



Onderwerp Nota parkeernormen concept vrijgeven voor inspraak	
Nummer	2022/903619
Portefeuillehouder	Roduner, F.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	BBOR
Auteur	Gracht, E. van der
Telefoonnummer	023-5115470
Email	evandergracht@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Haarlem groeit. De aankomende jaren worden duizenden extra woningen en aanverwante functies aan de stad toegevoegd. In deze ruimtelijke ontwikkelingen moet het fiets- en autoparkeren op een ordentelijke manier zijn opgelost. Deze oplossing moet bovenal aansluiten bij de ambities van de stad zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie, het Mobiliteitsbeleid en het coalitieakkoord 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad'.</p> <p>Met de Nota parkeernormen vertaalt Haarlem haar ambities in eisen die gelden voor fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen. De gewenste mobiliteitstransitie vormt het uitgangspunt. De aanleg van voldoende, kwalitatief hoogwaardige fietsparkeerplaatsen heeft prioriteit. Nieuwe bewoners, forenzen en bezoekers moeten maximaal worden gestimuleerd om zich met de fiets te verplaatsen. Haarlem kiest voor een verlaging van haar autoparkeernormen. Ook biedt Haarlem initiatiefnemers de ruimte om minder autoparkeerplaatsen aan te leggen als zij mobiliteitsconcepten duurzaam implementeren. Uitgangspunt blijft dat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein wordt gefaciliteerd.</p>
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Ontwikkeling. De reacties worden tegelijk met de inspraakreacties betrokken bij het definitieve raadsvoorstel.
Relevante eerdere besluiten	<ul style="list-style-type: none">-Vaststellen Mobiliteitsbeleid (2021/313959) in de Gemeenteraad van 23 september 2021.-Aanpassen parkeernormen voor woningen op basis van reëel autobezit in Haarlem (2018/747877) in de Gemeenteraad op 31 januari 2019.
Besluit College d.d. 11 oktober 2022	<p>1. De Nota parkeernormen vrij te geven voor inspraak.</p> <p>de secretaris, de burgemeester,</p>

1. Inleiding

In Haarlem vinden veel ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Iedere ontwikkeling brengt een behoefte aan fiets- en autoparkeerplaatsen met zich mee. De omvang van deze behoefte is afhankelijk van de aard en omvang van de betreffende ontwikkeling. Haarlem hanteert fiets- en autoparkeernormen waarmee een onderbouwde inschatting wordt gemaakt van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

Met de Nota parkeernormen brengt Haarlem haar fiets- en autoparkeernormen en de wijze waarop zij deze toepast in lijn met de ambities van de stad zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie, het Mobiliteitsbeleid en het coalitieakkoord 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad'. Met inachtneming van de reacties uit de commissie en uit de inspraak, kan dit beleid ter vaststelling worden aangeboden aan de gemeenteraad.

Met het vaststellen van de Nota parkeernormen worden de volgende bestuurlijke agendazaken afgedaan:

- Motie 24.07 Volgende New Harlem met mobiliteit (2019/451829): in de Nota parkeernormen is opgenomen dat een initiatiefnemer in aanmerking kan komen voor een (gedeeltelijke) vrijstelling van de verplichting om de parkeerbehoefte volledig te faciliteren, onder de voorwaarde dat de betreffende huisadressen worden uitgesloten van openbare parkeerrechten (paragraaf 6.5).
- Toezegging op suggestie CU parkeerloos bouwen (2018/640202): de Nota parkeernormen biedt een initiatiefnemer de mogelijkheid om op basis van een mobiliteitsplan een mobiliteitscorrectie toe te passen. Het toepassen van de mobiliteitscorrectie kan in bepaalde situaties leiden tot de realisatie van weinig tot geen autoparkeerplaatsen (paragraaf 6.3).

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. De Nota parkeernormen vrij te geven voor inspraak.

3. Beoogd resultaat

Het beoogde resultaat van de Nota parkeernormen is het vormen van een beleidskader dat de ambities van de stad, zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie, het Mobiliteitsbeleid en het coalitieakkoord 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad', vertaalt naar eisen die gelden voor fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen. Deze eisen dragen bij aan het tot stand brengen van de gewenste mobiliteitstransitie.

De gewenste mobiliteitstransitie; het autogebruik in de stad neemt niet toe

Een belangrijk uitgangspunt uit het Mobiliteitsbeleid is dat het autogebruik in de stad niet toeneemt, bovenop de autonome groei van het autogebruik. De manier waarop in ruimtelijke ontwikkelingen het fiets- en autoparkeren wordt opgelost, speelt een cruciale rol in het verwezenlijken van deze ambitie. Een verhuizing naar Haarlem of het vinden van een nieuwe baan in Haarlem vormen bij uitstek momenten om mobiliteitsgedrag duurzaam te veranderen. Haarlem grijpt deze kans met beide handen.



Haarlem schept in ruimtelijke ontwikkelingen de juiste condities om de mobiliteitstransitie tot stand te brengen. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten relatief gezien tot minder autogebruik leiden. Dit wordt bereikt door in te zetten op het gebruik van duurzame modaliteiten (fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit). Voor de fiets geldt dat hiervoor voldoende, kwalitatief hoogwaardige fietsparkeerplaatsen aangelegd moeten worden.

4. Argumenten

1. Mobiliteitsbeleid: Haarlem kiest voor lagere autoparkeernormen

In het Mobiliteitsbeleid is opgenomen dat Haarlem kiest voor lagere autoparkeernormen. De Nota parkeernormen geeft uitvoering aan dit uitgangspunt. Omdat het effect dat wordt bereikt met lagere parkeernormen afhankelijk is van het kader waarbinnen parkeernormen worden toegepast, heeft Haarlem gekozen voor een volledige actualisatie van de Beleidsregels parkeernormen 2015 (2^e wijziging, vastgesteld op 31 januari 2019). De Nota parkeernormen is het resultaat van deze actualisatie.

2. Ruimtelijke ontwikkelingen leiden niet tot een verhoging van de parkeerdruk

Verschillende Haarlemse wijken kenmerken zich door een hoge parkeerdruk. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen is niet in balans met het aantal geparkeerde auto's. Ook in en rondom deze wijken vinden ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Omdat de parkeerdruk al hoog is, wil Haarlem voorkomen dat ontwikkelingen leiden tot een stijging van de parkeerdruk in de openbare ruimte. Uitgangspunt in de Nota parkeernormen is dat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein wordt gefaciliteerd. Om te voorkomen dat ontwikkelingen alsnog leiden tot een toename van de parkeerdruk, worden alle huisadressen binnen ontwikkelingen uitgesloten van openbare parkeerrechten. Deze adressen komen nooit in aanmerking voor een parkeervergunning of een regeling voor bezoekersparkeren. Alleen voor de ontwikkeling van sociale woningbouw is een uitzondering gemaakt. Deze uitzondering is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen waarin (een gedeelte van) de parkeerbehoefte van sociale woningbouw in de openbare ruimte wordt opgelost. Op de betreffende huisadressen moet een parkeervergunning en bezoekersregeling kunnen worden aangevraagd om in de openbare ruimte te parkeren.

3. Bijdrage aan de Haarlemse woningbouwopgave

Het oplossen van fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen is vaak een complexe opgave. Voor de aanleg van autoparkeerplaatsen is fysieke ruimte nodig, ruimte die in Haarlem schaars is. Ook kan de aanleg van parkeerplaatsen een aanzienlijke kostenpost vormen. Dit geldt zeker als parkeerplaatsen in een gebouwde voorziening moeten worden aangelegd. Het hanteren van lagere autoparkeernormen heeft een positief effect op de ruimtelijke- en financiële haalbaarheid van ontwikkelingen. Hiermee draagt de Nota parkeernormen bij aan de woningbouwopgave.

In de Nota parkeernormen heeft Haarlem in het bijzonder aandacht voor sociale woningbouw. Voor sociale woningbouw geldt dat de aanleg van parkeerplaatsen een barrière kan vormen in de totstandkoming van dit type ruimtelijke ontwikkelingen. Mede op basis van onderzoek naar het autobezit onder bewoners van sociale huurwoningen (Autobezit bij Sociale huurwoningen, januari 2021), is de parkeernorm voor sociale huurwoningen verlaagd.

4. Tegemoetkoming aan de behoeften van initiatiefnemers

Bij de ruimtelijke ontwikkelingen die in de stad plaatsvinden zijn verschillende initiatiefnemers betrokken (projectontwikkelaars, woningcorporaties, etc.). De gemeente staat in nauw contact met deze partijen. Onder initiatiefnemers heerst de sterke behoefte om ontwikkelingen te realiseren op basis van lagere autoparkeernormen. In deze ontwikkelingen wordt de behoefte aan mobiliteit met alternatieve, duurzame, mobiliteitsconcepten (fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit) gefaciliteerd. Haarlem komt met de Nota parkeernormen tegemoet aan de behoefte van initiatiefnemers.

5. Het voorkomen van juridische procedures

In de stad vinden veel ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Met deze ontwikkelingen zijn vele, vaak uiteenlopende, belangen gemoeid. Ontwikkelingen kunnen om deze reden tot juridische procedures leiden. Uit deze procedures komt naar voren dat Haarlem geen robuust juridisch kader heeft voor fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen. Verschillende aspecten van het huidige beleid zijn verouderd en bieden onvoldoende rechtszekerheid. Het beleid is sinds de vaststelling van de Beleidsregels parkeernormen 2015 grotendeels ongewijzigd gebleven. De rechtbank heeft in een bezwaarprocedure kenbaar gemaakt dat actueel, eenduidig beleid, nieuwe juridische procedures kan voorkomen. Met de Nota parkeernormen geeft Haarlem gehoor aan deze oproep.

6. De Nota parkeernormen is een uitwerking van het Mobiliteitsbeleid

De gemeente Haarlem heeft doorlopend contact met initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen in de stad. De gemeente ondersteunt deze partijen bij het vormen van de juiste mobiliteits- en parkeeroplossingen. De gemeente heeft om die reden een goed beeld van de wensen en belangen onder initiatiefnemers. Deze inzichten hebben de Nota parkeernormen mede gevormd. Dit, in combinatie met het feit dat de Nota parkeernormen een uitwerking is van het Mobiliteitsbeleid (waarvoor een breed participatieproces is georganiseerd), heeft erin geresulteerd dat geen apart participatieproces is opgezet voor de Nota parkeernormen.

De reacties van belanghebbenden worden opgehaald tijdens de inspraakperiode. Zodra het beleid is vrijgegeven voor inspraak, worden de Haarlemse woningcorporaties en projectontwikkelaars die in Haarlem actief zijn hierover geïnformeerd (zie ook onder uitvoering).

5. Risico's en kanttekeningen

1. Het risico van een lagere parkeernorm kan niet in de gehele stad worden beheerst

Om tegemoet te komen aan de ambities van de stad kiest Haarlem voor een vergaande verlaging van haar autoparkeernormen. In aanvulling hierop biedt Haarlem in de Nota parkeernormen de mogelijkheid om op basis van een mobiliteitscorrectie het aantal autoparkeerplaatsen dat wordt aangelegd verder te verlagen. Dit leidt ertoe dat in bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen relatief weinig parkeerplaatsen aangelegd zullen worden.

In delen van de stad die voorzien zijn van parkeerregulering, heeft Haarlem een instrument in handen om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot een ongewenste stijging van de



parkeerdruk in de openbare ruimte. In gebieden waarin (nog) geen parkeerregulering geldt kan niet worden voorkomen dat, als bewoners meer auto's in bezit hebben dan het aantal parkeerplaatsen dat in een ruimtelijke ontwikkeling is aangelegd, auto's in de openbare ruimte worden geparkeerd. Dit risico geldt niet voor de ontwikkelzones omdat in het Mobiliteitsbeleid reeds is vastgesteld dat in en rondom de ontwikkelzones parkeerregulering wordt ingevoerd.

6. Uitvoering

De Nota parkeernormen wordt na 11 oktober 2022 vrijgegeven voor inspraak voor een periode van zes weken. Voor de terinzagelegging wordt een nieuwsbericht opgesteld. Dit nieuwsbericht wordt op de website van de gemeente Haarlem geplaatst. De Haarlemse woningcorporaties en projectontwikkelaars worden per brief geïnformeerd over de terinzagelegging. Omdat dit partijen zijn die direct te maken krijgen met de Nota parkeernormen, wordt voor hen een bijeenkomst georganiseerd. Deze bijeenkomst biedt partijen de mogelijkheid om bijvoorbeeld vragen te stellen. De reacties die tijdens de bijeenkomst worden opgehaald, zijn geen onderdeel van de formele inspraak.

De inspraakperiode loopt eind november af. Alle inspraakreacties worden, indien van toepassing verwerkt in het beleid, waarna het beleid, voorzien van een nota van inspraak door het college van burgemeester en wethouders ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt gestuurd. De verwachting is dat de behandeling hiervan begin januari 2023 in de Commissie Ontwikkeling en vervolgens in de gemeenteraad zal plaatsvinden.

Na vaststelling van de Nota parkeernormen in de gemeenteraad vormt de nota het vigerende beleid voor de eisen die de gemeente Haarlem in ruimtelijke ontwikkelingen stelt ten aanzien van fiets- en autoparkeren. Voor lopende ruimtelijke ontwikkelingen bevat de Nota parkeernormen een overgangsregeling.

7. Bijlage

1. Nota parkeernormen (concept)