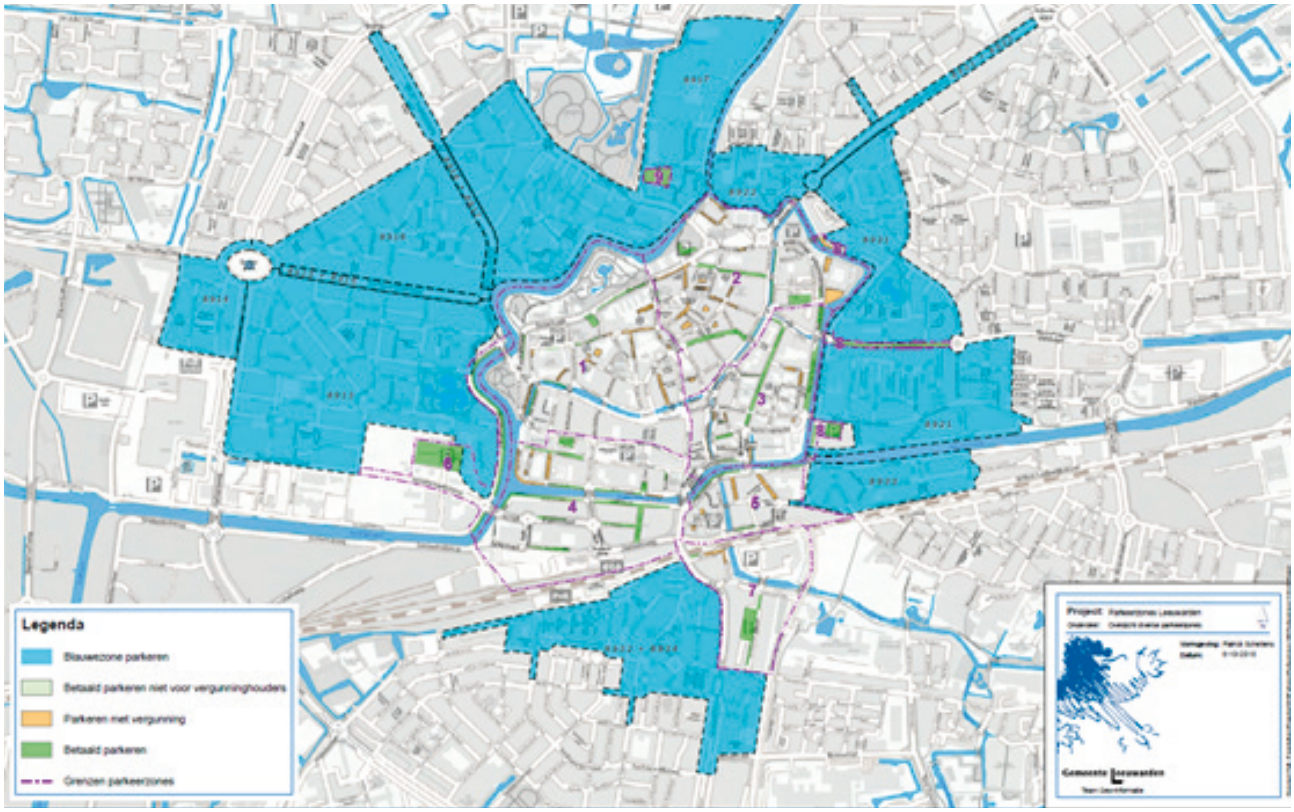
2.1.2. Schilwijken Leeuwarden
Door de parkeerregulering in de binnenstad ontstaat als gevolg van uitwijkgedrag parkeerdruk in de direct aangrenzende buurten. Om deze parkeeroverlast tegen te gaan is in de schilwijken een blauwe zone regime ingevoerd. Dit regime geldt van maandag t/m zaterdag van 08.00 – 18.00 uur (koopavonden tot 22:00 uur) met een maximale parkeertijd van 2 uur. Hiermee wordt het langparkeren door werkenden en door binnenstadsbezoekers tegengegaan. Het gebied is weergegeven in figuur 2.

Bezoekers aan het blauwe zone gebied kunnen met gebruik van de parkeerschijf kosteloos parkeren. Ook is het voor bewoners mogelijk een kraskaart aan te schaffen om bezoek langer te laten parkeren dan de maximale parkeertijd volgens de blauwe zone regeling.

Bewoners en bedrijven kunnen met een parkeervergunning parkeren. Op de vergunningafgifte wordt nader ingegaan in paragraaf 2.3.

Uitbreiding blauwe zone
Hoewel de blauwe zone vrij uitgestrekt is, kan in naastgelegen gebieden waar het parkeren niet is gereguleerd, hoge parkeerdruk worden ervaren. De afgelopen jaren hebben meerdere uitbreidingen van de blauwe zone plaatsgevonden. Wanneer bewoners van een niet-gereguleerde straat hiertoe een aanvraag indienen volgens de vastgestelde Beleidsregel nemen wij deze in behandeling. De Beleidsregel is weergegeven in bijlage 1.

Wensen stakeholders schilwijken
De parkeerregulering op basis van de blauwe zone functioneert goed. Bewoners vinden het belangrijk dat er goede handhaving plaatsvindt en zijn van mening dat dit beter kan dan nu het geval is. Ook betere terugkoppeling van de handhaving draagt bij tot het positiever ervaren van de parkeersituatie.



Figuur 2: Parkeerzones Leeuwarden met in blauw aangegeven de blauwe zones

2.2. Grou: huidige situatie

De parkeerdruk in Grou wisselt sterk en is afhankelijk van het seizoen. Buiten het vakantieseizoen is de parkeerdruk beperkt en is geen sprake van een tekort aan parkeerplaatsen, volgens informatie die wij van onze stakeholders uit Grou hebben ontvangen. In het vakantieseizoen is het regelmatig erg druk. Om net als in Leeuwarden grip te krijgen op de parkeerbalans starten wij ook in Grou met het monitoren van de parkeerbalans. Meten is weten.

In het centrum van Grou is sprake van een menging van een drietal parkeerregimes:
- blauwe zone regeling op locaties die bestemd zijn voor bezoekers (maandag t/m zaterdag tussen 8.30 en 18.00 uur);
- parkeren voor vergunninghouders (met verschillende tijdregimes);
- vrij parkeren.

Aan de rand van het centrum zijn enkele parkeerlocaties gelegen waar bezoekers gratis kunnen parkeren:
- Parkstraat/Zevenhuizen (56 parkeerplaatsen);
- Friesmastrjitte (25 parkeerplaatsen);
- Terreinen: Minne Finne (13 parkeerplaatsen), Volmaweg (terrein zonder vakindeling, 15-20 parkeerplaatsen) en Hellingshaven (10 parkeerplaatsen).

Met name bij evenementen kan de vraag naar parkeerplaatsen het aanbod sterk overstijgen. en treedt vaker ongewenste parkeerdruk op. De komende tijd gaan we dit in beeld brengen en bespreken met de stakeholders.

Wensen geuit door de stakeholders
De stakeholders in Grou benadrukken het belang van gratis parkeren. Voorts wordt veel waarde gehecht aan voldoende parkeergelegenheid in het dorp voor bezoekers (onderscheiden naar kort en lang parkeren) en bescherming van de woonomgeving in gevallen dat door hoge parkeerdruk bewoners de eigen auto niet meer nabij de woning kunnen parkeren.
Goede handhaving is belangrijk. De bestaande wijze van vergunninguitgifte aan alleen bewoners van de gemeente (dus ingeschreven in de GBA) moet worden gehandhaafd.

2.3. Vergunninguitgifte

2.3.1. Algemeen
De regels voor de uitgifte van vergunningen aan bewoners en bedrijven functioneren over het algemeen goed. Wij besteden zorgvuldig aandacht aan vergunningaanvragen door bedrijven om te zorgen dat de vergunningen zoals aangegeven in de Parkeerverordening worden gebruikt voor ambulante werknemers en niet voor woon-werkverkeer. In bijlage 2 is de regeling van de vergunninguitgifte beknopt weergegeven.

Steeds meer panden worden gesplitst waardoor nieuwe

adressen ontstaan. Volgens de regels van de vergunninguitgifte kunnen de bewoners of gebruikers van deze nieuwe adressen parkeervergunningen aanvragen. Dit leidt op diverse locaties tot steeds hogere parkeerdruk. Om te voorkomen dat de parkeerdruk te veel oploopt door het vormen van nieuwe adressen stellen wij een stand-still in op het aantal adressen ter hoogte van het aantal bij vaststelling van het parkeerbeleidsplan. Met andere woorden: wanneer er nieuwe adressen toegevoegd worden, door splitsing van panden, kunnen er voor deze nieuwe adressen geen parkeervergunning worden aangevraagd.

2.3.2. Binnenstad Leeuwarden

De zone-indeling in de binnenstad met onderscheid in vergunningen voor straten met vergunningparkeren en straten met betaald parkeren in tien zones is vrij complex. Tegelijkertijd zorgt deze indeling ervoor dat de belanghebbenden dicht bij hun woning of bedrijf kunnen parkeren. In de praktijk blijkt dit overwegend goed te functioneren.
Wij wijzigen de zone-indeling daarom niet.

2.3.3. Blauwe-zonegebied

De zone-indeling op basis van postcodegebieden functioneert goed. In sommige delen van het blauwe-zonegebied ervaren de bewoners ondanks de regulering van tijd tot tijd een hoge parkeerdruk. Oorzaken zijn de hoge bebouwingsdichtheid van sommige buurten, soms in combinatie met bezoekersparkeren met kraskaarten. Ook toename van het aantal adressen kan hoge parkeerdruk veroorzaken (zie par. 2.3.1).

Toekomst voor de blauwe zone?
De afgelopen jaren is de blauwe zone een eenvoudige, gebruiksvriendelijke en goed te handhaven reguleringsvorm gebleken. De kosten van de handhaving van blauwe zones komen grotendeels voor rekening van de gemeente, waarbij het Rijk een vergoeding per uitgeschreven bekeuring uitkeert. Per 1 – 1- 2015 is de vergoeding van het Rijk komen te vervallen, waardoor per saldo de handhavingskosten voor de gemeente toenemen. Omdat het blauwe-zonegebied van Leeuwarden omvangrijk is, willen wij kritisch kijken of de blauwe zone op de lange termijn nog de meest geschikte reguleringsvorm voor het schilgebied is.

2.4. Uitgangspunten parkeerbeleid Grou

Het parkeerbeleid van Grou is historisch gegroeid en is de afgelopen jaren niet systematisch geactualiseerd. Mede daardoor komt de parkeerregulering deels over als een 'lappendeken'. In het licht van de actualisatie van het parkeerbeleid staat voorop het zorgen voor een heldere structuur waarin het met name voor bezoekers zo gemakkelijk mogelijk is om een geschikte parkeerplaats te vinden en tegelijkertijd parkeerlocaties voor bewoners voldoende beschermd zijn. Wij blijven uitgaan van de huidige regulering op basis van de parkeerverbodszone en zullen de bebording verbeteren.

Voor het parkeerbeleid voor Grou geldt dat het geactualiseerde beleid zal zijn gericht op een zo inzichtelijk mogelijke opzet in samenhang met de ruimtelijke en de verkeersstructuur in het dorpse karakter.

Voor de uitwerking van dit beleid zijn de volgende uitgangspunten aan de orde:
- geen betaald parkeren maar handhaven van de blauwe zone als reguleringsinstrument (het gehele jaar van kracht) voor kort parkeren;
- een zo duidelijk mogelijke parkeerstructuur voor bezoekers: zowel reguliere bezoekers van de winkels als bezoekers van evenementen;
- wij bekijken of het mogelijk en wenselijk is om straatgebonden parkeervergunningen te bundelen tot zones;
- voor het aantal uit te geven parkeervergunningen aan bewoners voor de straat waar men woont geldt – omdat er niet meer ruimte is - een specifiek maximum van 1 vergunning per woning, afwijkend van de regeling voor Leeuwarden;
- voor de blauwe zones geven wij geen parkeervergunningen uit: dit is in de huidige situatie ook het geval. De blauwe zones in Grou zijn in het centrum van Grou gesitueerd en bestemd voor bezoekers van het centrum;
- voor bedrijven geven wij geen parkeervergunningen uit: dit is ook in de huidige situatie het geval. Bedrijven beschikken soms over parkeergelegenheid op eigen terrein of parkeren verder weg uit het centrum, teneinde de (blauwe zone) parkeerplaatsen die daar zijn voor de bezoekers beschikbaar te houden;
- bedrijven die werkzaamheden uitvoeren in het centrum (bijvoorbeeld aannemers) kunnen een ontheffing verkrijgen conform de regeling voor Leeuwarden;
- voor de toekomstige bouwlocaties Minne Finne, Volmaweg en Hellingshaven die thans als parkeerterrein functioneren en waarvan de functie parkeren komt te vervallen als de betreffende bouwplannen worden uitgevoerd, zoeken wij naar mogelijkheden voor vervanging als de parkeerbalans laat zien dat dit nodig is; de vervangende parkeergelegenheid kan eventueel op grotere loopafstand liggen;
- de voormalige locatie van de Poiesz supermarkt wordt ingericht als parkeerterrein;
- bij de nieuwe locatie van de Poiesz supermarkt wordt het parkeerterrein als blauwe zone gereguleerd. Dat geldt ook voor de eigen parkeerplaatsen van de Hema (verzoek van eigenaar van de Hema);
- bij planontwikkeling hebben wij aandacht voor het beschikbaar komen van parkeerlocaties buiten het centrum die kunnen worden gebruikt voor evenementen;
- wij formuleren uitgangspunten/randvoorwaarden voor het maken van afspraken met organisatoren omtrent het parkeren bij evenementen.

Ter ondersteuning en onderbouwing van de beleidsuitwerking zullen wij een geactualiseerde inventarisatie van de parkeerplaatsen en representatieve tellingen van de

parkeerbezetting uitvoeren, rekening houdend met verschillende situaties met betrekking tot het druktebeeld. De week voorafgaand aan het Skûtsjesilen merken wij aan als representatief voor de drukke zomerperiode.

2.5. Parkeren voor bijzondere voertuigen: elektrische auto's

Bij oplaadpunten in de openbare ruimte zijn parkeerplaatsen gereserveerd voor elektrische auto's. Dit is met bebording aangegeven. In de parkeergarages zijn voorzieningen aanwezig voor het opladen van elektrische auto's. In de Beleidsregel "Openbare oplaadobjecten Elektrische Voertuigen gemeente Leeuwarden" zijn de voorwaarden voor het plaatsen van oplaadpalen op straat vastgelegd. Bij oplaadplaatsen binnen het gebied met parkeerregulering blijven de parkeerregels van kracht voor elektrische/ opladende auto's.

3. Parkeernormen

3.1. Algemeen

Door middel van parkeernormen hebben wij vastgelegd hoeveel parkeerplaatsen bij de bouw of vergunningplichtige verbouw van een pand moeten worden gerealiseerd.
In de Nota Parkeernormen 2014 zijn geactualiseerde specifiek voor Leeuwarden geldende normen vastgelegd met als basis de door het CROW in 2012 geactualiseerde parkeerkencijfers. Hierbij zijn ook richtlijnen gegeven hoe met de parkeerkencijfers moet worden gerekend.
Deze normen kennen een bandbreedte die samenhangt met de graad van stedelijkheid van een gebied. Deze wordt bepaald op basis van de indicator 'adressendichtheid'. Voor Leeuwarden geldt de klasse 'sterk stedelijk'. Binnen het gemeentelijk grondgebied is een aantal gebiedstypen te onderscheiden. Het centrum van Grou krijgt, net als het centrum van Leeuwarden, de categorie 'Centrum'. De rest van Grou valt binnen de categorie 'Rest bebouwde kom'.
De Nota Parkeernormen 2014 met daar in opgenomen een geactualiseerde kaart van de gemeente is als bijlage 3 integraal bij dit parkeerbeleidsplan gevoegd. Op deze kaart zijn ook de gebiedstypen aangegeven.

Uitgangspunt bij de normering is dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost. Er zijn echter situaties waarbij dit ruimtelijk of financieel niet haalbaar is. In die gevallen kan maatwerk toegepast worden, rekening houdende met de lokale omstandigheden en zodanig dat de omgeving niet wordt opgezadeld met een parkeerprobleem. Hiervoor is een kader (beslisboom) opgesteld waaraan een (ver) bouwaanvraag wordt getoetst en voor de wijze waarop aanvragers invulling moeten geven aan de parkeernorm indien die niet opgelost kan worden binnen het plan.
Dit stappenplan voor de toetsing van parkeernormen staat opgenomen in Hoofdstuk 3 van de Nota Parkeernormen Leeuwarden 2014.

De Nota Parkeernormen geeft een handvat om met aanwezigheidspercentages per functie na te gaan of door gecombineerd gebruik van parkeervoorzieningen niet de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies in een gebied hoeft te worden aangelegd, maar slechts een deel hiervan.

3.2. Maatwerk parkeren Binnenstad

Volgens het stappenplan kan in bepaalde gevallen worden gekozen voor maatwerk waar het gaat om parkeernormering in de binnenstad. Het streven is om in de binnenstad gebruik te maken van de restcapaciteit van de parkeergarages wanneer het parkeren (deels) niet op eigen terrein kan worden opgelost. De ontwikkelende partij sluit hierbij een langdurige overeenkomst (in ieder geval 10 jaar) af met de gemeente waarin wordt geregeld dat de ontwikkelende partij zijn of haar parkeerbehoefte gaat oplossen in de parkeergarage(s) door het afnemen van parkeerabonnementen. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de restcapaciteit van de parkeergarages in de binnenstad. Deze restcapaciteit is bepaald aan de hand van tellingen (bezetting) per parkeergarage. De bezettingsgraad wordt jaarlijks gemonitord om een vinger aan de pols te houden.

Uitgangspunt is dat het beschikbaar stellen van de restcapaciteit van de parkeergarages kostendekkend moet zijn. In de uitwerking van de financiële aspecten zal dit nader aandacht krijgen. Ook zal dan de verhouding tussen de abonnementsprijs voor bewoners en bedrijven worden bekeken. Overigens hebben ontwikkelaars de mogelijkheid om bijvoorbeeld de abonnementsprijs voor een parkeervergunning (deels) te verwerken in de verkoopprijs of huurprijs om de verkoop of verhuur aantrekkelijker te maken. Afspraken hierover worden per situatie gemaakt.

3.3. Autoloos wonen

Volgens het stappenplan uit de Nota Parkeernormen Leeuwarden 2014 kan worden besloten om af te wijken van de parkeerverplichting indien hiervoor zwaarwegende redenen aanwezig zijn. Het zal hierbij veelal gaan om (vaak kleinschalige) woonprojecten, waar geen mogelijkheid is om een parkeerplaats te realiseren. Om deze ontwikkelingen toch doorgang te kunnen geven om bijvoorbeeld leegstand te voorkomen, kan gekozen worden voor autoloos wonen. De (toekomstige) bewoner kan dan geen aanspraak maken op een parkeervergunning op maaiveld, maar moet, indien hij in het bezit is van een auto, elders zijn parkeerplaats regelen. Het niet kunnen krijgen van een parkeervergunning op straat dient vastgelegd te worden in de koop-/ huurovereenkomst. Bewoners weten dan vooraf dat zij een woning kopen of huren waar geen parkeervergunning bij hoort. In het gemeentelijke parkeervergunningen systeem worden deze woningen als autoloos wonen geregistreerd. Een parkeervergunning aanvragen is dan niet mogelijk. Voorbeeld waarbij deze aanpak is gevolgd en bewoners uitsluitend kunnen parkeren in een parkeergarage is het project Nieuw Zaailand.

3.4. Functiewijziging

Bij de berekening van de parkeernormen bij functiewijziging / verbouw hanteren wij als uitgangspunt dat (eventuele) problemen uit het verleden niet op de nieuwe functie

worden afgewikkeld. Het verschil in parkeerplaatsen tussen de huidige bestemming en de nieuwe ontwikkeling wordt op een theoretische manier berekend.
Het aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeernormen huidige situatie (het huidige gebruik), minus parkeernormen nieuwe situatie. Is dit een positief getal dan zijn er voldoende (of te veel) parkeerplaatsen. Is de uitkomst negatief dan zal dit aantal parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden om aan de parkeereis te voldoen.

4. Operationele aspecten

4.1. Inleiding

De kracht van het parkeerbeleid wordt zichtbaar in de uitvoeringspraktijk. Dit betekent dat parkeerplaatsen goed vindbaar moeten zijn, parkeerapparatuur en parkeervoorzieningen goed moeten functioneren, de informatievoorziening voldoende is en voldoende handhaving plaatsvindt.

4.2. Informatieverstrekking aan bewoners en bedrijven

Bij de gesprekken met de stakeholders over het parkeerbeleid kwam regelmatig de behoefte naar voren naar meer inzichtelijkheid in het beleid en de beleidsregels. Het verstrekken van informatie via de gemeentelijke website komt het meest in aanmerking. De voor bewoners en ondernemers relevante onderdelen van het beleid zullen op een toegankelijke manier in de website worden opgenomen. Onderwerpen die hiervoor in aanmerking komen zijn onder meer:

- procedure vergunningverlening;
- alternatieven als geen vergunning wordt verleend;
- procedure uitbreiding blauwe zone.

4.3. Parkeerhandhaving

Voor de parkeerhandhaving is gemeente - intern een Dienstverleningsovereenkomst gesloten tussen de sector Ruimtelijke Ontwikkeling en Inrichting (ROI) enerzijds en de Eenheid Stadstoezicht anderzijds. De inzet van de handhavers organiseren en toetsen wij onder meer aan de hand van jaarlijkse metingen van de betalingsgraad van parkeerders. Deze betalingsgraad ligt al meerdere jaren op voldoende niveau.

Doordat de parkeervergunningen zijn gedigitaliseerd en een deel van het betaald parkeren via 'mobiel parkeren' kan worden afgehandeld, kunnen de handhavers een steeds groter deel van hun taak via het scannen van kentekens uitvoeren. Binnen de dienstverleningsovereenkomst is het aan de handhavers om tot een zo efficiënt mogelijke inzet van personen en materieel te komen.

In de gesprekken met de bewoners van met name de schilwijken is naar voren gekomen dat het daadwerkelijk handhavend optreden en 'zichtbaarheid' van de handhavers belangrijk wordt gevonden. Bewoners constateren dat door de digitalisering van de parkeervergunningen niet meer zichtbaar is of en welke vergunning geparkeerde auto's hebben en dus of auto's in de buurt 'thuis horen'. Vanuit oogpunt van sociale controle missen bewoners deze mogelijkheid, zowel in Leeuwarden als in de toekomst in Grou. Op dit punt zal nog verdere gewenning moeten optreden. Ook in andere gevallen, zoals wanneer parkeerders betalen via 'mobiel parkeren' is (anders dan voor de handhavers) niet aan het voertuig te zien dat is betaald.

Het (kunnen) terugkoppelen van handhavingsactiviteiten heeft meerwaarde voor de beleving van de bewoners en het overleg met de wijkpanels.

5. Actieplan

Het parkeerbeleidsplan is aanleiding voor een aantal activiteiten voor de komende tijd, die onderstaand worden aangegeven. Het gaat hierbij om activiteiten die niet 'regulier' worden uitgevoerd, zoals parkeertellingen en metingen van de betalingsgraad, en het opnemen van actuele informatie over het (vergunning)parkeren op de website van de gemeente.

5.1. Beleidsontwikkeling Leeuwarden

2016
Onderzoeken of in delen van het betaald-parkeren gebied in de binnenstad, de regulering zodanig kan worden aangepast, dat het gemakkelijker wordt om de auto voor korte boodschappen te parkeren dicht bij de winkels. Dit is bijvoorbeeld aan de orde op de Eewal voor winkels aan de Sint Jacobsstraat en op de Tweebaksmarkt.

Samen met het binnenstadmanagement (initiatiefnemer) onderzoeken hoe acties mogelijk kunnen worden gemaakt waarbij winkeliers aan hun klanten 'parkeervoordeel' kunnen geven.

2017
Naar aanleiding van de opheffing van de Rijksvergoeding voor parkeerboetes onderzoeken of blauwe-zone parkeren in schilwijken de meest gewenste vorm van reguleren is.

5.2. Financiële aspecten

2016
Algehele financiële analyse van het parkeren.

5.3. Beleidsontwikkeling Grou

2015
Opnemen van Grou in de Parkeerverordening zoveel mogelijk conform het oude beleid met enkele toevoegingen.

Uitvoeren (jaarlijks) bezettingsgraadonderzoek om inzicht te krijgen in de parkeerbalans.

2016
Verbeteren parkeerbebording, bewegwijzering en zone-indeling in Grou in overleg met de stakeholders op basis van de gestelde uitgangspunten (zie par. 2.4).

Uitwerken van een meer structurele aanpak van het parkeren bij evenementen.

5.4. Nieuwe gemeentelijke herindeling per 2018

2017
Vooronderzoek naar te nemen beleidsmaatregelen voor harmonisatie van het parkeerbeleid.

2018
Uitvoeren acties om te komen tot harmonisatie van het parkeerbeleid m.b.t. nieuw toe te voegen plaatsen en dorpen.

Bijlage 1: Vastgestelde beleidsregel tot stand komen (uitbreiding van) een blauwe zone

Beleidsregel: Tot stand komen van (uitbreiding van) een blauwe zone

Het wijkpanel of initiatiefnemer uit de buurt onderneemt actie richting gemeente: een gemotiveerd verzoek om (uitbreiding van) blauwe zone, met als onderbouwing een schriftelijke enquête in het desbetreffende gebied (alleen wanneer de parkeerdruk overdag tussen 10.00-14:00 uur, hoger is dan 50%, gemeente heeft deze informatie, of voert een nieuw parkeeronderzoek uit). Het wijkpanel of de initiatiefnemer draagt zorg voor de verspreiding van de enquête (in de brievenbus). De gemeente stelt de enquête en een lijst 'veel gestelde vragen' beschikbaar, zodat alle geënquêteerden dezelfde en juiste informatie hebben. De ingevulde enquêtes worden opgestuurd naar de gemeente (antwoordenvelop van de gemeente Leeuwarden), voor de verzameling van de ingevulde enquêtes. De uitkomsten van de enquête worden samen met het wijkpanel / initiatiefnemer besproken.

De gemeente neemt het verzoek voor invoering van blauwe zone / uitbreiding in behandeling, wanneer:

- Het gebied of de weg (gedeelte) aansluit op een bestaande blauwe zone en binnen de stadsring ligt;
- Meer voor- dan tegenstanders voor (uitbreiding van)de blauwe zone is;
- de enquête schriftelijk is gedaan en statistisch juist is (oa. respons en representatief) De check op de juistheid geschiedt door de afdeling Statistiek van de gemeente Leeuwarden;
- er 'logische' grenzen aan het gebied zitten.

Wanneer aan deze punten is voldaan, kan aan het verzoek worden voldaan door de gemeente.

De gemeente maakt een tekening (inclusief kostenraming).

Gemeente en wijkpanel/initiatiefnemer zorgen gezamenlijk voor een communicatiemoment richting de wijk/straat over de uitkomsten van de enquête en het vervolg.

Wanneer de kosten binnen het bestaande budget passen, wordt het verkeersbesluit gepubliceerd (met bezwarenperiode van 6 weken)

NB: bij grotere gebieden zal er een aanvullend budget nodig zijn. Alvorens het verkeersbesluit te publiceren, zal het college van B&W hierover besluiten.

Wanneer er geen bezwaren zijn, kan de blauwe zone worden aangelegd.
Huis aan huis wordt een informatiebrief bezorgd over de werkzaamheden, het aanvragen van een vergunning en de termijn wanneer het klaar is (verwacht).
Bewoners kunnen vergunning aanvragen bij de gemeente (digitaal)
Wanneer alle blauwe steentjes zijn gelegd en de vergunningen verstuurd, worden de borden geplaatst. Pas dan is de blauwe zone 'geldig'.

Bijlage 2: Samenvatting uitgiftecriteria parkeervergunningen

Regeling vergunninguitgifte m.b.t. het aantal uit te geven vergunningen

Volledige regeling is vastgelegd in de Parkeerverordening 2016 en het Besluit Uitgifte Parkeervergunningen Leeuwarden 2016. Onderstaand is de regeling samengevat.

Leeuwarden

Binnenstad
Bewonersparkeervergunningen:
- Maximaal twee parkeervergunningen minus de eigen parkeerplaatsen;
- bestaande uitgegeven vergunningen met maximale uitgifte tot het in het Besluit aangegeven niveau (% van het aantal vergunninghouders- resp. parkeerapparatuurplaatsen per zone zoals aangegeven in het Besluit);
- indien het maximale uitgifte niveau is bereikt geldt voor adressen waarvoor nog geen vergunning is verleend: maximaal 1 parkeervergunning per woning.

Bedrijvenparkeervergunningen:
- maximaal twee parkeervergunningen minus de eigen parkeerplaatsen;
- bestaande uitgegeven vergunningen met maximale uitgifte tot het in het Besluit aangegeven niveau (% van het aantal vergunninghouders- resp. parkeerapparatuurplaatsen per zone zoals aangegeven in het Besluit);
- bedrijven waaraan nog geen vergunning is verleend: maximaal 1 parkeervergunning;
- aanvrager moet aantonen dat het parkeren van het voertuig noodzakelijk is voor de bedrijfs- of beroepsuitoefening.

Blauwe zone
Bewonersparkeervergunningen:
- maximaal twee parkeervergunningen minus de eigen parkeerplaatsen;
- kraskaarten (max. 50 per jaar).

Bedrijvenparkeervergunningen:
- maximaal twee parkeervergunningen minus de eigen parkeerplaatsen;
- geen kraskaarten.

Grou

Bewonersparkeervergunningen:
Maximaal één parkeervergunning minus de eigen parkeerplaats(en).

Bedrijvenparkeervergunningen:
geen

Bijlage 3: Nota Parkeernormen

Nota Parkeernormen Leeuwarden 2014

Uitgangspunten voor parkeren bij nieuwe (ver)bouwontwikkelingen en functiewijzigingen in Leeuwarden

Gemeente Leeuwarden

Aangepaste versie voor Parkeerbeleidsplan 2015

Mei 2015

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
1. Inleiding	3
1.1 Parkeernormen	3
1.2 Knelpunten	3
2. Parkeernormensystematiek	4
2.1 Algemeen	4
2.2 Wonen	5
2.3 Werken Voorzieningen	5
2.4 Aanwezigheidspercentages	5
2.5 Parkeren op eigen terrein (poet)	6
2.6 Restcapaciteit parkeergarages	7
3. Stappenplan toetsing parkeernormen	8
Bijlage: parkeernormen per functie	

1. Inleiding

1.1. Parkeernormen

Het hanteren van parkeernormen is van belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. Bij bouwplannen (nieuwbouw, verbouw, herontwikkeling etc.) ontstaat een parkeerbehoefte. De hoeveelheid en de kwaliteit van de eventueel extra te realiseren parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van parkeernormen. Hierdoor wordt een verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte voorkomen.
Het hanteren van parkeernormen is vastgelegd in artikel 2.5.30 van de gemeentelijke Bouwverordening 2012 (zogenaamd parkeerartikel). In dit artikel staat aangegeven dat bij bouwplannen moet worden voorzien in voldoende parkeerruimte en laad- en losmogelijkheden in, op of onder het gebouw dan wel op of in het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Hiervoor zijn bandbreedtes voor de minimale en maximale afmeting van parkeervakken vastgelegd.
In het in 2004 vastgestelde parkeerbeleidsplan van de gemeente Leeuwarden staat per functie aangegeven welke parkeernormen de gemeente Leeuwarden hanteert bij bouwplannen. De in het ASVV 2004* vastgelegde parkeerkencijfers, opgesteld door het CROW**, is voor de functies werken en voorzieningen van toepassing verklaard. Voor de functie wonen is een indeling gemaakt op basis van woonoppervlakte waarbij verfijningcriteria zijn opgesteld.
Maatwerk toepassen in het hanteren van de parkeernormen is toegestaan. Het college van B&W is bevoegd om af te wijken van de parkeernormering indien deze eis door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit dan wel wanneer op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte wordt voorzien. Van deze bevoegdheid is in de afgelopen periode een aantal keren gebruik gemaakt.

1.2 Knelpunten

Naar aanleiding van onder meer nieuwe (bouw)ontwikkelingen in de binnenstad van Leeuwarden is de behoefte ontstaan aan een specifieker beleidskader voor parkeernormering. Dit vloeit voort uit de evaluatie van het vastgestelde parkeerbeleidsplan en de noodzaak om meer duidelijkheid te verkrijgen door de toekomstige ontwikkelingen in de gemeente Leeuwarden.
Gelet op de beschikbare ruimte in de binnenstad van Leeuwarden en de economische haalbaarheid van projecten is het na een toets voor het onderdeel parkeren niet in alle gevallen haalbaar gebleken om de vastgelegde parkeernormen te hanteren. Er is in toenemende mate behoefte aan kaders voor maatwerk in de toepassing van de parkeernormen. Maar wel zodanig dat de omgeving niet wordt opgezadeld met een parkeerprobleem. Daarnaast heeft het CROW de parkeerkencijfers in 2012 geactualiseerd als gevolg van ontwikkelingen in het autobezit. In het ASVV zijn de actuele parkeerkencijfers opgenomen.
Vorenstaande argumenten zijn de aanleiding geweest om een nota parkeernormen op te stellen. De inhoud van deze nota is het toetsingskader voor het hanteren van parkeernormen bij (ver)bouwaanvragen.

* Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

** CROW is het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

2. Parkeernormensystematiek

2.1. Algemeen

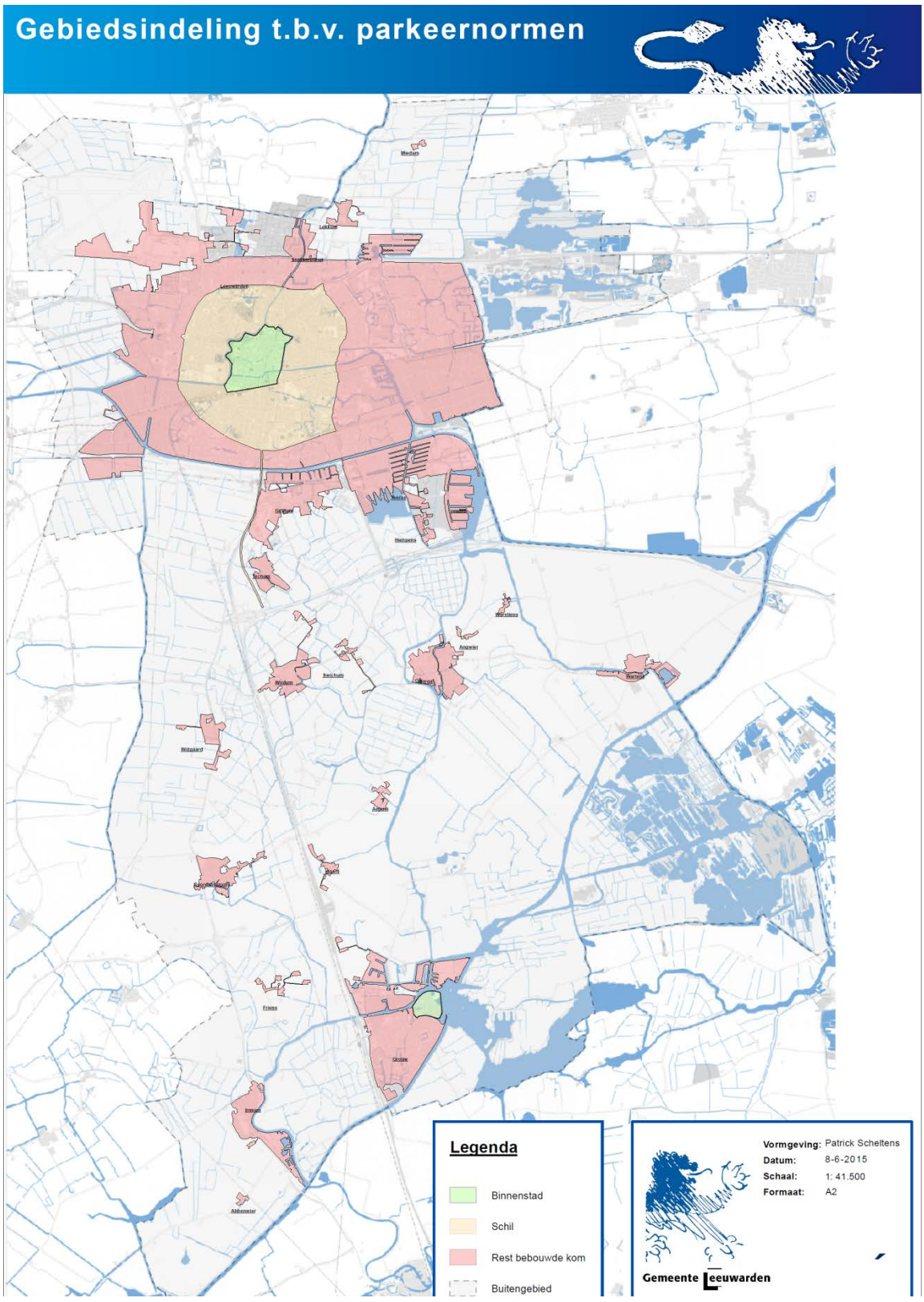
In het door het CROW opgestelde ASVV en afgeleid hiervan publicatie 317 (kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) is voor de berekening van de parkeernorm rekening gehouden met de bereikbaarheidskenmerken van de locatie. Door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen in het centrum van de stad, met name openbaar vervoer, is gebleken dat de functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag. Buiten het centrum is het aanbod en kwaliteit hiervan veel minder waardoor het autobezit hier hoger is.
De opgestelde parkeerkencijfers zijn daarom onderscheiden naar stedelijke zone waarbij een onderscheid is gemaakt tussen het centrum, de schil rondom het centrum, de rest van de bebouwde kom en het buitengebied.
In figuur 1 is aangegeven wat in de gemeente Leeuwarden de begrenzing is van het centrum, de schil rondom het centrum en de rest van de bebouwde kom.
Door het CROW wordt voor de stedelijkheidsgraad de volgende klassen aangehouden.

Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km2)
Zeer sterk stedelijk	> 2.500
Sterk stedelijk	1.500-2.500
Matig stedelijk	1.000-1.500
Weinig stedelijk	500-1.000
Niet stedelijk	<500

Voor Leeuwarden is de klasse **sterk stedelijk** van toepassing. Het aantal adressen per km2 bedraagt tussen de 1.500 en 2.500 adressen.

Bij de berekening van de parkeernormen bij functiewijziging / verbouw wordt als uitgangspunt gehanteerd dat (eventuele) problemen uit het verleden niet op de nieuwe functie worden afgewikkeld. Het verschil in parkeerplaatsen tussen de huidige bestemming en de nieuwe ontwikkeling wordt op een theoretische manier berekend.

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeernormen huidige situatie (het huidige gebruik), minus parkeernormen nieuwe situatie. Is dit een positief getal dan zijn er voldoende (of te veel) parkeerplaatsen. Is de uitkomst negatief dan zal dit aantal parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden om aan de parkeereis te voldoen.



Figuur 1: Gebiedsindeling t.b.v. parkeernormen

2.2. Wonen
In het ASVV zijn de parkeerkencijfers voor de functie Wonen gebaseerd op soort woning, koop of huurwoningen en worden voor de verschillende soorten woningen prijsklassen gehanteerd met als omschrijving “duur, midden en goedkoop”. Deze waarde is per gemeente verschillend en fluctueert voortdurend. De gemeente Leeuwarden hanteert daarom een indeling voor de functie Wonen gebaseerd op het gebruikersoppervlak. Voor het berekenen van de gebruiksoppervlakte is een officiële Nederlandse norm vastgesteld, beschreven in de NEN 2580.
Daarnaast zijn in het parkeerbeleidsplan van 2004 verfijningcriteria opgesteld. Deze bleken onvoldoende toetsbaar en zullen daarom worden geschrapt.
Indien de aanvrager van een omgevingsvergunning aangeeft niet te kunnen voldoen aan de parkeernorm en gemotiveerd aan kan tonen dat sprake is van ‘autoloos wonen’ kan de op te leggen parkeernorm neerwaarts worden bijgesteld. Indien deze (ver)bouwontwikkeling plaatsvindt binnen een gebied waar parkeerregulering is ingesteld zal op basis van de uitgifteregels parkeervergunningen en –ontheffingen aan deze bewoners een aanvraag voor een parkeerrecht in de openbare ruimte worden geweigerd.
In de bijlage staan de door de gemeente Leeuwarden te hanteren parkeernormen voor de functie Wonen vermeld.

2.3 Werken en Voorzieningen
De parkeerkencijfers voor de functies Werken en Voorzieningen, opgenomen in het ASVV 2012, zijn op enkele uitzondering na van toepassing voor (ver)bouwontwikkelingen. Dit betekent dat aanvragen voor een omgevingsvergunning voor de functies Werken of Voorzieningen hieraan getoetst worden. Aanvragers zijn in principe verplicht om de opgelegde parkeernorm op eigen terrein aan te leggen. Dit is conform het vastgestelde parkeerbeleidsplan in 2004.
In de bijlage staan de door de gemeente Leeuwarden te hanteren parkeernormen voor de functies Werken en Voorzieningen vermeld.

2.4 Aanwezigheidspercentages
Indien meerdere functies worden gecombineerd, dan wordt voor de berekening van de parkeernorm rekening gehouden met de in de bijlage vermelde aanwezigheidspercentages. Ook deze aanwezigheidspercentages zijn opgesteld door de CROW en terug te vinden in het ASVV.

2.5 Parkeren op eigen terrein (poet)
Voor het parkeren op eigen terrein voor de functie wonen, worden onderstaande normen gehanteerd. In de tabel staat hierbij de kwaliteit vermeld van de diverse parkeervoorzieningen.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal “POET-plaatsen”	Parkeerplaatsen gerekend als “POET-plaats”	Kwaliteit
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,00 meter diep en 2,50 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1	Oprit minimaal 10,00 meter diep en 2,50 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 5,00 meter diep en 4,50 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	Garage minimaal 5,00 meter diep en 2,80 meter breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	Garage minimaal 5,00 meter diep en 2,80 meter breed
Garage met enkele oprit	2	1	Oprit minimaal 5,00 meter diep en 2,50 meter breed
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit minimaal 10,00 meter diep en 2,50 meter breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 5,00 meter diep en 4,50 meter breed

Parkeernorm bij mogelijkheden van parkeren op eigen terrein
In het ASVV wordt voor de berekening van de parkeernorm rekening gehouden met een aandeel van bezoekers aan de ontwikkelen functie**.** De parkeerplaatsen voor bezoekers dienen voor het bepalen van de parkeernorm openbaar toegankelijk te zijn. Anders wordt de parkeernorm verhoogd met het aandeel van bezoekers.

2.6 Restcapaciteit Parkeergarages

Indien gemotiveerd wordt aangegeven dat het voor een aanvrager binnen een bouwplan in de binnenstad om financiële en/of ruimtelijke beperkingen niet mogelijk is om de parkeervraag op eigen terrein te realiseren, wordt het mogelijk om de parkeervraag elders op te lossen.
Dit is onder andere mogelijk in de verschillende gemeentelijke parkeergarages die nog een onbenutte parkeercapaciteit (restcapaciteit) hebben. Het gaat hierbij om de parkeergarages in de binnenstad. De nieuwe parkeergarage Oosterstraat (2015) heeft geen restcapaciteit (volledig in gebruik door provincie). De nieuwe parkeergarage Revius (2015) is gelegen buiten de binnenstad en wordt ingezet voor de werknemers in de omgeving van de Tesselschadestraat. In onderstaande tabel staan de huidige aantallen uitgegeven parkeervergunningen weergegeven en het maximum aan uit te geven parkeervergunningen op basis van de restcapaciteit. Er kunnen in totaal nog 240 parkeervergunningen worden uitgegeven (60 ma-vr en 180 voor ma-zo). Wanneer de provincie in 2015 gebruik gaat maken van de nieuwe parkeergarage Oosterstraat, stijgt het aantal nog uit te geven parkeervergunningen ma-vr met 200 naar 440. Deze ruimte komt vrij in de parkeergarages Hoeksterend (100) en Klanderij (100). De maandag tot en met vrijdag parkeervergunningen zijn vergunningen voor bedrijven en de maandag tot en met zondag voor bewoners.
De restcapaciteit is bepaald door gebruik te maken van de tellingen (bezetting) per parkeergarage in de laatste week van november 2012. Een drukke week. Daarna is per dag het drukste uur bepaald en is bezetting opgehoogd met 20%. Vervolgens is het allerdrukste uur van de week (vrijdag) gebruikt voor het bepalen van de restcapaciteit. Door het allerdrukste uur van de week te gebruiken in combinatie met een ophoging van 20% ontstaat er een dusdanige robuustheid dat op middellange termijn er op drukke momenten nog altijd voldoende plek zal zijn voor de bezoekers van de binnenstad. Om een vinger aan de pols te houden wordt dit ieder jaar gemonitord.

Garage	Totaal 2013	Ma-vr	Ma-zo	Totaal inclusief restcapaciteit	Ma-vr	Ma-zo
Hoeksterend	200	185	15	240	140	100
Klanderij	350	345	5	400	325	75
Oldehove	80	75	5	150	125	25
Zaailand	70	50	20	150	125	25
Totaal	700	655	45	940	715	225

Tabel: Maximum aan uit te geven parkeervergunningen

3. Stappenplan toetsing parkeernormen

Op basis van de parkeernormensystematiek vermeld in hoofdstuk 2 wordt het volgende stappenplan gehanteerd voor het opleggen van parkeernormen bij aanvragen voor een omgevingsvergunning.

1. Elke initiatiefnemer van een bouwplan is zelf verantwoordelijk voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte. Het uitgangspunt is dat een bouwplan geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte legt. In het bouwplan dient een oplossing voor de parkeernorm te zijn opgenomen. Bij een combinatie van functies wordt de parkeernorm bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages.
   De parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgelost. Met eigen terrein wordt bedoeld het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief. In sommige gevallen is ‘eigen erf’ en ‘eigen terrein’ hetzelfde. Meestal gaat het dan om een bouwinitiatief op een perceel. Maar bij bijvoorbeeld nieuwbouwwijken wordt het hele plangebied als het ‘eigen terrein’ beschouwd.

2. Bij een verbouw wordt het verschil in parkeerplaatsen tussen de huidige functie en de nieuwe functie op een theoretische manier berekend. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeernormen huidige situatie, minus parkeernormen nieuwe situatie. Is dit een positief getal dan zijn er voldoende (of te veel) parkeerplaatsen. Is de uitkomst negatief dan zal dit aantal parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden om aan de parkeereis te voldoen.

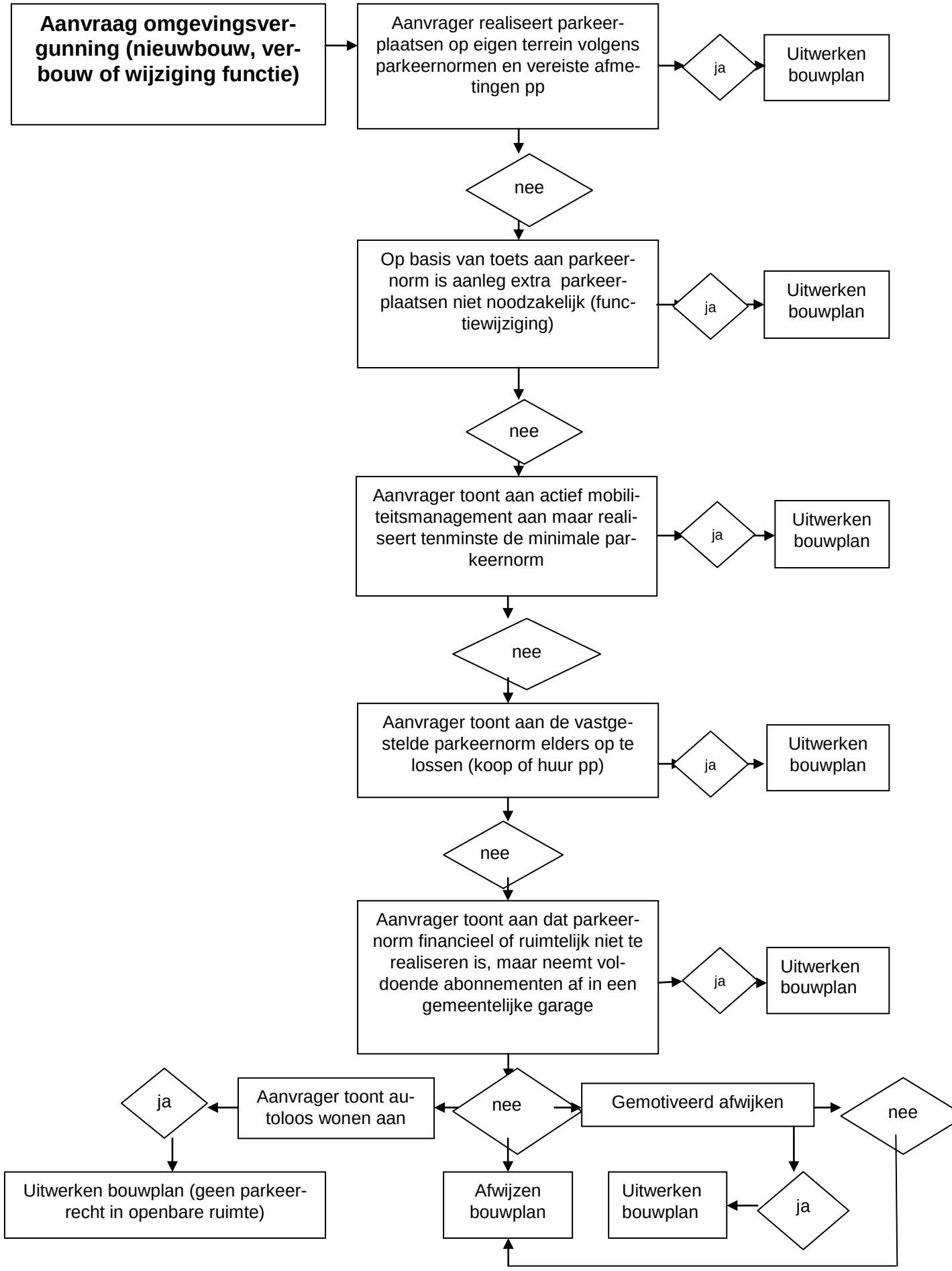
3. Indien in de aanvraag voor een omgevingsvergunning gemotiveerd wordt aangegeven dat door middel van mobiliteitsmanagement (voor een deel) invulling wordt gegeven aan de vastgestelde parkeernorm, kan het aantal aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gereduceerd tot het minimale parkeerkencijfer genoemd in het CROW. Aanvrager dient hiervoor relevante documenten te overleggen.

4. Indien in de aanvraag voor een omgevingsvergunning gemotiveerd wordt aangegeven dat (een deel van) de vastgestelde parkeernorm (na toets punt 3) buiten het eigen terrein wordt ingevuld, kan het aanleggen van parkeerplaatsen tot dit zelfde aantal parkeerplaatsen op eigen terrein achterwege blijven. Aanvrager dient hiervoor relevante documenten te overleggen. Bijvoorbeeld een getekende koopovereenkomst of huurovereenkomst(en) voor onbepaalde tijd.

5. Indien de mogelijkheden voor parkeren op eigen terrein financieel of ruimtelijk niet mogelijk is, kan het College van B&W besluiten om een bouwinitiatief goed te keuren zonder dat de parkeerbehoefte volledig wordt gerealiseerd. Aanvragers dienen in dat geval de parkeervraag in gemeentelijke parkeergarages op te lossen door het afnemen van voldoende parkeerabonnementen tegen het vastgestelde tarief.

6. Indien het om zwaarwegende redenen niet mogelijk is om de parkeernorm buiten het eigen terrein in te vullen, waaronder het voldoende afnemen van parkeerabonnementen in de gemeentelijke parkeergarages, kan het college van B&W besluiten om af te wijken van de parkeerverplichting (autoloos wonen). Indien dit niet het geval is dan wordt het bouwplan afgewezen.

Schematisch ziet het stappenplan voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het onderdeel “parkeren” er dan als volgt uit.



Bijlage bij Nota parkeernormen gemeente Leeuwarden 2014

Parkeernormen voor wonen, werken en voorzieningen

1. Hoofdgroep Wonen
Woning (norm per woning)

Type woning	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Woning met gebruiksoppervlakte >120 m2	1,8	1,9	2,0	2,0	0,3 pp per woning
Woning met gebruiksoppervlakte >80 m <120 m2	1,4	1,5	1,6	1,6	
Woning met Gebruiksoppervlakte > 60 <80 m2	1,1	1,2	1,3	1,3	
Woning met gebruiksoppervlakte < 60 m2	0,8	0,9	1,0	1,0	
Serviceflat/ Aanleunwoning	0,6	0,6	0,6	0,6	

Kamerverhuur (norm per kamer)

Type woning	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Kamer	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2 pp per kamer

2. Hoofdgroep Werken (norm per 100 m2 BVO)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,4	1,8	1,9	2,8	5%
Kantoor (met baliefunctie)	1,8	2,1	2,5	3,8	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,0	2,4	2,6	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf	0,9	1,0	1,2	1,3	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,6	1,8	2,2	5%

3. Hoofdgroep Winkelen en Boodschappen (norm per 100 m2 BVO)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Buurtsupermarkt (<600 m2 wvo)	2,9	3,7	4,4	Nvt	89%
Discountsupermarkt	4,3	5,9	7,5	Nvt	96%
Fullservice supermarkt (laag en middelmatig prijsniveau)	4,1	5,6	6,4	Nvt	93%
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	4,5	5,0	5,9	Nvt	93%
Grote supermarkt (>2.500 wvo)	6,9	7,8	8,7	Nvt	84%
Groothandel in levensmiddelen	Nvt	7,4	7,4	Nvt	80%
Binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum	4,3	Nvt	Nvt	Nvt	92%
Buurt- en dorpscentrum	Nvt	4,1	4,7	Nvt	72%
Wijkcentrum (klein)	Nvt	4,7	5,5	Nvt	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Nvt	5,3	6,1	Nvt	79%
Wijkcentrum (groot)	Nvt	5,8	6,7	Nvt	81%
Stadsdeelcentrum	Nvt	6,2	7,3	Nvt	85%
Kringloopwinkel	Nvt	1,4	1,9	2,5	89%
Bruin- en witgoedzaken	4,4	6,3	8,1	10,0	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,4	1,8	1,9	2,2	91%
Gespecialiseerde grootschalige woonwinkels (keukens, zonwering, verlichting, bedden, tapijt)*	1,4	1,8	1,9	2,2	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	Nvt	Nvt	5,5	5,9	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	Nvt	2,1	2,5	Nvt	93%
Winkelboulevard	Nvt	3,7	4,2	Nvt	94%
Outletcentrum	Nvt	9,8	10,6	11,4	94%
Bouwmarkt	Nvt	2,0	2,5	2,7	87%
Tuincentrum	Nvt	2,5	2,8	3,1	89%
Groencentrum	Nvt	2,5	2,8	3,1	89%

(norm per m1 kraam)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Weekmarkt (bij wijk-, buurt- en dorpscentrum)	0,24	0,24	0,24	Nvt	85%

4a. Hoofdgroep Sport, Cultuur en Ontspanning (norm per 100m2 BV0)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Bibliotheek	0,7	1,0	1,3	1,6	97%
Museum	0,5	0,7	1,0	Nvt	95%
Bioscoop	4,2	8,9	12,0	14,7	94%
Filmtheater/filmhuis	3,6	6,2	8,7	10,9	97%
Theater/schouwburg	8,8	9,4	11,3	13,5	87%
Musicaltheater	3,4	3,9	4,4	5,6	86%
Casino	6,2	6,6	7,0	8,5	86%
Bowlingcentrum	2,1	2,7	3,3	3,3	89%
Biljart-/snookercentrum	1,1	1,3	1,6	2,0	87%
Dansstudio	2,0	4,3	5,9	7,9	93%
Fitnessstudio/sportschool	1,9	3,9	5,2	7,0	87%
Fitnesscentrum	2,2	4,9	6,7	7,9	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	Nvt	Nvt	9,8	10,8	99%
Sauna, hammam	3,0	5,1	7,1	7,8	99%
Sporthal	1,7	2,3	2,9	3,7	96%
Sportzaal	1,3	2,1	2,9	3,8	94%
Tennishal	0,4	0,5	0,6	0,6	87%
Squashhal	1,7	2,5	2,8	3,3	84%
Kunstijsbaan (<400 meter)	1,4	1,6	1,9	2,3	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Nvt	2,3	2,6	3,0	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal) gemiddeld en kleiner	5,4	6,2	6,9	7,6	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal) groot	6,0	6,8	7,8	8,6	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal) zeer groot	5,2	6,1	7,0	7,9	98%

4b. Hoofdgroep Sport, Cultuur en Ontspanning (diverse normen)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Zwembad overdekt* per 100 m2 bassin	Nvt	11,7	12,5	14,3	97%
Zwembad openlucht* per 100 m2 bassin	Nvt	11,1	13,9	16,8	99%
Sportveld (per ha netto terrein)	27,0	27,0	27,0	27,0	95%
Stadion (per zitplaats)	0,2	0,2	0,2	Nvt	99%
Jachthaven (per ligplaats)	0,7	0,7	0,7	0,7	
Golfoefencentrum (per centrum)	Nvt	Nvt	52,7	58,2	93%
Golfbaan (18 holes, 60 Ha)	Nvt	Nvt	105,6	128,3	98%
Manege (paardenhouderij) (per box)	Nvt	Nvt	Nvt	0,5	90%
Dierenpark (per ha, netto terrein)	12,0	12,0	12,0	12,0	99%
Attractie- en pretpark (per ha, netto terrein)	12,0	12,0	12,0	12,0	99%
Volkstuin (per 10 tuinen)	Nvt	1,4	1,5	1,6	100%

***Combinatie overdekt en oplucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van de norm overdekt per 100m2 bassin en norm openlucht per 100m2 bassin**

5. Hoofdgroep Horeca en (Verblijfs)recreatie (diverse normen)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Camping (kampeerterrein) per standplaats	Nvt	Nvt	Nvt	1,3	90%
Bungalowpark (huisjescomplex) per bungalow	Nvt	Nvt	1,7	2,2	91%
1* Hotel per 10 kamers	0,5	0,9	2,4	4,6	77%
2* Hotel per 10 kamers	1,6	2,4	4,1	6,5	80%
3* Hotel per 10 kamers	2,5	3,6	5,2	7,3	77%
4* Hotel per 10 kamers	3,7	5,4	7,3	9,5	73%
5* Hotel per 10 kamers	5,8	8,4	10,9	13,4	65%
Café/bar/cafetaria per 100 m2 bvo	6,0	6,0	7,0	Nvt	90%
Restaurant per 100 m2 bvo*	10,0	10,0	14,0	Nvt	80%
Discotheek per 100m2 bvo	8,1	14,3	20,4	22,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw per 100m2 bvo	5,0	7,0	10,0	Nvt	99%

***inbegrepen Mc Donalds of vergelijkbaar**

6. Hoofdgroep Gezondheidszorg en (Sociale) voorzieningen (diverse normen)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest be-bouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoe-kers
Huisartsenpraktijk (-centrum) per behandelkamer	2,3	2,7	3,2	3,5	57%
Apotheek per apotheek	2,5	3,0	3,4	Nvt	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum) per behandel-kamer	1,5	1,7	2,0	2,2	57%
Consultatiebureau per behandelkamer	1,5	1,8	2,1	2,4	50%
Consultatiebureau voor ouderen per behandelkamer	1,4	1,7	2,0	2,3	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum) per behandelkamer	1,8	2,2	2,6	2,9	47%
Gezondheidscentrum * per behandelkamer	1,8	2,1	2,4	2,7	55%
Ziekenhuis per 100m2 BVO	1,5	1,7	1,8	2,1	29%
Crematorium per (deels) gelijktijdige plechtigheid	Nvt	Nvt	35,1	35,1	99%
Begraafplaats per (deels) gelijktijdige plechtigheid	Nvt	Nvt	36,6	36,6	97%
Penitentiaire inrichting per 10 cellen	1,9	2,4	3,5	3,9	37%
Religiegebouw per zit-plaats	0,2	0,2	0,2	Nvt	
Verpleeg- en verzor-gingshuis per wooneenheid	0,7	0,7	0,7	Nvt	60%

7. Hoofdgroep onderwijs (diverse normen)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest be-bouwde kom	Buitenge-bied	Aandeel van bezoekers
Kinderdagverblijf (crè-che)* per 100 m2 BVO	1,0	1,2	1,3	1,6	0%
Basisonderwijs* per leslokaal	1,0	1,0	1,0	1,0	0%
Middelbare school** per 100 leerlingen	4,3	5,0	5,3	5,9	11%
ROC** per 100 leerlingen	5,2	5,8	6,2	6,9	7%
Hogeschool *** per 100 studenten	10,3	10,9	11,5	12,9	72%
Universiteit *** per 100 studenten	13,7	15,5	16,7	18,8	48%
Avondonderwijs ***	5,0	6,0	7,0	11,5	95%

per 10 studenten					

*** exclusief kiss&ride**
**** bezoekers zijn leerlingen**
***** bezoekers zijn studenten**

Aanwezigheidspercentages

In gebieden waar meerdere functies aanwezig zijn, is vaak een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Dit betekent dan dat niet de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies hoeft te worden aangelegd, maar slechts een deel hiervan.
Aanwezigheidspercentages geven per periode indicatief de omvang aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij gecombineerd gebruik (minimaal twee functies). Voor het bepalen van de parkeervraag binnen een ontwikkelgebied worden onderstaande aanwezigheidspercentages gehanteerd.

Functie	Werkdagoch ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop avond	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%
Kantoren/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%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
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 etc.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/ verzorgingstehuis/ aanleunwoning/ verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Aanwezigheidspercentages