

# Nota van B&W

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Het college van burgemeester en wethouders,
Telefoon 4932
E-mail: pschouten@haarlem.nl
SB/VV Reg.nr. 2007/206
bijlagen kopiëren: 3 waarvan 1 kaart
B & W-vergadering van 1 mei 2007

## Onderwerp

Aanpassing van het parkeerartikel in de Haarlemse Bouwverordening (HBV) en Toelichting, toevoegen beleidsregel inzake parkeren

## Bestuurlijke context

De Haarlemse Bouwverordening (HBV) bevat een parkeerartikel, gebaseerd op de VNG-modelbouwverordening, en een toelichting. Een aantal ontwikkelingen maakt een aanpassing nodig.

Gekozen wordt voor een aanpassing van de tekst van de HBV, de bijbehorende kaart en de toelichting i.v.m. vervallen van het oude lokatiebeleid.

Verder zullen voor de hele stad de geldende landelijke parkeernormen gaan gelden en ook worden toegepast, wat in concreto een verruiming van de parkeernorm voor het wonen (nieuwbouw) in het centrum betekent.

Erkend wordt dat het soms geheel of gedeeltelijk onmogelijk is om aan deze normen te voldoen, en dat in het belang van het bouwplan gehele of gedeeltelijke vrijstelling van de normen in de rede ligt. Hier kan echter pas sprake van zijn als aantoonbaar een aantal omschreven stappen gezet zijn om aan de normen te voldoen. Leiden deze stappen niet tot voldoen aan de parkeernormen, dan kan vrijstelling verleend worden, waarbij een afkoopsom gestort moet worden.

Tenslotte wil de gemeente bevorderen dat, als er bij een bouwplan sprake is van een eigen parkeervoorziening, op eigen terrein dan wel inpandig, autobezittende bewoners deze ook daadwerkelijk afnemen (koop of huur). Hoe dit juridisch gezien het best te bevorderen is wordt nader gezien. Het betreft hier eerder een privaatrechtelijke zaak, namelijk tussen initiatiefnemer van een bouwplan (ontwikkelaar of corporatie) en kopers of huurders dan een publiekrechtelijk, via de bouwverordening te regelen zaak.

## Commissieparagraaf:

Het gaat in dit stadium om voorgenomen besluiten. Na inspraak komen deze opnieuw, met verwerking van de resultaten van de inspraak, aan de orde in de Cie.-Beheer en daarna ter vaststelling in de Raad. Vervolgens zal technische verwerking in de HBV plaatsvinden en zullen wij de wijzigingen intern en extern communiceren.

## B&W-besluit:

1. Het college besluit de tekst van, kaart bij en toelichting op HBV aan te passen i.v.m. vervallen van het oude lokatiebeleid.
2. Het college besluit de landelijke parkeernormen overal te laten gelden en toe te passen, dus ook in het centrum.
3. Gehele of gedeeltelijke vrijstelling van parkeernormen wordt slechts toegestaan als een aantal stappen is doorlopen om aan die normen te voldoen, en dan nog slechts na storting van een afkoopsom.
4. Op nog nader in te vullen wijze wordt bevorderd dat daar, waar een bouwplan eigen parkeervoorzieningen bevat, deze ook daadwerkelijk door autobezittende kopers of huurders worden afgenomen.
5. Het college stuurt de nota ter bespreking aan de commissie Bestuur en wordt daarna vrijgegeven voor inspraak



## **Bijlage 1 bij B&W-nota SB/VV reg.nr. 2007/206**

**Onderwerp:** Aanpassing van het parkeerartikel in de HBV en Toelichting, toevoegen Beleidsregel inzake parkeren

### **1. Bestuurlijke context**

De Haarlemse Bouwverordening (HBV) bevat een parkeerartikel, gebaseerd op de VNG-modelbouwverordening, en een toelichting. Een aantal ontwikkelingen maakt een aanpassing nodig.

**Lokatiebeleid:** de huidige tekst van de HBV zelf zegt eigenlijk alleen dat er bij een bouwplan voldoende parkeergelegenheid moet zijn. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in goed (nu of in de toekomst) en minder goed per OV bereikbare gebieden in de stad. Dit is een verwijzing, inclusief een kaart, naar het oude, inmiddels losgelaten zgn. ABC-lokatiebeleid. In de toelichting wordt weliswaar gesteld dat dit beleid is losgelaten, maar de kaart heeft nog wel betrekking op het oude beleid. Een aanpassing in tekst van en toelichting op de HBV is dus geboden, evenals van genoemde kaart.

**Parkeernormen:** Haarlem hanteert vanouds een sturend parkeerbeleid met vrij krappe parkeernormen. Aan de ene kant is er de wens dit zo te houden. Aan de andere kant is er gezien het stijgend autobezit maatschappelijke druk, bijvoorbeeld vanuit VAC, KvK, Wijkraad Zuiderpolder, om de normen te verruimen.

Een goed evenwicht is te vinden door bestaande, landelijke veelgebruikte normen (de parkeerkencijfers van het CROW uit 2004) te hanteren, maar daarbij uit te gaan van de normen voor “zeer sterk stedelijke gebieden”, en van de minimale normen uit de aangegeven bandbreedte uit te gaan. Deze normen zijn minimumnormen, maar uitdrukkelijk is maatwerk per lokatie mogelijk. Een goede beoordeling is slechts mogelijk uitgaande van elk individueel bouwplan.

Verder wordt voorgesteld de normen te differentiëren al naar gelang de plek in de stad (centrum, schil, overig) en buiten de binnenstad ook naar type (prijscategorie) woning. De normen zijn voor sommige functies (iets) ruimer in de schil, en vooral de gebieden daaromheen, dan in het centrum. Bijgaande tabel en kaart geven de normen en de geografische differentiatie weer. Uiteraard is het mogelijk om als maatschappelijke, economische of ruimtelijke ontwikkelingen dat nodig maken de normen of de geografische differentiatie te herijken.

Gezien de nota “Parkeren in Balans”, herbevestigd in de Parkeernota, gelden in een deel van de binnenstad, het echte centrum, voor het wonen op dit moment krappere normen. Voorgesteld wordt om ook voor woningen in het centrum de landelijke normen te gaan hanteren, maar daar niet te differentiëren naar prijs. Uiteraard gelden deze ruimere normen alleen voor nieuwe gevallen, dus voor plannen, ingediend na het inwerkingtreden van de aanpassingen zoals die hier voorgesteld worden. In concreto betekent dit voor het centrum een verhoging van de parkeernorm voor wonen (nieuwbouw) van 0,8 naar 1,2. Zie voor meer informatie de paragraaf “Aandachtspunten parkeernormen”.

**Verplichte afname:** bij grotere bouwplannen worden meestal parkeervoorzieningen gerealiseerd, hetzij gebouwd (in pandig) hetzij op eigen terrein. Soms is wel, soms niet geregeld dat die plaatsen door autobezittende kopers resp. huurders ook daadwerkelijk worden afgenomen. Niet-afname kan ertoe leiden dat betreffende koper of huurder op straat parkeert, al dan niet na het aanvragen van een parkeervergunning. Wij vinden dit ongewenst en zullen nader bezien hoe verplichte afname het beste juridisch vorm kan krijgen. Het ligt niet in de rede dit vast te leggen in de aangepaste HBV. De HBV immers is een publiekrechtelijke regeling, en bij verplichte afname gaat het eerder om een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de initiatiefnemer van een bouwplan (ontwikkelaar of corporatie) en een koper of huurder.

**Verlenen bouwvergunningen:** op dit moment worden vaak bouwvergunningen verleend voor plannen waar niet of maar deels aan de parkeernormen wordt voldaan. Dit zal gezien het belang van dergelijke plannen voor de stedelijke ontwikkeling ook in de toekomst onvermijdelijk zijn. Wel stellen wij voor dat, alvorens vrijstelling wordt verleend, expliciet een trits stappen wordt doorlopen om te bezien of alsnog aan de normen kan worden voldaan. Als sluitstuk stellen wij bovendien voor dat, als ondanks het geheel of gedeeltelijk niet voldoen aan de parkeernormen met afkoopsummen wordt gewerkt, die generiek ten goede komen aan verbetering van de parkeervoorzieningen. Wij stellen voor hierover een beleidsregel aan de HBV toe te voegen, voor meer informatie zie de paragraaf “Beleidsregel”.

## 2. Aandachtspunten parkeernormen

De parkeernormen zijn richtlijnen. Er is, zoals al gesteld, maatwerk per lokatie mogelijk, mits goed beargumenteerd. De verhoging voor een deel van de binnenstad, het echte centrum, geldt zoals gemeld uitdrukkelijk alleen voor woningbouw en voor nieuwe gevallen.

Bij bouwinitiatieven zal veelal sprake zijn van functiewijziging, bijvoorbeeld bedrijf wordt wonen. Er vindt dan verrekening plaats: het bedrijf had al parkeerruimte volgens de daarvoor geldende norm, die wordt verrekend met de behoefte die vanwege de nieuwe functie ontstaat. De netto parkeerbehoefte neemt dus minder toe dan als er een geheel nieuwe functie wordt toegevoegd.

Te verwachten is dat vooral in twee situaties moeilijk aan de normen kan worden voldaan, m.a.w. dat de genoemde trits uit de beleidsregel volledig moet worden afgelopen, uitmondend in storting van een afkoopsom. Ten eerste kleine bouwplannen in de binnenstad (het spreekwoordelijke pakhuis dat woning wordt) waarbij parkeren op eigen terrein, zeker in de vorm van een gebouwde voorziening, al snel op financiële en fysieke grenzen zal stuiten en er ook weinig parkeermogelijkheden in de omgeving te vinden zullen zijn. Ten tweede bij bouwplannen van corporaties vanwege de doelstelling goedkoop te bouwen. Het convenant met de corporaties voorziet erin dat er bij niet kunnen voldoen aan de parkeernormen met de gemeente in overleg getreden wordt. Er wordt hier bewust niet voorgesteld een apart regiem voor corporaties in te voeren. Ze hebben de kans financieel te verevenen tussen hun diverse plannen en het lijkt juridisch niet juist om in een bouwverordening onderscheid tussen verschillende initiatiefnemers van bouwplannen te maken. De artikelen over parkeren zoals die in de ontwerp-transformatie-overeenkomst staan bieden de mogelijkheid voor corporaties en gemeente in overleg te treden als parkeernormen een obstakel voor sociale woningbouw zouden worden.

## 3. Beleidsregel

Een bouwplan moet aan de parkeernormen voldoen. Is dit niet het geval dan volgt geen goedkeuring maar moet een trits stappen worden gezet om er alsnog aan te voldoen. In volgorde: bezien mogelijkheden tot verkleining van het volume of van vervoermanagement (voor werken en sommige voorzieningen), als dat niet lukt: realiseer de benodigde parkeerplaatsen binnen het bouwplan cq op eigen terrein, als dat niet lukt in de buurt (bvb. binnen een straal van 750 m) door plekken te kopen of te huren (aantonen door contract, koop of huur, bvb voor 10 jaar), of als dat niet lukt realiseer de plaatsen in de aangrenzende openbare ruimte. Als laatste middel, dus als alle stappen in de trits doorlopen zijn en geen oplossing bieden, kan gedacht worden aan gedeeltelijke (reductie dus) of algehele vrijstelling van de verplichting aan de parkeernorm te voldoen. Daaraan zal de plicht verbonden worden een afkoopsom te storten, door de gemeente in te zetten voor verbetering van parkeervoorzieningen.

Die gehele of gedeeltelijke vrijstelling van de normen zou zo geformuleerd moeten worden dat, bij aantoonbare onmogelijkheid geheel of gedeeltelijk aan de normen te voldoen (dus na aflopen van de trits) de bouwvergunning toch verleend kan worden met als argument het belang van het bouwplan voor de stedelijke ontwikkeling als geheel en het feit dat genoemde trits is afgelopen, m.a.w. dat getracht is een goede oplossing voor het parkeren te vinden, maar dat dit niet gelukt is. Dat is dus meer dan alleen aangeven door SB/Verkeer “niet aan parkeernormen voldaan, dus negatief advies”, en bij toch vergunningverlening door het College meer dan alleen aangeven “voldoet niet aan parkeernormen, vergunning gezien belang van het bouwplan toch verleend”. Voor meer informatie zie de paragraaf “aandachtspunten afkoopsom”

## 4. Aandachtspunten afkoopsom

Het storten van de opbrengsten van de afkoopsom in het Parkeerfonds zou het meest in de rede liggen. Nu het Parkeerfonds verdwijnt, is een andere oplossing nodig. Toevoegen aan de Stelpost Verkeer is onlogisch. Deze stelpost is onderdeel van het Investeringsplan, en op daarin opgenomen posten moet worden afgeschreven. Blijven over de mogelijkheden van een voorziening en een bestemmingsreserve. Tegenover een voorziening moeten verplichtingen staan, en dat is, zie onder, juist niet de bedoeling. De meest logische keus zou dan zijn een bestemmingsreserve, met als mogelijk probleem dat dit erg op het nu juist af te schaffen Parkeerfonds lijkt.

Alles afwegend stellen wij voor over de precieze wijze waarop de opbrengst van de afkoopsommen wordt geadmineistreerd nu geen besluit te nemen, maar hier na verwerking van de inspraakreacties op terug te komen. Uiteindelijk beslist de raad over instelling en aanwending van een bestemmingsreserve.

Verder zijn twee principiële keuzes aan de orde. Regelen we afkoopsom privaat- of publiekrechtelijk en wordt hij ingezet om gericht (binnen bepaalde straal van het bouwplan en binnen bepaalde termijn) parkeervoorzieningen te realiseren of dient hij ter generieke verbetering van het parkeren?

Hier zit een koppeling tussen: als een gemeente het privaatrechtelijk regelt wordt de som gericht ingezet, bij publiekrechtelijke regeling gaat het om algemene inzet.

Uit ervaringen in andere gemeenten komt een voorkeur voor publiekrechtelijk regelen, en ruime inzet naar voren. Privaatrechtelijk regelen betekent de noodzaak tot verschillende contracten, maatwerk dus, te komen en de monitoring daarvan. Bovendien zijn dan weer beleidskeuzes nodig: als de gemeente niet aan het contract voldoet, na hoeveel tijd moet er dan hoeveel terugbetaald worden?

De hoogte van de bedragen verschilt enorm tussen gemeenten, evenals de onderbouwing, zo die er al is. Een mogelijkheid zou zijn om een bijdrage te vragen van 60% van de kosten van de parkeerplaatsen waar de vrijstelling voor geldt, en daarbij geografisch te differentiëren tussen de binnenstad en de rest van de stad.

Wat betreft de hoogte van de –uiteraard jaarlijks te indexerende- aankoopsommen kan gedacht worden aan de volgende orde van grootte:

- Binnenstad: 60% van bouwkosten ondergrondse parkeerplaats ad € 30.000 a 50.000, dus ca. € 20.000
- Rest van de stad: zie boven, ca. € 15.000

Het werken met een percentage is bij een publiekrechtelijke regeling redelijk, omdat de gemeente niet 1:1 parkeerplaatsen gaat realiseren.

## 5. Dilemma's, keuzes

Rond bouwinitiatieven en parkeren bestaat een aantal dilemma's die soms niet geheel oplosbaar zijn, maar waarvan wij ons wel bewust zijn en ook keuzes in maken:

- De wens te om een sturend parkeerbeleid te blijven voeren moet, waar het gaat om bedrijven, worden afgewogen tegen de concurrentiepositie in de regio. Wij hebben het vertrouwen dat onze voorstellen een goed evenwicht inhouden tussen het handhaven van de concurrentiepositie van Haarlem in de regio en het getalsmatig en kwalitatief goed regelen van het parkeren.
- Het getalsmatig en kwalitatief goed oplossen van parkeren kan de gewenste woningbouwtaakstelling (5.000 woningen tot 2015) getalsmatig onder druk zetten omdat parkeren ruimte en geld kost. Toch houden wij vanuit overwegingen van kwaliteit van de openbare ruimte onze ambities rond parkeren overeind. Het feit dat de normen niet absoluut zijn, maar dat maatwerk per plan mogelijk is, en de mogelijkheden die wij bieden om, na doorlopen van een aantal stappen, tot gehele of gedeeltelijke vrijstelling te komen, geven ons voldoende vertrouwen dat in de praktijk een goed evenwicht tussen de wensen vanuit parkeren en de woningbouwtaakstelling zal ontstaan, met op zijn hoogst marginale effecten op de te realiseren aantal woningen.
- Een bijzonder aandachtspunt is sociale woningbouw. Hier immers kunnen eisen vanuit parkeren de haalbaarheid van plannen rechtstreeks bedreigen. Ook hier houden wij vast aan onze ambities rond parkeren. Behalve de overwegingen die hierboven m.b.t. woningbouw in het algemeen geschetst zijn, geeft hetgeen in de ontwerp-Transformatie-overeenkomst rond parkeren is vastgelegd ons het vertrouwen dat totstandkoming van sociale woningbouw ook slechts marginale effecten van onze ambities inzake parkeren zal ondervinden.
- In met name binnenstedelijke situaties zal regelmatig sprake zijn van kleine bouwplannen (bijvoorbeeld verbouw van een bedrijfspand tot appartementen, wonen boven winkels) waar het moeilijk zal zijn aan de parkeernormen te voldoen. Het is niet de bedoeling dat parkeernormen zulke plannen onmogelijk maken. Door de stappen die wij voorstellen, eventueel uitmondend in gehele of gedeeltelijke vrijstelling van de normen onder storting van een aankoopsom wordt stedelijke verdichting niet gefrustreerd door parkeernormen.
- Wij hebben een voorkeur voor het realiseren van parkeervoorzieningen op eigen terrein en het liefst in gebouwde vorm. Wij realiseren ons dat dan, anders dan bij parkeren op straat, de uitwisselbaarheid van parkeerplekken gering is. Verder kan dit streven er, als het rigide wordt doorgevoerd, toe leiden dat binnenterreinen hun functie van groen verliezen ten koste van parkeren. Wij houden echter onze voorkeur overeind, maar zullen per lokatie uitdrukkelijk letten op de gevolgen van de gekozen parkeeroplossing voor de omgevingskwaliteit.

## **6.     Inspraak, communicatie**

Gezien de mogelijke invloed van onze voorstellen op sommige bouwplannen en de toetsing ervan zijn de voorstellen besproken in het Platform Verkeer Binnenstad, met positief resultaat. Verder zullen ze formeel de inspraak in gaan, waarna wij tot definitieve vaststelling, al dan niet na aanpassingen, zullen overgaan. Na definitieve besluitvorming is interne en externe communicatie nodig. Interne communicatie is gericht op degenen die binnen de gemeente onderhandelen met initiatiefnemers van bouwplannen en die plannen toetsen. Externe communicatie richt zich op bewoners en bedrijven.

## Bijlage 2 bij B&W-nota SB/VV reg.nr. 2007/206: tabel parkeernormen

### Toelichting

Gebruik is gemaakt van de CROW-normen (ASVV-2004). Gekozen is voor de categorie "zeer sterk stedelijk" en voor de minimumnormen binnen de bandbreedte van de CROW-normen..

De normen gelden voor de hele stad maar uitsluitend voor nieuwe, na het van kracht worden van de aangepaste HBV ingediende bouwinitiatieven. De -krappere- normen uit "Parkeren in Balans" zoals deze voor een deel van de binnenstad (het centrum) gelden, vervallen hiermee.

Conform de CROW-normen wordt onderscheid gemaakt tussen de binnenstad, de schil daaromheen en de rest van de stad. Verder wordt het onderscheid tussen de diverse functies aangehouden zoals dat in de CROW-normen gehanteerd wordt. Dit met twee uitzonderingen: omdat in de binnenstad de beperkte ruimte de bepalende factor is, wordt daar geen onderscheid tussen dure, middeldure of goedkope woningen gemaakt, maar wordt er één gemiddelde norm gehanteerd. Verder wordt gezien het toenemende autobezit onder senioren de categorie seniorenwoningen niet apart onderscheiden.

Benadrukt wordt tenslotte dat de normen nooit absoluut kunnen zijn. Per bouwplan moeten maatwerk en individuele beoordeling mogelijk zijn.

### Tabel

	centrum	schil	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	opmerkingen
woning duur	1,2	1,5	1,7	0,3 pp per woning	
woning midden	1,2	1,4	1,6	0,3 pp per woning	
woning goedkoop	1,2	1,2	1,3	0,3 pp per woning	
serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,3	0,3	0,3 pp per woning	Per woning ( zelfst. won. met beperkte zorgvoorz.)
kamerverhuur	0,2	0,2	0,2	0,2 pp per woning	
binnenstedelijke/hoofdwinkelgebieden	2,5	-	-	85%	Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 40 m2 bvo
stadsdeelcentra	-	2,8	3,0	85%	Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 40 m2 bvo
wijk-, buurt-, dorpscentrum	2,5	2,5	2,5	85%	Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 40 m2 bvo
grootsch. detailhandel	-	4,5	5,5	85%	Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 40 m2 bvo
(week)markt	2,5	2,5	2,5	85%	Zie NB1
kantoren met baliefunctie	1,5	2,0	2,5	20%	Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 25-35 m2 bvo
kantoren zonder baliefunctie	0,8	1,0	1,2	5%	Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 25-35 m2 bvo
arbeidsextensief,	0,2	0,3	0,6	5%	Per 100 m2 bvo; 1

bezoekersexten- sief bedrijf					arb. pl. = 25-35 m2 bvo en zie NB2
arbeidsintensief, bezoekersexten- sief bedrijf	0,7	1,2	2,0	5%	Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 25-35 m2 bvo en zie NB3
arbeidsintensief, bezoekersinten- sief bedrijf	0,4	0,6	1,0	35%	Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 25-35 m2 bvo en zie NB4
bedrijfsverzamel- gebouw	0,8	0,8	0,8	10%	Per 100 m2 bvo; 1 arb. pl. = 25-35 m2 bvo
café, bar, disco, cafetaria	4,0	4,0	5,0	90%	Per 100 m2 bvo
restaurant	8,0	8,0	12,0	80%	Per 100 m2 bvo
museum/biblio- theek	0,3	0,5	0,9	95%	Per 100 m2 bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,1	0,1	0,2		Per zitplaats
sporthal (binnen)	1,5	1,7	2,0	95%	Per 100 m2 bvo en zie NB 5
sportveld (buiten)	13,0	13,0	13,0	95%	Per ha. netto terrein
dansstudio/sports- school	2,0	2,0	3,0	95%	Per 100 m2 bvo
squashbanen	1,0	1,0	1,0	90%	Per baan
tennisbanen	2,0	2,0	2,0	90%	Per baan
golfbaan	-	-	6,0	95%	Per hole
bowlingbaan/bil- jartzaal	1,5	1,5	1,5	95%	Per baan/tafel
stadion	0,04	0,04	0,04	99%	Per zitplaats
evenementenhal, beurs- of congresgebouw	3,0	4,0	5,0	99%	Per 100 m2 bvo
zwembad	7,0	8,0	9,0	90%	Per 100 m2 opp. bassin
thema-/pretpark	4,0	4,0	4,0	99%	Per ha. netto terrein
overdekte speeltuin/-hal	3,0	3,0	3,0	90%	Per 100 m2 bvo
manege	-	-	0,3	90%	Per box
cult. centr., wijkgeb.	1,0	1,0	1,0	90%	Per 100 m2 bvo
ziekenhuis	1,5	1,5	1,5		Per bed
verpleeg- /verzorgingstehuis	0,5	0,5	0,5	60%	Per wooneenheid
arts, maarschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	1,5	1,5	65%	Per behandelkr. en zie NB 6
WO/HBO, dag	20,0	20,0	20,0		Per collegezaal en zie NB7
MBO (ROC)/WO/HBO, dag	5,0	5,0	5,0		Per leslokaal en zie NB8
VWO/HAVO/ Vbo, dag	0,5	0,5	0,5		Per leslokaal en zie NB9
avondonderwijs	0,5	0,5	0,5		Per student



basisonderwijs	0,5	0,5	0,5		Per leslokaal en zie NB10
crèche, peuterspeelzaal, kdv	0,6	0,6	0,6		Per arb.pl en zie NB11
hotel	0,5	0,5	0,5		Per kamer
volkstuint	-	-	0,3		Per perceel
religiegeb.	0,1	0,1	0,1		Per zitplaats
begr.pl., crematorium	15,0	15,0	15,0		

## **NB**

- 1 1 m kraamlengte = 6 m<sup>2</sup>, en indien geen parkeren achter de kraam dan + 1,0 pp per standhouder
- 2 Bvb. loods, opslag, groothandel, transportbedrijf
- 3 Bvb. industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf
- 4 Bvb. showroom
- 5 Gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen parkeervraag. Bij sporthal met wedstrijdfunctie: = 0,1-0,2 pp per bezoekersplaats
- 6 Met minimum van 3 pp per praktijk
- 7 Totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen; collegezaal = ca. 150 zitplaatsen
- 8 Totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen; leslokaal = ca. 30 zitplaatsen
- 9 Leslokaal = ca. 30 zitplaatsen
- 10 Zie NB 9 en excl. Kiss&Ride
- 11 Excl. Kiss&Ride

## **Definities**

Bvo: brutovloeroppervlak, 100 m<sup>2</sup> bvo = 60-80 m<sup>2</sup> vvo (verkoop(netto) vloeroppervlak)

Arbeidsplaats: maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers

Grootschalige detailhandel: winkelformules die vanwege omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en die bij voorkeur gelegen zijn op perifere lokaties (auto's, boten en caravans, tuincentra, bouwmarkten, keukens en sanitair, woninginrichting en meubels)

Perifeer: alle lokaties of terreinen binnen de bebouwde kom die niet binnen of nabij een bestaand of gepland winkelgebied liggen

## **Bijlage 3 bij B&W-nota SB/VV reg.nr. 2007/206**

### ***Onderwerp: kaart***

Bijgevoegde kaart geeft de geografische differentiatie aan zoals die ten aanzien van de parkeernormen wordt gehanteerd.

De differentiatie omvat drie gebieden, hieronder staan ze kort aangegeven, met een beredenering van de gemaakte keus.

### **Binnenstad**

Dit gebied valt samen met het gebied waar sprake is van betaald parkeren in de binnenstad. Het valt niet precies samen met de historische binnenstad: Houtplein e.o. valt er wel, de Burgwal e.o. niet onder. Het gaat om het gebied met de grootste functiemenging en de hoogste dichtheid. Het gebied kent de minst ruime parkeernorm van de stad. Het vroegere onderscheid waarbij het echte centrum nog krappere parkeernormen voor het wonen (nieuwbouw) kende, is vervallen.

### **Schil/overloopgebied**

Het grootste deel van de rest van de bebouwde kom. Wat betreft parkeernormen neemt dit gebied een middenpositie in. Het gebied is ruim genomen omdat de dichtheden er redelijk hoog liggen, er vaak sprake is van een redelijke mate van functiemenging en omdat er, met name in Delftwijk en delen van Schalkwijk sprake is van herstructurering waarbij ook relatief hoge dichtheden gehanteerd worden. Verder vallen gebieden die nu of in de nabije toekomst als subcentrum zijn te beschouwen erin, zoals Hart van Schalkwijk en Oostpoort.

### **Rest bebouwde kom**

De rest van de stad, voornamelijk bestaand uit ruimer opgezette, meestal weinig gemengde woonwijken waarin ook geen grote ruimtelijke ingrepen meer te verwachten zijn, en verder de grotere groengebieden. Dat laatste omdat het niet de bedoeling is "witte vlekken" op de kaart te laten bestaan en omdat er soms in groengebieden sprake kan zijn van een individueel bouwplan, waarvoor dan wel parkeernormen moeten bestaan.



# Haarlem

## gebiedszonering

t.b.v. parkeernormering vlg. CROW

